EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 22.12.2006
KOM(2006) 852 slutlig

2006/0278 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar

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

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1) BAKGRUND

Motiv och syfte

Internationell transport av farligt gods regleras genom internationella överenskommelser. I Europa gäller för närvarande två sådana överenskommelser för transport på väg och järnväg. En motsvarande överenskommelse om transport på inre vattenvägar håller för närvarande på att ratificeras. Inom EU har överenskommelserna om väg- och järnvägstransport införlivats med gemenskapslagstiftningen i två direktiv, genom vilka reglernas tillämpningsområde utvidgas till att även omfatta nationell transport och genom vilka det skapas en enda uppsättning av regler för all transport på den inre marknaden. Då överenskommelsen om transporter på inre vattenvägar snart kommer att ratificeras är det av harmoniseringsskäl lämpligt att även den införlivas med gemenskapslagstiftningen. Detta ger också en möjlighet att aktualisera och harmonisera den befintliga lagstiftningen.

EU:s behörighet att agera på området har sin rättsliga grund i artikel 71.1 c i EG-fördraget.

Allmän bakgrund

Den sammanlagda mängden farligt gods som transporteras inom EU uppgår till 110 miljarder tonkilometer per år, varav 58 % transporteras på väg, 25 % på järnväg och 17 % på inre vattenvägar. Andelen väg- och vattenvägstransporter ökar medan andelen järnvägstransporter minskar. Av den totala godstransporten uppgår transporten av farligt gods till 8 %.

Förenta Nationerna (FN) har, i syfte att sörja för säkra transporter av farligt gods och för fri och multimodal rörlighet för internationella transporttjänster, utfärdat rekommendationer om transport av farligt gods (*Recommendations on the Transport of Dangerous Goods Model Regulations*). Dessa aktualiseras också återkommande.

De internationella överenskommelserna om internationell transport av farligt gods bygger på FN:s rekommendationer, och följande tre överenskommelser har genomförts inom den europeiska sektorn för transport på väg, järnväg och inre vattenvägar:

- Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (nedan kallad ADR).
- Reglementet för internationell transport av farligt gods på järnväg (nedan kallat RID).
- Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar (nedan kallad ADN).

Nästan alla EU-medlemsstater har undertecknat ADR och RID.

ADN har ännu inte trätt i kraft. Överenskommelsen håller på att ratificeras och förväntas träda ikraft senast under 2009. Nio av medlemsstaterna har undertecknat ADN. Två system (ADN-R, ADN-D), som bygger på ADN, tillämpas för närvarande för Rhen och Donau, i de fall då de länder som floderna flyter genom har undertecknat överenskommelsen. Dessutom finns nationella regler för nationella transporter.

Kommissionen lade 1997 fram ett förslag till rådets och Europaparlamentets direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på inre vattenvägar (ändrat 1999). Förslaget antogs emellertid aldrig eftersom ADN inte hade ingåtts. Förslaget drogs tillbaka 2004 och det är därför som EU:s lagstiftning om transport av farligt gods endast omfattar väg- och järnvägstransport. För dessa båda transportsätt sörjer lagstiftningen för en hög transportsäkerhetsnivå, ett fritt utbyte av transporttjänster och fri rörlighet för fordon och transportutrustning inom EU:s territorium. Det finns inga EU-regler för transport av farligt gods på inre vattenvägar.
Med tanke på att ADN snart kommer att träda i kraft är det lämpligt att se till att det inte skapas två separata system, dvs. det bör inte finnas ett system för internationell transport och ett för nationell transport. Orsaken till varför det är lämpligt att införliva internationella överenskommelser om transport med gemenskapslagstiftningen är att reglerna därmed utvidgas till att även omfatta nationell transport och detta är relevant även när det gäller transport på inhemska vattenvägar.
När det gäller multimodala transporter finns det ingen anledning att ha flera uppsättningar regler för de olika transportsätten med tanke på att användarna måste iaktta samtliga regler. Reglerna bör i görligaste mån vara identiska för alla transportsätten och detta är också målsättningen för FN:s rekommendationer.

Av historiska skäl är den befintliga EU-lagstiftningen om transport av farligt gods tämligen komplicerad. Den specifika lagstiftningen för de olika transportsätten innehåller onödiga inkonsekvenser. Dessutom är vissa bestämmelser redan föråldrade eller kommer snart att bli det. Två direktiv kan ses som överflödiga, eftersom de bestämmelser som de innehåller redan har införlivats med ADR, RID och ADN.
Utöver de aktuella sakfrågorna har man stött på tekniska problem, som hänger samman med hur de befintliga direktiven har strukturerats. Varje gång de internationella överenskommelserna ses över, dvs. vartannat år, krävs det enligt direktiven att de omfattande tekniska bilagorna översätts i sin helhet, vilket visat sig vara en svår, för att inte säga omöjlig, uppgift.
Om inget görs nu kommer de problemen att finnas kvar och förvärras i och med att de nuvarande komplicerade reglerna sannolikt kommer att bli ännu mer komplicerade i takt med att de internationella överenskommelserna ändras. Dessutom kommer föråldrade regler att finnas kvar och förvirra användarna och risken för bristande efterlevnad kommer att öka. Istället för att bli användarvänliga kommer EU:s regler snarare att bli användarovänliga. I takt med den ökande användningen av multimodala koncept kommer det faktum att olika regler gäller för olika transportsätt att skapa dagliga praktiska svårigheter vid multimodal transport och kostnaderna kommer att öka helt i onödan. Inom sektorn för transport på inre vattenvägar kommer det faktum att det inte är samma regler som gäller för internationell och nationell transport att hämma utvecklingen av detta transportsätt, trots att just transport på inre vattenvägar, på grundval av statistiken, är att föredra i många fall. [130]

Gällande bestämmelser

Gemenskapslagstiftningen på området består av följande fyra rättsakter:

(1) Rådets direktiv 94/55/EG av den 21 november 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg.

(2) Rådets direktiv 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg.

(3) Rådets direktiv 96/35/EG av den 3 juni 1996 om utnämning av och kompetens hos säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar.

(4) Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/18/EG av den 17 april 2000 om minimikrav vid examinering av säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar.

Bestämmelserna i direktiven 3 och 4 ingår för närvarande i bilagorna till direktiven 1 och 2, vilket gör att de förra är överflödiga när det gäller tillämpningen på väg- och järnvägstransporter.
Förslaget innebär att direktiven 1 och 2 integreras och aktualiseras utan att de nuvarande bestämmelserna om väg- och järnvägstransport förändras i grunden. Däremot innebär förslaget att gemenskapslagstiftningen utvidgas till att även omfatta transport på inre vattenvägar, vilket är en avsevärd förändring.

Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

Förslaget är kopplat till befintlig EU-lagstiftning på områdena transportsäkerhet, inre marknaden och miljöpolitik och bidrar till målsättningen om hållbar utveckling och till Lissabonstrategin.

2) SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

Samråd med berörda parter

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

Då det redan finns EU-lagstiftning om transport av farligt gods finns det också en föreskrivande kommitté som kan arbeta med de aktuella frågorna. Medlemsstaterna och Eftaländerna har rådfrågats via kommittén vid flera sammanträden och även via Internet, under perioder mellan två sammanträden.

Europaparlamentet har informerats om kommitténs arbete genom regelbunden korrespondens.

Branschaktörerna, dvs. industriorganisationer som företräder företag som transporterar farligt gods, får delta i kommitténs sammanträden som observatörer. Därigenom har de kunnat uttrycka sina åsikter i samband med att detta förslag utarbetades.

Dessutom rådfrågades Centralkommissionen för Rhensjöfarten med tanke på hur viktig den är för transporterna på Rhen och med tanke på att det farliga gods som transporteras på Rhen utgör 80 % av allt farligt gods i Europa.

Ett öppet samråd på Internet organiserades mellan den 21 maj och den 31 juli 2006. Kommissionen fick in 108 svar från samrådet. Resultaten finns på följande webbplats: http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/security/consultations/2006_07_31_en.htm.

Sammanfattning av svaren

De synpunkter som kommit in från medlemsstaterna och branschaktörerna har haft stor betydelse för förslagets innehåll. Under hela samrådsprocessen försökte man i görligaste mån uppnå konsensus.

Bland dem som svarade inom ramen för det offentliga samrådet var en majoritet för den strategi som kommissionen föreslår. [213]

Extern experthjälp

Någon extern experthjälp har inte behövts.

Konsekvensanalys

I konsekvensanalysen bedömdes följande tre alternativ till politisk strategi:

(1) *Ingen ändring av politiken, bara kodifiering*
Detta alternativ innebär att den nuvarande EU-lagstiftningens tillämpningsområde och innehåll förblir oförändrade. Transport på inre vattenvägar införlivas inte med gemenskapslagstiftningen. Endast den kodifieringsprocess beträffande den befintliga lagstiftningen som redan inletts i liten skala kommer att slutföras. Kodifieringen kommer sannolikt i viss utsträckning att göra tillämpningen av reglerna mer användarvänlig. Även om branschaktörerna välkomnar dessa förändringar är det troligt att effekterna blir begränsade på samtliga områden.

(2) *Kodifiering och ny lagstiftning för inre vattenvägar*
Detta alternativ innebär att man kodifierar på samma sätt som inom alternativ 1 och att det dessutom skapas ny EU-lagstiftning som täcker transport av farligt gods på inre vattenvägar. Det tillämpas för närvarande olika regionala och nationella regler på transporter på inre vattenvägar inom EU:s territorium. Den nya lagstiftningen skulle bygga på den kommande internationella överenskommelsen och skulle täcka både internationell och nationell transport, vilket innebär att reglerna harmoniseras inom unionen. Detta skulle få positiva ekonomiska effekter för transportoperatörerna då reglerna skulle bli enklare och även positiva sociala effekter för transportarbetarna och positiva effekter för miljön då olycksrisken skulle bli mindre. Det skulle dessutom bli lättare för de nationella myndigheterna att se till att reglerna efterlevs.

(3) *Omarbetning av lagstiftningen så att den även omfattar inre vattenvägar*
Detta alternativ innebär att den befintliga EU-lagstiftningen om transport av farligt gods ses över och förenklas, att de befintliga direktiven slås samman och att lagstiftningens tillämpningsområde utvidgas till att även omfatta transport på inre vattenvägar. Alternativ 3 innebär översyn och förenkling av fler element än alternativ 2. För det första kommer föråldrade bestämmelser att upphävas. Om de föråldrade bestämmelserna får finnas kvar kommer de att göra det redan komplicerade systemet ännu mer komplicerat och orsaka ökade risker och större kostnader. För det andra kommer reglerna för de tre typerna av landtransport, dvs. transport på väg, järnväg och inre vattenvägar att harmoniseras i så stor utsträckning som möjligt. De multimodala transporterna skulle gynnas av harmoniserade regler och varken alternativ 1 eller alternativ 2 ger denna möjlighet. Ett komplicerat regelverk skapar

risker för säkerheten och miljön. Det är ett känt faktum att harmonisering av reglerna får positiva effekter på alla områden – på det ekonomiska området genom att kostnaderna minskar, på det sociala området genom att det blir enklare att tillämpa reglerna och säkerheten därigenom förbättras och på miljöområdet genom att miljöriskerna minskar av samma skäl. Det blir också enklare för de nationella myndigheterna att se till att reglerna efterlevs genom att antalet regler blir färre. I och med att reglerna harmoniseras och görs mer användarvänliga torde aktörerna också efterleva dem i högre grad. Det är tydligt att alternativ 3 ger de största ekonomiska, sociala och miljömässiga vinsterna, samt när det gäller förbättrad efterlevnad.

3) RÄTTSLIGA ASPEKTER

Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

Det föreslagna nya direktivet innebär en aktualisering av de fyra befintliga direktiven och de fyra befintliga kommissionsbesluten om transport av farligt gods. Rättsakterna sammanförs i en enda rättsakt och tillämpningsområdet för EU:s regler utvidgas till att inte bara omfatta väg- och järnvägstransport utan även transport på inre vattenvägar. Genom förslaget införlivas de befintliga reglerna för internationell transport med gemenskapslagstiftningen och tillämpningsområdet för de internationella reglerna utvidgas till att omfatta även nationell transport.

Rättslig grund

Artikel 71.1 c i EG-fördraget

Subsidiaritetsprincipen

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig i den mån som förslaget inte omfattas av gemenskapens exklusiva behörighet.

Medlemsstaterna kan av följande skäl inte i tillräcklig utsträckning själva uppnå målen för förslaget:

- Det har redan vidtagits åtgärder på EU-nivå, vilka tillämpas på väg- och järnvägstransport av farligt gods.

- På området transport av farligt gods på inre vattenvägar tillämpas för närvarande två system med regionala regler som avser transport i Rhenområdet respektive Donauområdet (ADN-R och ADN-D) och ett tredje system (FN:s ADN) förväntas träda i kraft inom kort. Det finns också ett antal bestämmelser om nationella transporter i de länder som Rhen och Donau korsar och även om transport i andra länder. Enskilda medlemsstater kan inte ensamma på unionens territorium uppnå samma grad av harmonisering och tillämpning av reglerna för transport på inre vattenvägar som för väg- och järnvägstransport.

Målen i förslaget uppnås lättare genom åtgärder på gemenskapsnivå av följande skäl:

- För att det skall vara möjligt att uppnå målet att skapa enhetliga regler för all transport av farligt gods som gäller på EU:s hela territorium, oavsett om det är fråga om nationella eller internationella transporter och oavsett vilken transportmetod som används, krävs det åtgärder på gemenskapsnivå.

Följande kvalitativa indikatorer visar att förslagets mål kan uppnås på ett bättre sätt om EU vidtar åtgärderna.

- Andelen multimodala transporter kommer att öka.
- Det kommer att bli enklare för transportoperatörerna att genomföra transporterna och kostnaderna kommer att minska.
- Riskerna för transportarbetarna, allmänheten och för miljön kommer att bli mindre.
- Lagstiftningen på transportområdet kommer att bli enklare och det kommer att bli lättare för de nationella myndigheterna att se till att lagstiftningen efterlevs.
- Gemenskapslagstiftningen på området kommer att bli enklare.

Genom att ADR och RID införlivades med gemenskapslagstiftningen om väg- och järnvägstransport stärktes och utvidgades överenskommelsernas tillämpningsområden och det visar att EU:s agerande var motiverat. EU:s agerande är på samma sätt motiverat nu när tillämpningsområdet utvidgas till att även omfatta det tredje transportsättet inom landtransport, dvs. transport på inre vattenvägar.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Proportionalitetsprincipen

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

Proportionalitetsprincipen är i detta sammanhang bara relevant när det gäller transport på inre vattenvägar, eftersom det redan finns EU-lagstiftning beträffande väg- och järnvägstransport av farligt gods.

För de medlemsstater som redan tillämpar en av de regionala ADN-överenskommelserna (ADN-R eller ADN-D) krävs bara smärre åtgärder för att utvidga tillämpningsområdet till att även omfatta nationell transport, särskilt med tanke på att ADN redan innehåller särskilda bestämmelser avseende fartyg som transporterar farligt gods inom en medlemsstat. Det föreslagna direktivet innehåller dessutom särskilda bestämmelser för de medlemsstater där det endast förekommer ett litet antal transporter av farligt gods på inre vattenvägar eller inga sådana transporter alls.

Den föreslagna regleringsformen, dvs. ett direktiv, är lämpligast av följande skäl:

- De rättsakter som redan finns på området, och som skall ersättas, är direktiv.
- Ett direktiv lämpar sig bäst för genomförandet av de tillfälliga och nationella bestämmelser som anges i bilagan till förslaget.

Eftersom förslaget innebär att reglerna för transport av farligt gods inom EU harmoniseras och förenklas kommer den ekonomiska och administrativa bördan att snarare minska än öka för samtliga parter i medlemsstaterna. På området för transport på inre vattenvägar, där ADN kommer att tillämpas på nationell transport för första gången skulle det rent teoretiskt kunna uppstå kostnader för anpassning av fartyg som tidigare endast använts för nationell transport så att de följer ADN-reglerna, men i praktiken är det inte sannolikt att det kommer att uppstå sådana kostnader.

Val av regleringsform

Föreslagen regleringsform: Ett direktiv.

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

För det första ersätter och upphäver den föreslagna rättsakten fyra befintliga rättsakter som alla är direktiv. För det andra bygger utvidgningen av tillämpningsområdet till att omfatta inre vattenvägar på lagstiftningsprinciper som liknar de principer som gäller för de befintliga direktiven. Förslaget innehåller visserligen huvudsakligen tekniska bestämmelser som bygger på FN:s rekommendationer och som inte kan ändras, men det innehåller också bestämmelser om undantag och avvikelser som kan genomföras i medlemsstaterna på olika sätt. För det tredje kommer tillämpningen av förslaget beträffande transport på inre vattenvägar att genomföras på olika sätt beroende på vilka förhållanden som råder i de olika medlemsstaterna. Den lämpligaste regleringsformen är därför ett direktiv.

4) BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget innebär att ansvaret för obligatorisk översättning och publicering av de tekniska bilagorna till direktivet som hittills har legat på gemenskapen, och i realiteten på kommissionen, vid behov flyttas över på medlemsstaterna. Bilagorna uppdateras vartannat år. Gemenskapen bör därför vara beredd att ge ekonomiskt stöd till de nationella översättningarna. Gemenskapen sparar emellertid så mycket på att inte längre ansvara för översättning och publikation att detta uppväger kostnaderna för stöd till medlemsstaterna.

5) ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

Förenkling

Förslaget innebär en förenkling av lagstiftningen och av de administrativa förfarandena för de offentliga myndigheterna (EU eller medlemsstaterna) och för privata organ.

Förslaget innebär en avsevärd förenkling av gemenskapslagstiftningen på området transport av farligt gods och detta trots att lagstiftningens tillämpningsområde utvidgas. De tre typerna av landtransport kommer nu att samlas i en enda rättsakt. Genom det nya direktivet upphävs de befintliga direktiven 94/55/EG och 96/49/EG om transport av farligt gods, i deras ändrade lydelser, direktiven 96/35/EG och 2000/18/EG om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods samt kommissionens beslut 2005/263/EG och 2005/180/EG om nationella undantag från direktiven 94/55/EG och 96/49/EG, i deras ändrade lydelser. Slutligen kommer de internationella överenskommelserna om transport av farligt gods endast att nämnas i bilagorna till direktivet och inte ingå i direktivet, vilket är fallet nu. Det innebär en minskning av gemenskapens regelverk med bortåt 2 000 sidor.

En annan, om än mindre, fråga som bör beaktas är det faktum att det i artikel 6 i rådets direktiv 82/714/EEG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart (direktivet är under omarbetning) föreskrivs att varje fartyg som medför ett certifikat som utfärdats i enlighet med förordningen för transport av farliga ämnen på Rhen (ADNR) får frakta farligt gods överallt inom gemenskapens territorium. Med tanke på att det i det föreslagna direktivet föreskrivs utfasning av de certifikat som utfärdas i enlighet med ADN-R bör artikel 6 upphöra att gälla.
513

I och med att gemenskapslagstiftningen förenklas kommer även införlivandet av gemenskapslagstiftningen med nationell lagstiftning att förenklas. Myndigheternas arbete med att se till att lagstiftningen efterlevs, samt deras rapportering, kommer att bli enklare och effektivare genom att reglerna för transport av farligt gods harmoniseras. [514]
De administrativa förfarandena kommer att bli enklare för alla aktörer inom transport av farligt gods, från avsändare till mottagare, tack vare de förenklade och harmoniserade reglerna. Dokumenteringen av transporter och fordon kommer också att bli enklare tack vare de harmoniserade reglerna och så även utbildning av de personer som arbetar på området och säkerhetsrådgivarnas arbete. [515]

Förslaget ingår i kommissionens löpande program för uppdatering och förenkling av EU-lagstiftningen och i kommissionens arbets- och lagstiftningsprogram under punkten 2005/TREN/017.

Upphävande av gällande lagstiftning

Om förslaget antas kommer nu gällande lagstiftning att upphöra att gälla.

Jämförelsetabell

Medlemsstaterna skall överlämna texterna till de nationella bestämmelser genom vilka direktivet införlivas till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell för de bestämmelserna och bestämmelserna i detta direktiv.

Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Den förslagna rättsakten berör en EES-fråga och bör därför omfatta Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Närmare redogörelse för förslaget

Artikel 1: Tillämpningsområde

Huvudsyftet med artikeln är att klargöra i vilka fall en medlemsstat kan undantas från tillämpningen av direktivet i fråga om transport på inre vattenvägar.

Artikel 2: Definitioner

I denna artikel definieras vilka internationella överenskommelser som gäller och begreppen farligt gods och transportmedel.

Artikel 3: Allmänna bestämmelser

I denna artikel fastställs allmänna bestämmelser om transport av farligt gods.

Artikel 4: Tredjeländer

I denna artikel fastställs att transport till och från länder utanför EU som tillämpar de internationella överenskommelserna om transport av farligt gods är tillåten.

Artikel 5: Begränsningar av andra skäl än säkerhet under transporten

I denna artikel anges att en medlemsstat inom sitt territorium får tillämpa kompletterande bestämmelser om transport av farligt gods, av andra skäl än säkerhetsskäl.

Artikel 6: Begränsningar av transportsäkerhetsskäl

I denna artikel anges att en medlemsstat får tillämpa kompletterande bestämmelser för nationell transport som utförs med inhemska fordon. Om det inträffar en olycka eller en incident får en medlemsstat vid behov vidta nödåtgärder.

Artikel 7: Undantag

I denna artikel anges att medlemsstaterna på vissa villkor får bevilja undantag från detta direktiv när det gäller nationell transport, eftersom det i de internationella överenskommelserna och i bilagorna till detta direktiv inte tas hänsyn till de särskilda förhållanden som kan råda inom nationell transport. I vissa fall måste sådana undantag antas av kommissionen i enlighet med kommittéförfarandet. Undantagen ses över regelbundet och förtecknas i bilagorna till detta direktiv.

Artikel 8: Övergångsbestämmelser

Medlemsstaterna får behålla vissa tillfälliga nationella bestämmelser, vilka förtecknas i bilagan till detta direktiv.

Artikel 9: Anpassningar

De ändringar som krävs för att anpassa bilagorna efter vetenskapliga och tekniska framsteg skall antas enligt kommittéförfarandet.

Artikel 10: Kommitté

Direktivet innehåller bestämmelser om en föreskrivande kommitté för transport av farligt gods, som skall bistå kommissionen i kommittéförfarandena.

Artikel 11: Införlivande

Måldatum för tillämpningen av direktivet är den 1 januari 2009. Samma dag kommer de aktualiseringar av de internationella överenskommelserna som görs vartannat år att träda i kraft.

Artiklarna 12 och 13: Ändringar och upphävanden

Genom det nya direktivet upphävs de befintliga direktiven 94/55/EG och 96/49/EG om transport av farligt gods, i deras ändrade lydelser, direktiven 96/35/EG och 2000/18/EG om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods, beslut 2005/263/EG och 2005/180/EG om undantag, i deras ändrade lydelser, samt artikel 6 i rådets direktiv 82/714/EEG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart, i dess ändrade lydelse.

Artiklarna 14 och 15: Ikraftträdande och adressater

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts. Det riktar sig till medlemsstaterna.

2006/0278 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71,

med beaktande av kommissionens förslag[1],

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[2],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[3],

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, och

av följande skäl:

(1) Vid transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar är risken för olyckor stor. Det bör således vidtas åtgärder för att se till att denna typ av transporter kan genomföras under så säkra former som möjligt.

(2) Enhetliga regler för transport av farligt gods på väg och järnväg har fastställts i rådets direktiv 94/55/EG av den 21 november 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg[4] respektive i rådets direktiv 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg[5].

(3) För att möjliggöra ett enhetligt system som omfattar alla aspekter av landtransport av farligt gods bör direktiven 94/55/EG och 96/49/EG ersättas av ett enda direktiv som också omfattar transport på inre vattenvägar.

---

1 EUT C […], […], s. […].
2 EUT C […], […], s. […].
3 EUT C […], […], s. […].
4 EGT L 319, 12.12.1994, s. 7. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2004/111/EG (EUT L 365, 10.12.2004, s. 25).
5 EGT L 235, 17.9.1996, s. 25. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2004/110/EG (EUT L 365, 10.12.2004, s. 24).

(4) De flesta medlemsstaterna är avtalsslutande parter till Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (nedan kallad ADR), reglementet för internationell transport av farligt gods på järnväg (nedan kallat RID) samt när det gäller de medlemsstater som berörs, Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar (nedan kallad ADN).

(5) I ADR, RID och ADN fastställs enhetliga regler för säkra internationella transporter av farligt gods. Reglerna bör även omfatta nationella transporter, dels för att villkoren för transport av farligt gods skall kunna harmoniseras i hela gemenskapen, dels för att det skall vara möjligt att säkra att den gemensamma transportmarknaden fungerar.

(6) Bestämmelserna i detta direktiv bör inte vara tillämpliga på transport av farligt gods i de fall då det råder exceptionella omständigheter som har att göra med fordonens eller fartygens beskaffenhet eller då transporten är av begränsad art.

(7) Varje medlemsstat bör ha rätt att bevilja undantag från detta direktiv för transport av farligt gods på inre vattenvägar i de fall då de inre vattenvägarna i medlemsstaten inte ansluter till vattenvägar i andra medlemsstater eller om inget farligt gods transporteras på dem.

(8) Det bör vara tillåtet att använda transportmedel som är registrerade i tredjeland för internationell transport av farligt gods inom medlemsstaternas territorier, på villkor att relevanta bestämmelser i ADR, RID och ADN iakttas.

(9) Varje medlemsstat bör även fortsättningsvis ha rätt att reglera och förbjuda nationell transport av farligt gods, men endast av andra skäl än säkerhetsskäl.

(10) Varje medlemsstat bör kunna tillämpa striktare regler beträffande nationell transport av farligt gods som utförs med transportmedel som är registrerade i medlemsstaten eller som tas i bruk inom dess territorium.

(11) Harmoniseringen av villkoren för nationell transport av farligt gods bör inte få förhindra att hänsyn tas till särskilda nationella förhållanden. Medlemsstaterna bör därför genom detta direktiv ges möjlighet att bevilja vissa undantag på vissa villkor. Undantagen bör förtecknas i detta direktiv som kompletterande nationella bestämmelser.

(12) Med tanke på vilka investeringar som krävs inom sektorn bör medlemsstaterna temporärt få ha kvar vissa särskilda nationella bestämmelser vad gäller konstruktionskrav för transportmedel och transportutrustning, transport genom tunneln under Engelska kanalen och transport mellan medlemsstater och länder som är medlemmar av OSJD (organisationen för järnvägssamarbete). Bestämmelserna bör förtecknas i detta direktiv som kompletterande övergångsbestämmelser.

(13) Bilagorna till detta direktiv måste snabbt kunna anpassas efter den vetenskapliga och tekniska utvecklingen, även utvecklingen av ny teknik för spårning, och för att ta hänsyn till nya bestämmelser som införs i ADR, RID och ADN.

(14) Kommissionen bör ha möjlighet att se över förteckningarna över kompletterande nationella bestämmelser och att besluta om och hur det bör genomföras nödåtgärder vid olyckor eller incidenter.

(15) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter[6].

(16) Kommissionen bör särskilt ha befogenhet att anpassa bilagorna efter den vetenskapliga och tekniska utvecklingen. Eftersom det här är fråga om åtgärder av allmän räckvidd med vilka syftet är att ändra eller stryka icke-grundläggande element i detta direktiv eller att komplettera detta direktiv genom att det införs icke-grundläggande element bör åtgärderna antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som fastställs i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.

(17) Av effektivitetsskäl bör de tidsfrister som normalt gäller för det föreskrivande förfarandet med kontroll kortas ner när det gäller antagandet av ändringar av bilagorna till följd av den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.

(18) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att säkra en enhetlig tillämpning av harmoniserade säkerhetsregler i hela gemenskapen och en hög säkerhetsnivå inom nationell och internationell transport, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och målen därför, på grund av direktivets omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i EG-fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(19) Bestämmelserna i detta direktiv påverkar inte det åtagande som gemenskapen och dess medlemsstaters gjort om att verka för en harmonisering av systemen för klassificering av farliga ämnen, i enlighet med de mål som anges i kapitel 19 i Agenda 21 från Unced-konferensen i Rio de Janeiro i juni 1992.

(20) Bestämmelserna i detta direktiv påverkar inte gemenskapslagstiftningens bestämmelser om säkerhetsvillkoren för transport av biologiska agens och genetiskt modifierade organismer enligt rådets direktiv 90/219/EEG[7], Europaparlamentets och rådets direktiv2001/18/EG[8] och Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/54/EG[9].

(21) Bestämmelserna i detta direktiv påverkar inte tillämpningen av andra gemenskapsbestämmelser på områdena arbetarskydd och miljöskydd. Detta gäller särskilt ramdirektivet om säkerhet och hälsa i arbetet, dvs. direktiv 89/391/EEG om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet och dess dotterdirektiv, dvs. direktiv 98/24/EG om skydd av arbetstagares hälsa och säkerhet mot risker som har samband med kemiska agenser i arbetet[10] och direktiv

---

6 EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet senast ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

7 EGT L 117, 8.5.1990, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens beslut 2005/174/EG (EUT L 59, 5.3.2005, s. 20).

8 EGT L 106, 17.4.2001. s. 1. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1830/2003 (EUT L 268, 18.10.2003, s. 24).

9 EGT L 262, 17.10.2000, s. 21.

10 EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

98/24/EG om skydd för arbetstagare mot risker vid exponering för carcinogener eller mutagena ämnen i arbetet[11].

(22) I artikel 6 i rådets direktiv 82/714/EEG av den 4 oktober 1982 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart[12] anges att varje fartyg som medför ett certifikat som utfärdats i enlighet med förordningen för transport av farliga ämnen på Rhen (ADNR) får frakta farligt gods överallt inom gemenskapens territorium på de villkor som anges i certifikatet. Till följd av att detta direktiv antas bör direktiv 82/714/EEG ändras på ett sådant sätt att den bestämmelsen utgår.

(23) Direktiven 94/55/EG och 96/49/EG bör därför upphöra att gälla. Av tydlighets- och effektivitetsskäl bör även följande rättsakter upphöra att gälla: rådets direktiv 96/35/EG av den 3 juni 1996 om utnämning av och kompetens hos säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar[13], Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/18/EG av den 17 april 2000 om minimikrav vid examinering av säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar[14], kommissionens beslut 2005/263/EG av den 4 mars 2005 om att tillåta medlemsstaterna att i enlighet med direktiv 94/55/EG anta vissa undantag avseende transport av farligt gods på väg[15], samt kommissionens beslut 2005/180/EG av den 4 mars 2005 om att ge medlemsstaterna tillstånd att medge vissa undantag i enlighet med rådets direktiv 96/49/EG om transport av farligt gods på järnväg[16].

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv skall tillämpas på transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar inom eller mellan medlemsstater, samt på lastning och lossning, överföring till eller från ett annat transportsätt och på de avbrott i transporten som omständigheterna kräver.

   Det skall inte tillämpas på följande former av transport av farligt gods:

   – (a) Transport med fordon, vagnar eller fartyg som tillhör försvarsmakten eller som denna ansvarar för.

   – (b) Transport med havsgående fartyg på en yttre vattenväg som är en del av en inre vattenväg.

---

11 EGT L 131, 5.5.1998, s. 11.

12 EGT L 301, 28.10.1982, s. 1. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv .../.../EG.

13 EGT L 145, 19.6.1996, s. 10.

14 EGT L 118, 19.5.2000, s. 41.

15 EUT L 85, 2.4.2005, s. 58. Beslutet ändrat genom beslut 2005/903/EG (EUT L 328, 15.12.2005, s. 62).

16 EUT L 61, 8.3.2005, s. 41. Beslutet ändrat genom beslut 2005/777/EG (EUT L 293, 9.11.2005, s. 23).

– (c) Transport med färjor som endast korsar en inre vattenväg eller seglar genom en hamn vid en inre vattenväg.

– (d) Transport som helt och hållet genomförs inom ett avgränsat område.

2. En medlemsstat får inom ett år efter det att detta direktiv träder i kraft besluta att inte tillämpa bestämmelserna i bilaga III:1 av ett av följande skäl:

– (a) Medlemsstaten har inga inre vattenvägar.

– (b) Medlemsstatens inre vattenvägar är inte kopplade genom inre vattenvägar till vattenvägar i andra medlemsstater.

– (c) Det förekommer ingen transport av farligt gods på medlemsstatens inre vattenvägar.

Om en medlemsstat beslutar att inte tillämpa bestämmelserna i bilaga III.1 skall den meddela detta till kommissionen, som skall underrätta övriga medlemsstater.

3. Detta direktiv skall inte påverka medlemsstaternas rätt att fastställa särskilda säkerhetskrav för sådan nationell och internationell transport av farligt gods inom deras territorier som inte omfattas av detta direktiv.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

(1) *ADR*: Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg, som ingicks i Genève den 30 september 1957, i dess ändrade lydelse.

(2) *RID*: Reglementet för internationell transport av farligt gods på järnväg, som ingår i tillägg C till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF), som ingicks i Vilnius den 3 juni 1999, i dess ändrade lydelse.

(3) *ADN*: Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar, som ingicks i Genève den 26 maj 2000, i dess ändrade lydelse.

(4) *fordon*: motorfordon som är avsedda att användas på väg, med minst fyra hjul och konstruerade för en maximihastighet över 25 km/h samt släpvagnar till sådana fordon, med undantag av spårbundna fordon, jordbruks- och skogsbrukstraktorer med en maximihastighet på högst 40 km/h samt rörliga motorredskap.

(5) *vagn*: järnvägsfordon utan egen drivning, som rullar på egna hjul på järnvägsskenor och är avsett för transport av gods.

(6) *fartyg*: alla fartyg som trafikerar inre eller yttre vattenvägar.

Artikel 3

Allmänna bestämmelser

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 7 får farligt gods inte transporteras om det omfattas av förbud enligt bilagorna I.1, II.1 och III.1.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av reglerna om marknadstillträde och om de allmänna reglerna för godstransport skall det vara tillåtet att transportera farligt gods på villkor att de villkor som fastställs i bilagorna I.1, II.1 och III.1 iakttas.

Artikel 4

Tredjeländer

Det skall vara tillåtet att transportera farligt gods mellan gemenskapens territorium och tredjeländer på villkor att kraven i ADR, RID och ADN iakttas.

Artikel 5

Begränsningar av andra skäl än säkerhet under transporten

Medlemsstaterna skall ha rätt att reglera och förbjuda transport av farligt gods inom sina territorier, men endast av andra skäl än säkerhetsskäl.

Artikel 6

Begränsningar av transportsäkerhetsskäl

1. Medlemsstaterna får, av transportsäkerhetsskäl, tillämpa striktare regler, utom vad gäller konstruktionskraven, beträffande nationell transport av farligt gods som utförs med fordon som är registrerade i medlemsstaten eller som tas i bruk inom dess territorium.

2. Om en medlemsstat till följd av en olyckshändelse eller en incident inom dess territorium anser att de tillämpliga säkerhetsbestämmelserna är otillräckliga för att begränsa riskerna i samband med transporten och att åtgärder måste vidtas omedelbart, skall medlemsstaten redan på planeringsstadiet underrätta kommissionen om de åtgärder den avser att vidta.

   Kommissionen skall i enlighet med det förfarande som avses i artikel 10.2 besluta om huruvida den godkänner åtgärderna eller inte, samt om hur länge godkännandet skall gälla.

Artikel 7

Undantag

1. Medlemsstaterna får tillåta att andra språk än de som anges i bilagorna används för transporter som endast går genom deras territorier.

2. (a) På villkor att säkerheten inte äventyras får medlemsstaterna begära undantag från bilagorna I.1, II.1 och III.1 för transport på deras territorier av små mängder av visst farligt gods, med undantag för ämnen som har en hög eller medelhög radioaktivitet, förutsatt att villkoren för sådan transport inte är striktare än villkoren i nämnda bilagor.

   (b) På villkor att säkerheten inte äventyras får medlemsstaterna begära undantag från bilagorna I.1, II.1 och III.1 för följande former av transport av farligt gods på deras territorier:

      b1) Lokala transporter över korta sträckor.

      b2) Lokala transporter med järnväg eller på särskilda vägar som ingår i en viss industriprocess och som övervakas noga i enlighet med tydligt angivna villkor.

   Kommissionen skall i varje enskilt fall kontrollera om de villkor som anges i de båda underleden i detta led har uppfyllts och skall fatta beslut i enlighet med det förfarande som avses i artikel 10.2 om huruvida undantaget kan beviljas och föras upp i förteckningen över kompletterande nationella bestämmelser i bilagorna I.3, II.3 och III.3, eller inte.

3. Undantagen skall vara giltiga i fem år från den dag då de godkänns.

   Undantagen skall tillämpas utan åtskillnad.

4. Om en medlemsstat begär förlängning av godkännandet för ett undantag skall kommissionen se över undantaget i fråga.

   Om det inte har gjorts några ändringar av bilagorna I.1, II.1 eller III.1 som påverkar grunden för undantaget skall kommissionen förlänga godkännandet med fem år.

   Om det har gjorts ändringar av bilagorna I.1, II.1 eller III.1 som påverkar grunden för undantaget får kommissionen, som skall agera i enlighet med det förfarande som avses i artikel 10.2, vidta följande åtgärder:

   (a) Förklara att undantaget är föråldrat och stryka det ur relevant bilaga.

   (b) Minska godkännandets räckvidd och ändra relevant bilaga i enlighet därmed.

   (c) Förlänga godkännandet med fem år.

5. Var och en av medlemsstaterna får inom sitt territorium utfärda individuella tillstånd för sådana transporter av farligt gods som är förbjudna enligt detta direktiv eller

utföra sådana transporter på andra villkor än de som fastställs i detta direktiv, på villkor att det är fråga om transporter som är tydligt definierade och tidsbegränsade.

Artikel 8

Övergångsbestämmelser

Medlemsstaterna får inom sina territorier fortsätta att tillämpa de bestämmelser som förtecknas i bilagorna I.2, II.2 och III.2.

De medlemsstater som önskar fortsätta att tillämpa de bestämmelserna skall underrätta kommissionen om detta. Kommissionen skall underrätta de övriga medlemsstaterna.

Artikel 9

Anpassningar

De ändringar som måste göras för att anpassa bilagorna efter den vetenskapliga och tekniska utvecklingen, även när det gäller spårningsteknik, på de områden som detta direktiv omfattar, och särskilt för att ta hänsyn till ändringar av ADR, RID och ADN, skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 10.3.

Artikel 10

Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté för transport av farligt gods.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

   Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5a.1–4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

   De tider som avses i artiklarna 5a.3 c, 5a.4 b och 5a.4 e i beslut 1999/468/EG skall vara en månad, en månad respektive två månader.

Artikel 11

Införlivande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 31 december 2008. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar, samt en jämförelsetabell över bestämmelserna i detta direktiv och de nationella bestämmelser som har antagits.

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

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

Artikel 12

Ändringar

Artikel 6 i direktiv 82/714/EG skall utgå.

Artikel 13

Upphävande

1. Direktiven 94/55/EG, 96/49/EG, 96/35/EG och 2000/18/EG skall upphöra att gälla.

   De certifikat som har utfärdats på grundval av de direktiv som utgår skall vara giltiga fram till sista giltighetsdagen.

2. Besluten 2005/263/EG och 2005/180/EG skall upphöra att gälla.

.

Artikel 14

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning.*

Artikel 15

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar	På rådets vägnar
Ordförande	Ordförande

BILAGOR

I

Transport på väg

I.1. ADR

Bilagorna A och B till Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR), som gäller från och med den 1 januari 2009. ”Kontraktslutande part” skall ersättas med "medlemsstat" i lämpliga fall.

I.2. **Kompletterande övergångsbestämmelser**

1. Medlemsstaterna får ha kvar de undantag som de antagit på grundval av artikel 4 i direktiv 94/55/EG till den 31 december 2010 eller till dess att bilaga I.1 ändras i enlighet med Förenta nationernas rekommendationer om transport av farligt gods på det sätt som avses i den artikeln om detta inträffar tidigare.

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

   Tankfordon och fordon som konstruerats efter den 1 januari 1997 och som inte uppfyller villkoren i detta direktiv, men som har konstruerats i enlighet med villkoren i direktiv 94/55/EG som var i kraft när de konstruerades, får fortsatt användas för nationell transport.

3. Medlemsstaterna får på sina territorier tillåta bruk av tryckfat, gasflaskpaket och tankar som har tillverkats före den 1 januari 2007 och andra behållare som har tillverkats före den 1 juli 2003 och som inte uppfyller bestämmelserna i detta direktiv, men vars konstruktion uppfyller de krav i den nationella lagstiftningen som gällde när de tillverkades, dock senast den 1 juli 2005 när det gäller tryckfat, gasflaskpaket och tankar och senast den 1 juli 2001 när det gäller andra behållare, och på villkor att utrustningen fortsatt uppfyller den krävda säkerhetsnivån.

4. De medlemsstater, i vilka utomhustemperaturen regelbundet är lägre än -20° C får, tills bestämmelser om lämpliga referenstemperaturer för vissa bestämda klimatzoner har införts i bilaga II.1 till detta direktiv, införa strängare temperaturbestämmelser för material i plastförpackningar, tankar och utrustning som är avsedda för nationell transport på väg av farligt gods.

5. Medlemsstaterna får på sina territorier ha kvar nationella bestämmelser som skiljer sig från bestämmelserna i detta direktiv avseende referenstemperaturer för tranport av flytande gaser och blandningar av flytande gaser till dess att bestämmelser om de lämpliga referenstemperaturer för olika klimatzoner har infogats i EU-standarder och hänvisningar till dessa standarder har lagts till i bilaga I.1 till detta direktiv.

6. Medlemsstaterna får på sina territorier ha kvar de nationella bestämmelser, som den 31 december 1996 var i kraft angående märkning eller skyltning med en nödåtgärdskod i stället för det riskidentifieringsnummer som anges i bilaga I.1 till detta direktiv.

I.3. Kompletterande nationella bestämmelser

Undantag för medlemsstaterna för transport av farligt gods på deras territorier i enlighet med artikel 7.2.

Numrering av undantag: RO-a/b1/b2-MS-nn
RO= väg
a/b1/b2= artikel 7.2 a/b1/b2
MS= medlemsstat
Nn= löpnummer

På grundval av artikel 7.2 a

BE Belgien

RO–a–BE–1

Typ: Klass 1 – Små mängder.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 1.1.3.6

Innehåll i bilagan till direktivet: Genom underavsnitt 1.1.3.6 begränsas mängden av de explosiva ämnen för gruvdrift som kan transporteras i ett normalt fordon till 20 kg.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Tillstånd för innehavare av magasin som är avlägset belägna från leverantörer att transportera högst 25 kg dynamit eller kraftiga explosiva ämnen och 300 sprängkapslar i normala motorfordon, och endast enligt bestämmelser som skall fastställas av byrån för explosiva ämnen.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Article 111 of Royal Decree of 23 September 1958 on explosives, as amended by Royal Decree of 14 May 2000.

RO–a–BE– 2

Typ: Transport av icke rengjorda, tömda containrar som har innehållit produkter av olika klasser.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.4.1.1.6

Den nationella lagstiftningens innehåll: Angivelse på godsdeklarationen av ”icke rengjorda, tömda förpackningar som har innehållit produkter av olika klasser”.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Derogation 6-97.

Kommentarer: Undantaget har registrerats av Europeiska kommissionen som nr 21 (inom ramen för artikel 6.10).

RO–a–BE–3

Typ: Antagande av RO–a–UK–4.

Inledande hänvisning till den nationella lagstiftningen:

DE Tyskland

RO–a–DE–1

Typ: Samemballering och samlastning av bildelar med klassificeringen 1.4G tillsammans med visst farligt gods (n4).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 4.1.10 och 7.5.2.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om samemballering och samlastning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: FN 0431 och FN 0503 får lastas tillsammans med visst farligt gods (produkter som avser biltillverkning) i vissa mängder, som anges i undantaget. Värdet 1 000 (jämför med 1.1.3.6.4) får inte överskridas.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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 28.

Kommentarer: Undantaget krävs för snabb leverans av säkerhetsdetaljer till bilar i takt med den lokala efterfrågan. På grund av det stora utbudet av dessa produkter är det ovanligt att de lagerhålls i de lokala bilverkstäderna.

RO–a–DE–2

Typ: Undantag från kravet att medföra en godsdeklaration och en försäkran från speditören avseende vissa mängder av farligt gods enligt definitionen i 1.1.3.6 (n1).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.4.1.1.1 och 5.4.1.1.6

Innehåll i bilagan till direktivet: Godsdeklarationens innehåll.

Den nationella lagstiftningens innehåll: För alla klasser utom klass 7 krävs ingen godsdeklaration, förutsatt att mängden transporterat gods inte överskrider de mängder som anges i 1.1.3.6.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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 18.

Kommentarer: De uppgifter som ges i märkningen och på etiketterna på förpackningar betraktas som tillräckliga för nationella transporter, eftersom en godsdeklaration inte alltid är lämplig när det rör sig om lokal distribution.
Undantaget har registrerats av Europeiska kommissionen som nr 22 (inom ramen för artikel 6.10)

RO–a–DE–3

Typ: Transport av mätstandarder och bränslepumpar (tomma, icke rengjorda).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: Bestämmelser avseende FN-nummer 1202, 1203 och 1223.

Innehåll i bilagan till direktivet: Förpackning, märkning, dokument, transport- och hanteringsinstruktioner samt instruktioner för fordonsbesättningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Angivande av tillämpliga bestämmelser och kompletterande bestämmelser för att tillämpa undantag upp till 1000 1iter: jämförbara med tomma, icke rengjorda förpackningar och över 1000 l: överensstämmelse med vissa förordningar för tankar, transport av endast tomma och icke-rengjorda behållare.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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 24.

Kommentarer: Förteckningarna nr 7, 38 och 38a.

RO–a–DE–4

Typ: Undantag för små mängder av vissa typer av gods för privat bruk.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: Tabell i kapitel 3.2 för vissa FN-nummer i klass 1–9.

Innehållet i bilagan till direktivet: Transporttillstånd och bestämmelser.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Klass 1–9. Undantag för ytterst små mängder av olika gods i förpackningar och kvantiteter för privat bruk, maximalt 50 kg per transportenhet, tillämpning av allmänna packningsbestämmelser för innerförpackningar.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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.

Kommentarer: Undantag begränsat t.o.m. den 31 december 2004. Förteckning nr 14*.

RO–a–DE–5

Typ: Tillstånd för kombinerad förpackning.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 4.1.10.4 MP2

Innehåll i bilagan till direktivet: Förbud mot kombinerad förpackning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Klass 1.4S, 2, 3 och 6.1, tillstånd för kombinerad förpackning av föremål i klass 1.4S (patroner till små vapen), aerosolbehållare (klass 2) och rengörings- och behandlingsmaterial i klass 3 och 6.1 (FN-nummer) som skall säljas som set i kombinerad förpackning i förpackningsgrupp II och i mindre mängder.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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.

Kommentarer: Förteckning nr 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

DK Danmark

RO–a–DK–1

Typ: Vägtransport av förpackningar innehållande avfall eller rester av farliga ämnen som samlats in från hushåll och laboratorier i syfte att bortskaffas.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: Del 2, 4.1.4, 4.1.10, 5.2, 5.4 och 8.2

Innehåll i bilagan till direktivet:

Principer för klassificering. Bestämmelser om samemballering. Bestämmelser om märkning och etikettering. Godsdeklaration.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Innerförpackningar innehållande avfall eller rester av kemikalier som samlats in från hushåll eller laboratorier får packas tillsammans i vissa FN-godkända ytterförpackningar. Innehållet i varje enskild innerförpackning får inte överstiga 5 kg eller 5 liter. Undantag från bestämmelserna om klassificering, märkning och etikettering samt dokumentation och utbildning.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Bekendtgørelse nr. 729 of 15. august 2001 om vejtransport of farligt gods § 4, stk. 3.

Kommentarer: När avfall eller rester av kemikalier samlas in från hushåll och laboratorier i syfte att bortskaffas är det inte möjligt att göra en korrekt klassificering och tillämpa samtliga ADR-bestämmelser. Avfallet är i regel förpackat i förpackningar som sålts i detaljhandeln.

RO–a–DK–2

Typ: Vägtransport av förpackningar innehållande explosiva ämnen och förpackningar av sprängkapslar på samma fordon.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 7.5.2.2

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om samemballering.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Reglerna i ADR måste följas när farligt gods transporteras på väg.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Bekendtgørelse nr. 729 of 15. august 2001 om vejtransport of farligt gods § 4, stk. l.

Kommentarer: Det finns ett praktiskt behov av att kunna förpacka explosiva ämnen tillsammans med sprängkapslar på samma fordon när dessa varor transporteras från lagringsplatsen till arbetsplatsen och tillbaka.
När den danska lagstiftningen om transport av farligt gods har ändrats kommer de danska myndigheterna att tillåta sådan transport på följande villkor:

(1) Transporten får högst innehålla 25 kg explosiva ämnen i grupp D.

(2) Högst 200 sprängkapslar i grupp B får transporteras.

(3) Sprängkapslar och explosiva ämnen måste förpackas separat i FN-godkända förpackningar i enlighet med bestämmelserna i direktiv 2000/61/EG om ändring av direktiv 94/55/EG.

(4) Avståndet mellan förpackningar som innehåller sprängkapslar och förpackningar som innehåller explosiva ämnen måste minst vara 1 meter. Detta avstånd måste även bibehållas vid plötslig inbromsning. Förpackningar som innehåller explosiva ämnen och förpackningar som innehåller sprängkapslar måste placeras så att de snabbt kan avlägsnas från fordonet.

(5) Alla övriga bestämmelser om vägtransport av farligt gods måste iakttas.

FI Finland

RO–a–FI–1

Typ: Transport av farligt gods i vissa mängder i bussar och små mängder radioaktivt material för sjukvårds- och forskningsändamål.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 4.1, 5.4

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om förpackning, dokumentation.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Det är tillåtet att transportera farligt gods i vissa mängder i enlighet med punkt 1.1.3.6 med högsta nettomassa på 200 kilo i bussar utan krav på godsdeklaration och utan att samtliga förpackningskrav är uppfyllda. Vid transport av högst 50 kg lågaktivt radioaktivt material för sjukvårds- och forskningsändamål behöver fordonet inte märkas och utrustas i enlighet med ADR.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003, 312/2005).

RO–a–FI–2

Typ: Beskrivning av de tomma tankarna i godsdeklarationen.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.4.1.1.6

Innehåll i bilagan till direktivet: Särskilda bestämmelser för tomma, ej rengjorda förpackningar, fordon, containrar, tankar, batterifordon och gasbehållare bestående av flera element (MEGC).

Den nationella lagstiftningens innehåll: När det rör sig om tomma, ej rengjorda tankfordon som transporterat två eller flera ämnen med FN-numren 1202, 1203 och 1223, kan beskrivningen i godsdeklarationerna kompletteras med orden ”senaste last” tillsammans med namnet på den produkt som har den lägsta flampunkten. ”Tomt tankfordon, 3, senaste last: FN 1203, motorsprit, II”.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

RO–a–FI–3

Typ: Etikettering och märkning av transportenheten för explosiva ämnen.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.3.2.1.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Allmänna bestämmelser för orangefärgad skyltning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Transportenheter som transporterar (normalt sett i skåpbilar) små mängder explosiva ämnen (högst 1 000 kilo (netto)) till stenbrott och arbetsplatser kan märkas i fronten och aktern med skylt nr 1.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

FR Frankrike

RO–a–FR–1

Typ: Transport av bärbar och rörlig gammaradiograferingsutrustning (18).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: Bilagorna A och B

Innehåll i bilagan till direktivet:

Den nationella lagstiftningens innehåll: Transport i särskilda fordon av gammaradiograferingsutrustning av användare undantas, men omfattas av särskilda villkor.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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 28.

RO–a–FR–2

Typ: Transport av avfall från sjukvårdverksamhet som inbegriper smittorisker och som betraktas som anatomiska delar enligt FN 3291 med en massa på högst 15 kg.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: Bilagorna A och B

Den nationella lagstiftningens innehåll: Undantag från ADR-bestämmelserna för transport av avfall från sjukvårdverksamhet som inbegriper smittorisker och som betraktas som anatomiska delar enligt FN 3291 med en massa på högst 15 kg.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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 12.

RO–a–FR–3

Typ: Transport av farligt gods i kollektivtrafikfordon (18).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 8.3.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Transport av passagerare och farligt gods.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Transport av farligt gods som får medföras som handbagage i kollektivtrafikfordon. Endast de bestämmelser om förpackning, märkning och etikettering av paket som fastställs i 4.1, 5.2 och 3.4 gäller.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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 21.

Kommentarer: I handbagage får endast medföras farligt gods för personligt eller eget yrkesmässigt bruk. Bärbara gasbehållare i den mängd som krävs för en resa tillåts för patienter med andningsproblem.

RO–a–FR–4

Typ: Transport av små mängder av farligt gods för egen räkning (18).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.4.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på innehav av en godsdeklaration.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Transport av så små mängder av farligt gods för egen räkning att de inte överskrider de gränsvärden som fastställs i 1.1.3.6 omfattas inte av det krav på innehav av en godsdeklaration som fastställs i 5.4.1.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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 23-2.

IE Irland

RO–a–IE–1

Typ: Undantag från kravet på godsdeklaration i punkt 5.4.0 i ADR för transport av bekämpningsmedel i ADR-klass 3, som tagits upp under punkt 2.2.3.3 som FT2-bekämpningsmedel (flampunkt < 23°C) och ADR-klass 6.1, som tagits upp under punkt 2.2.61.3 som T6-bekämpningsmedel, vätskor (flampunkt minst 23°C), om den mängd farligt gods som transporteras inte överstiger de mängder som anges i punkt 1.1.3.6 i ADR.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.4

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på innehav av en godsdeklaration.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Godsdeklaration krävs inte för transport av bekämpningsmedel i ADR-klasserna 3 och 6.1 om den mängd farligt gods som transporteras inte överstiger de mängder som anges i punkt 1.1.3.6 i ADR.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Regulation 82(9) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004'.

Kommentarer: Onödiga, betungande krav för lokala transporter och leveranser av sådana bekämpningsmedel.

RO–a–IE–2

Typ: Undantag från kraven i några av ADR-bestämmelserna om förpackning, märkning och etikettering vid transport av små mängder (under gränserna i 1.1.3.6) utgångna pyrotekniska artiklar i klassificeringskoderna 1.3G, 1.4G och 1.4S i ADR-klass 1, som är försedda med ämnesidentifieringsnummer FN0092, FN0093, FN0403 respektive FN0404, till närmaste militäranläggning för bortskaffande.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 1.1.3.6, 4.1, 5.2 och 6.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Bortskaffande av utgångna pyrotekniska artiklar.

Den nationella lagstiftningens innehåll: ADR-bestämmelserna om förpackning, märkning och etikettering vid transport av utgångna pyrotekniska artiklar med respektive FN-nummer FN 0092, FN 0093, FN 0403, FN 0404 till närmaste militäranläggning är inte tillämpliga om de allmänna förpackningsbestämmelserna i ADR är uppfyllda och godsdeklarationen innehåller kompletterande information. Detta gäller endast lokala transporter, till närmaste militäranläggning, av små mängder av dessa utgångna pyrotekniska artiklar för säkert bortskaffande.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Regulation 82(10) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004'.

Kommentarer: Transporter av små mängder av utgångna nödraketer till militäranläggningar för säkert bortskaffande, som utförs av fritidsbåtägare och företag för båttillbehör, har skapat problem, framför allt i fråga om förpackningskraven. Undantaget gäller små mängder (mindre än de som anges i 1.1.3.6) vid lokala transporter.

RO–a–IE–3

Typ: Undantag från kraven i kapitel 6.7 och 6.8 för vägtransport av praktiskt taget tomma ej rengjorda lagertankar (för stationär lagring) som skall rengöras, repareras, testas eller skrotas.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 6.7 och 6.8

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser för konstruktion, tillverkning, kontroll och provning av bulkcontainrar.

Den nationella lagstiftningens innehåll: [Förslag] Undantag från kraven i kapitel 6.7 och 6.8 i ADR för vägtransport av praktiskt taget tomma ej rengjorda lagertankar (för stationär lagring) som skall rengöras, repareras, testas eller skrotas, på villkor att a) rören som var kopplade till tanken är borttagna så mycket det är praktiskt möjligt, b) en lämplig tryckavlastningsventil, som skall vara inkopplad under transporten, är monterad på tanken och c) samtliga öppningar i tanken (se b)), samt de rör som varit kopplade till öppningarna, har förseglats så långt är möjligt för att förhindra att farliga ämnen läcker ut.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Proposed amendment to 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

Kommentarer: Tankarna används för lagring av ämnen på fasta platser och inte för godstransport. Vid transport till andra platser för rengöring eller reparation innehåller de mycket små mängder farligt gods.

Tidigare artikel 6.10.

RO–a–IE–4

Typ: Undantag från kraven i kapitel 5.3 och 5.4, del 7 och bilaga B i ADR i fråga om transport av gascylindrar för utskänkningsställen (för drycker) när de transporteras på samma fordon som dryckerna (som de skall användas för).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: Kapitel 5.3 och 5.4, del 7, och bilaga B

Innehåll i bilagan till direktivet: Märkning av fordonet, den dokumentation som skall medföras samt bestämmelserna för transportutrustning och transporter.

Den nationella lagstiftningens innehåll: [Förslag] Undantag från kraven i kapitel 5.3 och 5.4, del 7, och bilaga B i ADR i fråga om gascylindrar som används vid utskänkning av drycker när de transporteras på samma fordon som dryckerna (som de skall användas för).

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Proposed amendment to 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

Kommentarer: Huvudverksamheten utgörs av distribution av förpackade dryckesvaror, som inte ingår i ADR, samt små mängder av små cylindrar som innehåller samma typ av gaser.

Tidigare artikel 6.10.

RO–a–IE–5

Typ: Undantag för nationella transporter i Irland från konstruktions- och testkraven för behållare, samt bestämmelserna om användning av dem, i ADR-kapitlen 6.2 och 4.1 för cylindrar och tryckfat för gaser i klass 2, som ingått i en multimodal transport, inklusive till havs, och där följande krav är uppfyllda: i) cylindrarna och tryckfaten har tillverkats, provats och använts i enlighet med IMDG-koden, ii) cylindrarna och tryckfaten återfylls inte i Irland utan returneras praktiskt taget tomma till ursprungslandet för den multimodala transporten och iii) cylindrarna och tryckfaten distribueras lokalt i små mängder.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 1.1.4.2, 4.1 och 6.2

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om multimodala transporter, även till havs, användning av cylindrar och tryckfat för gaser i ADR-klass 2, samt konstruktion och provning av dessa cylindrar och tryckfat för gaser i ADR-klass 2.

Den nationella lagstiftningens innehåll: [Förslag] Bestämmelserna i kapitel 4.1 och 6.2 gäller inte cylindrar och tryckfat för gaser i klass 2 under följande förutsättningar: i) cylindrarna och tryckfaten har tillverkats och provats i enlighet med IMDG-koden, ii) cylindrarna och tryckfaten används i enlighet med IMDG-koden, iii) cylindrarna och tryckfaten transporterades till avsändaren med multimodal transport, inklusive till havs, iv) transporten av cylindrarna och tryckfaten till slutanvändaren består av en enskild transport, som genomförts på en dag, från mottagaren av den multimodala transporten [som det hänvisas till i punkt iii) ovan], v) cylindrarna och tryckfaten återfylls inte inom landet och returneras praktiskt taget tomma till ursprungslandet för den multimodala transporten [som det hänvisas till i punkt iii ovan] och vi) cylindrarna och tryckfaten distribueras lokalt inom landet i små mängder.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Proposed amendment to ‘Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004’.

Kommentarer: Gaserna i dessa cylindrar och tryckfat har sådana egenskaper, vilka specificerats av slutanvändarna, att det är nödvändigt att importera dem från områden som inte omfattas av ADR. Efter användning skall dessa praktiskt taget tomma cylindrar och tryckfat returneras till ursprungslandet för återfyllning med särskilt specificerade gaser. De får inte återfyllas i Irland eller inom ADR-området. Även om de inte uppfyller ADR-kraven uppfyller de IMDG-koden och är godkända för den. Den multimodala transporten, som påbörjas utanför ADR-området, förväntas avslutas vid importörens lokaler, varifrån distribution av cylindrarna och tryckfaten skall ske i små mängder till slutanvändaren på Irland. Sådan transport inom Irland förväntas omfattas av artikeln 6.9 i direktiv 94/55/EG, i dess ändrade lydelse.

LT Litauen

RO–a–LT–1

Typ: Antagande av RO–a–UK–6.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 “Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos

Respublikoje" (Regeringens resolution nr 337 av den 23 mars 2000 om transport av farligt gods på väg i Republiken Litauen).

UK Förenade kungariket

RO–a–UK–1

Typ: Transport av vissa produkter innehållande relativt ofarliga radioaktiva ämnen, som klockor, armbandsur, rökdetektorer och kompassrosor (E1).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: Största delen av bestämmelserna i ADR.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelserna om transport av ämnen av klass 7.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Vissa varor som innehåller begränsade mängder radioaktiva ämnen undantas helt från de nationella bestämmelserna. (En självlysande anordning som är avsedd att bäras på kroppen; högst 500 rökdetektorer för privat bruk med en aktivitet på högst 40 kBq per fordon eller järnvägsvagn; högst fem lysanordningar med gasformig tritium med en aktivitet per anordning på högst 10 GBq per fordon eller järnvägsvagn).

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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).

Kommentarer: Detta undantag är en kortsiktig åtgärd, som inte längre kommer att vara nödvändig när liknande ändringar av IAEA:s föreskrifter har införlivats med ADR.

RO–a–UK–2

Typ: Undantag från kravet att medföra en godsdeklaration för vissa mängder av farligt gods (annat än klass 7) enligt definitionen i 1.1.3.6 (E2).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 1.1.3.6.2 och 1.1.3.6.3.

Innehåll i bilagan till direktivet: Undantag från vissa krav för vissa mängder per transportenhet.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Det krävs ingen godsdeklaration för begränsade mängder förutsatt att dessa inte utgör en del av en större last.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(a).

Kommentarer: Detta undantag avser nationella transporter, eftersom en godsdeklaration inte alltid är lämplig när det rör sig om lokal distribution.

RO–a–UK–3

Typ: Undantag från kravet på brandsläckningsutrustning för fordon som transporterar lågradioaktivt material (E4).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 8.1.4

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på att fordon medför brandsläckningsutrustning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Bestämmelser om avskaffande av kravet på att medföra brandsläckningsutrustning vid transport av enbart sådana förpackningar som omfattas av undantag (FN 2908, 2909, 2910 och 2911).

Begränsade krav för transport av endast ett litet antal förpackningar.

Ursprunglig hänvisning till den nationella lagstiftningen: The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5 (4) (d).

Kommentarer: Det är i praktiken ofta ovidkommande huruvida brandsläckningsutrustning medförs eller inte vid transport av FN 2908, 2909, 2910 och 2911, som ofta kan transporteras i små fordon.

RO–a–UK–4

Typ: Distribution av gods i innerförpackningar till återförsäljare och användare (med undantag av sådant gods som tillhör klasserna 1, 4.2, 6.2 och 7) från lokala distributionsmagasin till återförsäljare eller användare och från återförsäljare till slutanvändare (N1).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 6.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Förpackningarna måste inte bära ett RID/ADR- eller FN-märke eller vara märkta på något annat sätt om de innehåller gods som ingår i förteckning 3.

Ursprunglig hänvisning till den nationella lagstiftningen: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(4) and Regulation 36 Authorisation Number 13.

Kommentarer: Det är olämpligt att tillämpa ADR-bestämmelserna när det gäller de sista transportsträckorna från ett distributionsmagasin till en återförsäljare eller användare, eller från en återförsäljare till en slutanvändare. Detta undantag syftar till att tillåta transport av innerkärl för gods utan ytterförpackningar på den sista delsträckan av den lokala distributionsresan, om det är ämnat för detaljhandeln.

RO–a–UK–5

Typ: Bestämmelser om att tillåta olika högsta totalmängder per transportenhet för gods av klass 1 i kategorierna 1 och 2 i tabell 1.1.3.6.3 (N10).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 1.1.3.6.3 och 1.1.3.6.4

Innehåll i bilagan till direktivet: Undantag avseende transporterade mängder per transportenhet.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Regler om undantag för begränsade kvantiteter och samlastade explosiva ämnen.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 13 and Schedule 5; reg. 14 and Schedule 4.

Kommentarer: Bestämmelser om att tillåta olika högsta totalmängder per transportenhet för gods av klass 1, närmare bestämt 50 för kategori 1 och 500 för kategori 2. Vid beräkning av samlastning används multiplikationsfaktorn 20 för transportkategori 1 och multiplikationsfaktorn 2 för transportkategori 2.
Detta var tidigare ett undantag enligt 6.10.

RO–a–UK–6

Typ: Ökad maximal nettomassa för explosiva föremål som tillåts i EX/II-fordon (N13).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 7.5.5.2

Innehåll i bilagan till direktivet: Begränsning av de mängder explosiva ämnen och föremål som får transporteras.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Begränsning av de mängder explosiva ämnen och föremål som får transporteras.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 13, Schedule 3.

Kommentarer: Enligt Förenade kungarikets bestämmelser tillåts en maximal nettomassa på 5 000 kg i fordon av typ II när det gäller samhanteringsgrupperna 1.1C, 1.1D, 1.1E och 1.1J.

Många föremål i klasserna 1.1C, 1,1D, 1.1E och 1.1J som transporteras inom EU är stora eller skrymmande och längre än 2,5 m. Det rör sig främst om explosiva föremål för militär användning. Konstruktionsbegränsningarna för EX/III-fordon (som måste vara täckta fordon) gör det mycket svårt att lasta och lossa sådana föremål. Vissa föremål skulle kräva specialutrustning för lastning och lossning vid transportens båda ändpunkter. Sådan utrustning finns sällan i praktiken. Endast ett fåtal EX/III-fordon används i Förenade kungariket och det skulle vara extremt betungande för industrin att kräva att fler specialiserade EX/III-fordon byggs för transport av denna typ av explosiva föremål och ämnen.

I Förenade kungariket transporteras militära explosiva föremål och ämnen oftast av privata företag, som inte kan utnyttja undantaget för militärfordon i ramdirektivet. För att lösa detta problem har Förenade kungariket alltid tillåtit transport av upp till 5 000 kg av explosiva ämnen och föremål på EX/II-fordon. Den gällande gränsen räcker inte alltid till eftersom ett föremål kan innehålla mer än 1 000 kg explosiva ämnen.

Efter 1950 har endast två tillbud inträffat (båda på 1950-talet) med sprängämnen med en vikt på mer än 5 000 kg. Det ena tillbudet utlöstes av ett brinnande däck och det andra av att fordonets kapell antändes av ett hett avgassystem. Bränderna hade även kunnat uppstå med en mindre last. Inga personer skadades eller omkom vid dessa tillbud.

Erfarenheten visar att det är osannolikt att explosiva föremål som förpackas på ett korrekt sätt exploderar vid stötar, exempelvis vid fordonskollisioner. Belägg från militära rapporter och från provning av missilers anslag visar att den anslagshastighet som krävs är högre än den som uppkommer vid ett fallprov från 12 meter för att patroner skall explodera.

Gällande säkerhetsnormer påverkas inte.

RO–a–UK–7

Typ: Undantag från övervakningskravet för små mängder av vissa typer av gods i klass 1 (N12).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 8.4 och 8.5 S1(6)

Innehåll i bilagan till direktivet: Övervakningskrav avseende fordon som transporterar vissa mängder farligt gods.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Bestämmelser om säkra uppställningsplatser och övervakningsanordningar, enligt vilka det inte krävs att vissa laster av klass 1 alltid skall övervakas i enlighet med kapitel 8.5 S1(6) i ADR.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 24.

Kommentarer: Övervakningskraven enligt ADR är inte alltid genomförbara på nationell nivå.

RO–a–UK–8

Typ: Lättnad av begränsningarna för transporter av samlastade explosiva ämnen och för transporter av explosiva ämnen med andra typer av farligt gods, i vagnar, fordon och containrar (N4/5/6).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 7.5.2.1 och 7.5.2.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Begränsningar av vissa typer av samlastning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Den nationella lagstiftningen är mindre begränsande när det gäller samlastning av explosiva ämnen, förutsatt att sådana transporter kan ske riskfritt.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 18.

Kommentarer: Förenade kungariket vill tillåta vissa anpassningar av bestämmelserna för samlastning av explosiva ämnen med andra explosiva ämnen och samlastning av explosiva ämnen med andra typer av farligt gods. Alla anpassningar kommer dock att innebära en

begränsning av mängden av en eller flera delar av lasten och tillåts endast förutsatt att alla rimliga och genomförbara åtgärder har vidtagits för att förhindra att de explosiva ämnena kommer i kontakt med, eller på annat sätt äventyrar eller blir utsatt för fara från, sådant gods.

Exempel på anpassningar som Förenade kungariket kan komma att tillåta är:

1. Explosiva ämnen som klassificerats med FN-nummer 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 eller 0361 får transporteras i samma fordon som farligt gods som klassificerats med FN-nummer 1942. Mängden av FN 1942 som får transporteras skall begränsas genom att det betraktas som ett explosivt ämne enligt 1.1D.

2. Explosiva ämnen som klassificerats med FN-nummer 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 eller 0453 får transporteras i samma fordon som farligt gods (med undantag av brandfarliga gaser, smittfarliga ämnen och giftiga ämnen) i transportkategori 2 eller farligt gods i transportkategori 3, eller en kombination av dessa, förutsatt att den totala vikten eller volymen av farligt gods i transportkategori 2 inte överstiger 500 kg eller liter och att den sammanlagda nettovikten för sådana explosiva ämnen inte överstiger 500 kg.

3. Explosiva ämnen enligt 1.4G får transporteras med brandfarliga vätskor och gaser i transportkategori 2 eller ej brandfarliga, ej giftiga gaser i transportkategori 3, eller en kombination av dessa i samma fordon, förutsatt att den totala vikten eller volymen för farligt gods inte överstiger 200 kg eller liter och den sammanlagda nettovikten för explosiva ämnen inte överstiger 20 kg.

4. Explosiva föremål som klassificerats enligt FN-nummer 0106, 0107 eller 0257 får transporteras med explosiva föremål i samhanteringsgrupp D, E eller F av vilka de utgör beståndsdelar. Den totala mängden av explosiva ämnen med FN-nummer 0106, 0107 eller 0257 får inte överstiga 20 kg.

RO–a–UK–9

Typ: Alternativ till orangefärgade skyltar vid transport av små mängder radioaktivt material i små fordon.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.3.2

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på orangefärgade skyltar vid transport av små mängder radioaktivt material i små fordon.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Lagstiftningen tillåter undantag som godkänts enligt detta förfarande. Det begärda undantaget avser följande:

1. Fordonen skall antingen

   (a) märkas enligt gällande bestämmelser i ADR punkt 5.3.2, eller

   (b) märkas med skyltar som uppfyller kraven i punkt 2 nedan, när det gäller fordon med en vikt på högst 3 500 kg som transporterar mindre än tio förpackningar

med icke klyvbart eller undantaget klyvbart material, och där summan av dessa förpackningars transportindex inte överskrider 3.

2. För de syften som avses i punkt 1 ovan skall den märkning som anbringas i fordonet under transport av radioaktivt material uppfylla följande villkor:

(a) Den skall minst vara 12 × 12 cm. Texten på skylten skall vara svart, i fetstil och läslig. All text skall dessutom vara präglad eller stämplad. Versalerna i ordet ”RADIOAKTIVT” skall vara minst 12 mm höga, och alla övriga versaler skall vara minst 5 mm höga.

(b) Den skall vara brandsäker så att texten på skylten förblir läsbar även om den varit utsatt för brand i fordonet.

(c) Den skall vara säkert fäst i fordonet i en position där den är väl synlig för föraren, men inte skymmer blickfältet, och skall endast anbringas när fordonet transporterar radioaktivt material.

(d) Den skall vara utförd i ett godkänt format och innehålla ett namn, en adress och ett telefonnummer som kan användas i nödfall.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5 (4) (d).

Kommentarer: Undantaget krävs för begränsade transporter av små mängder radioaktivt material, främst doser av radioaktivt material avsedda för enskilda patienter, mellan lokala sjukhusanläggningar, där små fordon används och möjligheten att anbringa även små orangefärgade skyltar är begränsad. Erfarenheten visar att det är svårt att anbringa orangefärgade skyltar på sådana fordon och att det är besvärligt att se till att skyltarna sitter kvar under normala transportförhållanden. Fordonen kommer att märkas med skyltar som anger innehållet i enlighet med ADR 5.3.1.5.2 (och normalt sett 5.3.1.7.4) och tydligt påvisar faran. Dessutom kommer en brandsäker märkning med relevanta uppgifter för nödfall att anbringas på väl synlig plats. I praktiken kommer därigenom mer säkerhetsinformation att finnas tillgänglig än enligt kraven i ADR 5.3.2.

På grundval av artikel 7.2 b1

BE Belgien

RO–b1–BE–1

Typ: Transporter i närheten av industriområden, inklusive transporter på allmänna vägar.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: Bilagorna A och B.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bilagorna A och B.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Undantagen gäller dokumentationen för, etiketteringen och märkningen av förpackningar samt förarintyget.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Undantag 2-89, 4-97 och 2-2000.

Kommentarer: Förflyttning av farligt gods mellan olika platser:

– Undantag 2-89: Transporten korsar allmän väg (kemikalier i förpackningar).

– Undantag 4-97: En sträcka på 2 km (tackjärn vid en temperatur på 600°C).

– Undantag 2-2000: En sträcka på ungefär 500 m (IBC, PG II, III klasserna 3, 5.1, 6.1, 8 och 9).

RO–b1–BE–2

Typ: Transport av lagertankar som inte är avsedda som transportutrustning.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 1.1.3.2. (f)

Den nationella lagstiftningens innehåll: Tillåtelse att flytta lagringstankar för rengöring och reparation.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Undantag 6-82, 2-85.

Kommentarer: Undantaget har registrerats av Europeiska kommissionen som nr 7 (inom ramen för artikel 6.10).

RO–b1–BE–3

Typ: Förarutbildning.

Lokala transporter av FN 1202, 1203 och 1223 i förpackningar och tankar (i Belgien inom en radie av 75 km från företagets säte)

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 8.2

Innehåll i bilagan till direktivet:
Uppbyggnad av utbildningen
1) Utbildning avseende förpackningar
2) Utbildning avseende tankar
2) Särskild utbildning avseende Cl 1.
2) Särskild utbildning avseende Cl 7.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Definitioner, intyg, utfärdanden, dubbletter, giltighet och förlängning, anordnande av kurser och prov, undantag, påföljder och slutbestämmelser.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Specificeras i kommande bestämmelser.

Kommentarer: Förslaget omfattar en inledande kurs som följs av ett prov som begränsas till transporter av FN 1202, 1203 and 1223 i förpackningar och tankar inom en radie av 75 km från företagets säte. Utbildningens längd måste uppfylla ADR-bestämmelserna. Efter fem år måste föraren delta i en repetitionskurs och med godkänt resultat genomgå ett prov. I intyget skall följande anges: ”Nationell transport av FN 1202, 1203 och 1223 i enlighet med artikel 6.9 i direktiv 94/55”.

RO–b1–BE–4

Typ: Transport i tankar av farligt gods avsett för destruktion genom förbränning.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 3.2

Den nationella lagstiftningens innehåll: Genom ett undantag från tabellen i kapitel 3.2 tillåts användning av en tankcontainer med tankkoden L4BH i stället för L4DH för transport av vattenreaktiv vätska, giftig, III, inte närmare specificerad, under vissa villkor.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Undantag 01– 2002.

Kommentarer: Denna bestämmelse får endast användas för transport av farligt avfall på en kort sträcka.

RO–b1–BE-5

Typ: Transport av avfall till avfallsanläggningar.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.2, 5.4, 6.1 (tidigare bestämmelse A5, 2X14, 2X12)

Innehåll i bilagan till direktivet: Klassificering, märkning och förpackningskrav.

Den nationella lagstiftningens innehåll: I stället för att avfallet klassificeras enligt ADR kan det delas in i olika grupper (brandfarliga lösningsmedel, färger, syror, batterier, etc.) för att undvika farliga reaktioner inom en grupp. Kraven för förpackningarnas konstruktion är mindre stränga.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrête royal relatif au transport de marchandises dangereuses par route.

Kommentarer: Denna bestämmelse kan tillämpas vid transport av små avfallsmängder till avfallsanläggningar.

RO–b1–BE–6

Typ: Antagande av RO–b1–SE–5.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen:

RO–b1–BE-7

Typ: Antagande av RO–b1–SE–6.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen:

RO–b1–BE–8

Typ: Antagande av RO–b1–UK–2.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen:

DE Tyskland

RO–b1–DE–1

Typ: Utelämnande av vissa uppgifter i godsdeklarationen (n2).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.4.1.1.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Godsdeklarationens innehåll.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Avser alla klasser utom klasserna 1 (utom 1.4S), 5.2 och 7.

I godsdeklarationen krävs inga uppgifter om följande:

a) Mottagaren när det gäller lokal distribution (utom för kompletta laster och transporter på vissa rutter).

b) Antal förpackningar och typ av förpackningar, om 1.1.3.6 inte tillämpas och om fordonet uppfyller alla bestämmelser i bilagorna A och B.

c) Tömda, ej rengjorda tankar. Godsdeklarationen för den senaste lasten räcker.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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 18.

Kommentarer: Det skulle inte vara praktiskt möjligt att tillämpa alla bestämmelser i den berörda typen av trafik.
Undantaget har registrerats av Europeiska kommissionen som nr 22 (inom ramen för artikel 6.10).

RO–b1–DE–2

Typ: Transporter av PCB-kontaminerat material i bulk enligt klass 9.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 7.3.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Bulktransport.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Tillstånd för bulktransporter i fordon med växelflak eller containrar som förseglats för att inte släppa in vätska eller damm.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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.

Kommentarer: Undantag 11 är tidsbegränsat t.o.m. den 31 december 2004. Från och med 2005 gäller samma bestämmelser som i ADR och RID.

Se även det multilaterala avtalet M137.
Förteckning nr 4*.

RO–b1–DE–3

Typ: Transporter av förpackat farligt avfall.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: Delarna 1 till 5.

Innehåll i bilagan till direktivet: Klassificering, förpackning och märkning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Klasserna 2– 6.1, 8 och 9. Kombinerad förpackning och transport av farligt avfall i förpackningar och IBC-behållare (mindre bulkbehållare). Avfall måste vara förpackat i inre förpackningar (när det samlas in) och delas in i specifika avfallsgrupper (för att undvika farliga reaktioner inom en avfallsgrupp). Användning av skriftliga specialinstruktioner som rör avfallsgrupperna och som fraktsedel. Insamling av avfall från hushåll, laboratorier, etc.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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.

Kommentarer: Förteckning nr 6*.

DK Danmark

RO–b1–DK–1

Typ: FN 1202, 1203, 1223 och klass 2 - ingen godsdeklaration.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.4.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på godsdeklaration.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Vid transport av mineraloljeprodukter i klass 3, FN 1202, 1203 och 1223 och gaser i klass 2 i samband med distribution (av gods till två eller flera mottagare och insamling av returnerat gods i liknande situationer) är en godsdeklaration inte nödvändig, förutsatt att de skriftliga anvisningarna, förutom de upplysningar som krävs enligt ADR, innehåller upplysningar om FN-nr, namn och klass.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Bekendtgørelse nr. 729 af 15/08/2001 om vejtransport af farligt gods.

Kommentarer: Skälet till att det finns ett nationellt undantag enligt ovan är utvecklingen av elektronisk utrustning, vilket gör det möjligt för exempelvis oljebolag, som använder elektronisk utrustning, att överföra information om kunderna till fordonen. Eftersom denna information inte finns tillgänglig i början av transporten och därför kommer att överföras under transporten, är det inte möjligt att före transporten sammanställa en godsdeklaration. Denna typ av transport begränsas till vissa områden.
Danmark har redan beviljats undantag för en liknande bestämmelse inom ramen för artikel 6.10.

EL Grekland

RO–b1–EL–1

Typ: Undantag från säkerhetsbestämmelserna för fasta tankar (tankfordon), som registrerats före den 31 december 2001, vid lokala transporter eller transport av små mängder av vissa kategorier av farligt gods.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 1.6.3.6, 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5, 6.8.2.1.17-6.8.2.1.22, 6.8.2.1.28, 6.8.2.2, 6.8.2.2.1, 6.8.2.2.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav avseende konstruktion, utrustning, typgodkännande, inspektioner och provning samt märkning av fasta tankar (tankfordon), avmonterbara tankar och tankbehållare samt tank-växelflak med hölje av metall, och batterifordon och gasbehållare bestående av flera element (MEGC).

Den nationella lagstiftningens innehåll: Övergångsbestämmelser: Fasta tankar (tankfordon), avmonterbara tankar och tankbehållare som för första gången registrerades i Grekland mellan den 1 januari 1985 och den 31 december 2001 kan fortsätta att användas fram till 31 december 2010. Denna övergångsbestämmelse avser fordon avsedda för transport av följande typer av farligt gods (FN: 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262, 3257). Sådan transport omfattar små mängder eller utgörs av lokal transport med fordon som registrerats inom referensperioden ovan. Övergångsbestämmelserna kommer att gälla för tankfordon som anpassats i enlighet med följande:

1. ADR-punkterna för inspektion och provning, dvs. 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. Minsta tjocklek på höljet skall vara 3 mm för tankar som rymmer upp till 3 500 liter och minst 4 mm gjutstål för tankar som rymmer upp till 6 000 liter, oberoende av skiljeväggarnas tjocklek.

3. Om tanken är gjord av aluminium eller annan metall skall den uppfylla alla krav avseende tjocklek och andra tekniska specifikationer som härleds från tekniska ritningar som godkänts av lokala myndigheter i det land där fordonen tidigare varit registrerade. Om tekniska ritningar saknas skall tankarna uppfylla kraven i punkt 6.8.2.1.17 (211.127).

4. Tankarna skall uppfylla kraven i punkterna 211.128, 6.8.2.1.28 (211.129), punkt 6.8.2.2 med delpunkterna 6.8.2.2.1 och 6.8.2.2.2 (211.130, 211.131).

Detta innebär att tankfordon under 4 ton som används för lokal transport av enbart gasol (FN 1202), som registrerats för första gången före den 31 december 2002 och vars hölje är tunnare än 3 mm endast får användas om de anpassas i enlighet med punkt 211.127 (5)b4 (6.8.2.1.20).

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Τεχνικές Προδιαγραφές κατασκευής, εξοπλισμού και ελέγχων των δεξαμενών μεταφοράς συγκεκριμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων για σταθερές δεξαμενές (οχήματα-δεξαμενές), αποσυναρμολογούμενες δεξαμενές που βρίσκονται σε κυκλοφορία. (Krav avseende konstruktion, utrustning, inspektioner och provning av fasta tankar [tankfordon], avmonterbara tankar som befinner sig i cirkulation, för vissa kategorier av farligt gods.)

RO-b1–EL–2

Typ: Undantag från konstruktionsbestämmelserna för grundfordon, beträffande fordon avsedda för lokal transport av farligt gods som registrerats för första gången före den 31 december 2001.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: ADR 2001: 9.2, 9.2.3.2, 9.2.3.3.

Innehåll i bilagan till direktivet: Villkor för konstruktion av basfordon.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Undantaget avser fordon avsedda för lokal transport av farligt gods (kategorierna FN 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262 och 3257), som registrerats för första gången före den 31 december 2001.

Fordonen skall överensstämma med kraven i kapitel 9 (punkterna 9.2.1 till 9.2.6) i bilaga B till direktiv 94/55/EG, med följande avvikelser:

Överensstämmelse med kraven i punkt 9.2.3.2 krävs endast om fordonet är utrustat med fabriksmonterade ABS-bromsar och skall förses med tillsatsbromsanordningar enligt definitionen i 9.2.3.3.1, som dock inte behöver överensstämma med punkterna 9.2.3.3.2 och 9.2.3.3.3.

Färdskrivarens elförsörjning skall förses med en säkerhetsspärr som kopplas direkt till batteriet (marginalnummer 220 514) och den elektriska utrustningen för lyftmekanismen för boggiaxlar skall installeras på den plats där den ursprungligen installerats av fordonstillverkaren och skyddas med lämpligt förseglat hölje (marginalnummer 220 517).

Tankfordon med en maximivikt på högst 4 ton avsedda för lokal transport av dieseleldningsolja (FN: 1202) skall särskilt överensstämma med kraven i punkterna 9.2.2.3, 9.2.2.6, 9.2.4.3 och 9.2.4.5, men inte nödvändigtvis med övriga punkter.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Τεχνικές Προδιαγραφές ήδη κυκλοφορούντων οχημάτων που διενεργούν εθνικές μεταφορές ορισμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων. (Tekniska krav för fordon som är i bruk, avsedda för lokala transporter av vissa kategorier av farligt gods.)

Kommentarer: Det rör sig om ett litet antal fordon, jämfört med det sammanlagda antalet registrerade fordon. Dessutom är de endast avsedda för lokal trafik. Den begärda undantagsformen, den berörda fordonsparken och den typ av gods som omfattas av transporterna leder inte till trafiksäkerhetsproblem.

ES Spanien

RO–b1–ES–1

Typ: Specialutrustning för distribution av vattenfri ammoniak.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 6.8.2.2.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: För att förhindra att innehåll går förlorat om de yttre tillbehören (rör, sidomonterade avstängningsventiler) skulle skadas, måste den inre stoppventilen och dess förankring vara skyddade mot att kunna lossna genom yttre påverkan eller vara utformade för att motstå sådan påverkan. Påfyllnings- och tömningsanordningarna (inklusive flänsar och gängade pluggar) samt skyddskåpor (om sådana finns) skall kunna säkras mot oavsiktligt öppnande.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Tankar som används inom jordbruket för utkörning och spridning av vattenfri ammoniak, och som togs i drift före den 1 januari 1992, får utrustas med yttre, i stället för inre, säkerhetsanordningar, under förutsättning att de erbjuder samma skydd som väggen på tanken.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Real Decreto 2115/1998. Anejo 1. Apartado 3.

Kommentarer: Före den 1 januari 1992 användes en typ av tank utrustad med yttre säkerhetsanordningar enbart inom jordbruket för att sprida vattenfri ammoniak direkt på marken. Tankar av den här typen används fortfarande. De körs sällan lastade på vägar utan används enbart för gödselspridning på större gårdar.

FI Finland

RO–b1–FI–1

Typ: Ändring av informationen i godsdokumentet för explosiva ämnen.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.4.1.2.1 (a)

Innehåll i bilagan till direktivet: Särskilda bestämmelser för klass 1.

Den nationella lagstiftningens innehåll:
I godsdokumentet är det tillåtet att ange antalet tändhattar (1 000 tändhattar motsvarar 1 kilo explosiva ämnen) istället för den faktiska nettomassan explosiva ämnen.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

Kommentarer: Informationen anses tillräcklig för nationell transport. Detta undantag avser huvudsakligen sprängämnesindustrin och små mängder i lokala transporter.
Undantaget har registrerats av Europeiska kommissionen som nr 31.

FR Frankrike

RO–b1–FR–1

Typ: Användning av ett sjöfartsdokument som godsdeklaration för korta transporter efter fartygslossning.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.4.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Uppgifter som skall finnas i det dokument som används som godsdeklaration för farligt gods.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Sjöfartsdokumentet används som godsdeklaration för transporter inom en radie på 15 km.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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

Typ: Transport av föremål av klass 1 tillsammans med farligt gods ur andra klasser (91).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 7.5.2.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Förbud mot samlastning av förpackningar med olika varningsetiketter.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Möjlighet att samtransportera enkla eller monterade sprängkapslar och gods som inte tillhör klass 1, på vissa villkor och på kortare sträckor på upp till 200 km inom Frankrike.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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 26.

RO–b1–FR–3

Typ: Transport av fasta lagertankar för LPG (18).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: Bilagorna A och B.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Särskilda bestämmelser gäller för transport av fasta lagertankar för LPG. Gäller endast för korta sträckor.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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 30.

RO–b1–FR–4

Typ: Särskilda villkor för förarutbildning och godkännande av de fordon som används för jordbrukstransporter (korta sträckor).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 6.8.3.2, 8.2.1 och 8.2.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Tankutrustning och förarutbildning.

Den nationella lagstiftningens innehåll:
Särskilda bestämmelser om godkännande av fordon.
Särskild förarutbildning.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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 29-2 - Annex D4.

IE Irland

RO-b1–IE–1

Typ: Undantag från kravet i punkt 5.4.1.1.1 på att godsdeklarationen skall innehålla i) mottagarens namn och adress, ii) antal och beskrivning av förpackningarna samt iii) den totala mängden farligt gods i de fall fotogen, diesel eller LPG med identifieringsnummer FN 1223, FN 1202 respektive FN 1965 transporteras till slutanvändare.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.4

Innehåll i bilagan till direktivet: Dokumentation.

Den nationella lagstiftningens innehåll: I de fall fotogen, diesel eller LPG med identifieringsnummer FN 1223, FN 1202 respektive FN 1965 i enlighet med specifikationen i tillägg B.5 till bilaga B till ADR transporteras till slutanvändaren, behöver inte mottagarens namn och adress, antal och beskrivning av förpackningarna, bulkcontainrar eller behållare, eller den totala mängd som transporteras, anges på transportenheten.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Regulation 82(2) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

Kommentarer: När eldningsolja levereras till hushållskunder är det praxis att tanken fylls ända upp och följaktligen är den faktiskt levererade mängden okänd och även antalet kunder under en enskild runda är okänd när den fullastade tankbilen inleder körningen. När LPG-behållare levereras till hushåll är det praxis att tomma behållare ersätts med fulla, vilket även i det fallet innebär att antalet kunder och hur mycket som levereras till var och en av dem är okänt när transporten inleds.

RO–b1–IE–2

Typ: Undantag för att tillåta att den godsdeklaration som krävs i 5.4.1.1.1 skall kunna vara samma som användes för den senaste lasten i de fall tomma, ej rengjorda tankar transporteras.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.4

Innehåll i bilagan till direktivet: Dokumentation.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Vid transport av tomma, ej rengjorda tankar, är godsdeklarationen för den senaste lasten tillräcklig.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Regulation 82(3) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

Kommentarer: Framförallt vid bensin- och/eller dieselleveranser till bensinstationer återvänder tankbilen direkt till centrallagret (för att fylla tankarna inför kommande leveranser) omedelbart efter den sista leveransen.

RO–b1–IE–3

Typ: Undantag för lastning och lossning av farligt gods, som omfattas av specialbestämmelsen CV1 i 7.5.11 eller S1 i 8.5, på en offentlig plats utan specialtillstånd från behöriga myndigheter.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 7.5 och 8.5.

Innehåll i bilagan till direktivet: Kompletterande bestämmelser om lastning, lossning och hantering.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Lastning och lossning av farligt gods på en offentlig plats är tillåtet utan specialtillstånd från behöriga myndigheter, vilket innebär en avvikelse från kraven i 7.5.11 eller 8.5.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Regulation 82(5) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

Kommentarer: När det gäller nationella transporter inom statens gränser, utgör denna bestämmelse en mycket tung börda för de behöriga myndigheterna.

RO–b1–IE–4

Typ: Undantag som möjliggör transport i tankar av matriser av explosiva emulsioner, med ämnesidentifieringsnummer FN 3375.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 4.3

Innehåll i bilagan till direktivet: Användning av tankar, etc.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Tillstånd för transport i tankar av matriser av explosiva emulsioner, med ämnesidentifieringsnummer FN 337.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Regulation 82(6) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

Kommentarer: Även om matrisen klassificeras som fast, är den inte i pulver- eller kornform.

RO–b1–IE–5

Typ: Undantag från förbudet mot samlastning enligt 7.5.2.1 för artiklar i samhanteringsgrupp B och ämnen och artiklar i samhanteringsgrupp D på samma fordon som farligt gods i klasserna 3, 5.1 och 8 i tankar.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 7.5

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om lastning, lossning och hantering.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Förpackningar som innehåller artiklar i samhanteringsgrupp B i ADR-klass 1 och förpackningar som innehåller ämnen och artiklar i samhanteringsgrupp D i ADR-klass 1 får transporteras på samma fordon som farligt gods i ADR-klass 3, 5.1 eller 8 under följande förutsättningar: a) nämnda förpackningar i ADR-klass 1 transporteras i separata containrar/avdelningar som är godkända av behöriga myndigheter och på villkor som samma myndigheter godkänt och b) nämnda ämnen i ADR-klass 3, 5.1 eller 8 transporteras i kärl som uppfyller de behöriga myndigheternas krav på utformning, tillverkning, inspektion, provning, drift och användning.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Regulation 82(7) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

Kommentarer: Tillstånd, på villkor som de behöriga myndigheterna godkänt, för lastning av artiklar och ämnen i klass 1 i samhanteringsgrupperna B och D på samma fordon som transporterar farligt gods i klasserna 3, 5.1 och 8 i tankar, dvs. så kallade pump trucks.

RO–b1–IE–6

Typ: Undantag från kravet i 4.3.4.2.2 om att böjliga påfyllnings- och tömningsrör som inte är ständigt fastsatta på tanken på tankvagn skall vara tomma under transport.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 4.3

Innehåll i bilagan till direktivet: Användning av tankfordon.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Upprullade böjliga slangar (även fasta rör som är en del av slangarna) monterade på tankbilar som används för distribution av petroleumprodukter med ämnesidentifieringsnummer FN 1202, FN 1223, FN 1011 och FN 1978 behöver inte vara tomma under transport på väg under förutsättning att lämpliga åtgärder vidtagits för att förhindra att innehållet läcker ut.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Regulation 82(8) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

Kommentarer: Böjliga slangar monterade på tankfordon för leverans till hushåll måste vara fyllda, även under transport. Tömningssystemet är av "wet-line"-typ, vilket innebär att tankfordonets mätare och slangar måste vara fyllda så att det garanteras att kunden får rätt mängd.

RO–b1–IE–7

Typ: Undantag från vissa av kraven i ADR-kapitlen 5.4.0, 5.4.1.1.1 och 7.5.11 för bulktransport av gödselmedel FN 2067 från hamnar till mottagare.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.4.0, 5.4.1.1.1 och 7.5.11.

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på separat godsdokument som skall innehålla korrekt total kvantitet för den särskilda last som avses, för varje transport, och krav på att fordonet skall rengöras före och efter resan.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Föreslaget undantag för att tillåta ändringar av ADR-kraven för godsdokument och fordonsrengöring. Syftet är att ta hänsyn till de praktiska problemen vid bulktransport från hamn till mottagare.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Proposed amendment to 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

Kommentarer: Enligt ADR-bestämmelserna krävs a) ett separat godsdokument med uppgifter om den totala massan farligt gods som transporteras i den aktuella lasten och b) specialbestämmelsen "CV24" om rengöring vid samtliga laster som transporteras mellan hamnen och mottagaren vid lossning av bulkfartyg. Eftersom transporten är lokal och omfattar lossning av ett bulkfartyg och där flera laster [på samma dag eller under flera på varandra följande dagar] av samma ämne transporteras mellan bulkfartyget och mottagaren räcker det med ett enda godsdokument som innehåller en uppskattning av totalmassan för varje last. Att kräva specialbestämmelse "CV24" borde inte vara nödvändigt.

LT Litauen

RO–b1–LT–1

Typ: Antagande av RO–b1–EL–1.

Ursprunglig hänvisning till den nationella lagstiftningen: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (Regeringsresolution nr 337 om vägtransport av farligt gods i Litauen, antagen den 23 mars 2000).

RO–b1–LT–2

Typ: Antagande av RO–b1–EL–2.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (Regeringsresolution nr 337 om vägtransport av farligt gods i Litauen, antagen den 23 mars 2000).

NL Nederländerna

RO–b1–NL–1

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 1.1.3.6, 3.3, 4.1.4, 4.1.6, 4.1.8, 4.1.10, 5.2.2, 5.4.0, 5.4.1, 5.4.3, 7.5.4, 7.5.7, 8.1.2.1, punkterna a) och b), 8.1.5, punkt c, 8.3.6.

Innehåll i bilagan till direktivet:

1.1.3.6: Undantag i samband med transportmängd per transportenhet.

3.3: Särskilda bestämmelser för specifika ämnen och föremål.

4.1.4: Förteckning över förpackningsinstruktioner. 4.1.6: Särskilda förpackningskrav för gods i klass 2. 4.1.8: Särskilda förpackningskrav för smittämnen. 4.1.10: Särskilda krav för samlingsförpackningar.

5.2.2: Märkning av transportförpackningar. 5.4.0: Allt gods som transporteras inom ramen för ADR-systemet måste i förekommande fall åtföljas av den dokumentation som föreskrivs i detta kapitel såvida inget undantag har beviljats i enlighet med punkterna 1.1.3.1 till 1.1.3.5. 5.4.1: Transitdokument för farligt gods med tillhörande information. 5.4.3: Skriftliga instruktioner.

7.5.4: Försiktighetsregler för livsmedel, andra konsumtionsvaror och djurfoder. 7.5.7: Hantering och stuvning:

8.1.2.1: Förutom den dokumentation som krävs i lagen, måste följande dokument medfölja transportenheten: a) de transitdokument som det hänvisas till i punkt 5.4.1 och som omfattar allt farligt gods som transporteras och, i tillämpliga fall, det intyg för containerlast som föreskrivs i punkt 5.4.2 och b) de skriftliga instruktioner som anges i punkt 5.4.3 och som rör allt farligt gods som transporteras. 8.1.5: Varje transportenhet med farligt avfall skall förses med följande: c) den utrustning som krävs för genomförandet av de kompletterande och särskilda åtgärder som avses i punkt 5.4.3. 8.3.6: Tomgångskörning vid på- och avlastning.

Följande avsnitt i ADR skall inte gälla:

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. punkterna a) och b), 8.1.5. punkt c), 8.3.6.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 3 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: Systemet skall ge enskilda möjlighet att lämna kemiskt avfall i små mängder på en enda särskild punkt. Hit hör exempelvis rester av färg. Risknivån begränsas av valet av transportmedel, där det bland annat handlar om särskilda transportenheter, och av tydligt synliga "rökning förbjuden"-skyltar.

Med tanke på de begränsade mängderna och förpackningarnas särskilda art undantas ett antal ADR-avsnitt. Kompletterande regler finns på annat ställe i detta system.

RO–b1–NL–2

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 1.1.3.6.

Innehåll i bilagan till direktivet: Undantag i samband med transportmängden per transportenhet.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

Ledsagarens yrkeskompetensbevis och den not som avses i artikel 16.1 b skall båda finnas ombord på fordonet. Fordonets ledsagare skall ha kvalifikationer för "transport av farligt gods" utfärdat av CCV (tillståndsmyndighet för förare).

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 10, onderdeel a, en 16, onderdeel b, van de Regeling vervoer huishoudelijkgevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: På grund av den stora mängd farligt hushållsavfall som berörs skall transportoperatören ha ett yrkeskompetensbevis trots att det rör sig om små mängder avfall per transport. Ett kompletterande krav är att transportoperatören skall ha kvalifikation att transportera farligt avfall.

Ett skäl till detta är att man vill se till att transportoperatören inte exempelvis förpackar syror och baser tillsammans, och förfogar över tillräckliga kunskaper om vad som bör göras i nödsituationer.

RO–b1–NL–3

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 1.1.3.6.

Innehåll i bilagan till direktivet: Undantag i samband med transportmängden per transportenhet.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

Följande dokument skall finnas ombord på fordonet: b) skriftliga instruktioner och information i enlighet med bilagan till den rättsakt genom vilken systemet införs.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 10b van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: Eftersom systemet inte tillåter undantag från avsnitt 1.1.3.6 i ADR-systemet måste även små mängder åtföljas av skriftlig information. Detta anses nödvändigt på grund av den stora mängd av olika typer av farligt avfall som förekommer och eftersom de som lämnar in avfallet (privatpersoner) inte känner till produkternas risknivå.

RO–b1–NL–4

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 6.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

1. Det farliga hushållsavfallet får endast lämnas i tätt slutna förpackningar som är lämpliga för det berörda ämnet och

   (a) för föremål i kategori 6.2 gäller att förpackningen inte får vålla skada vid inlämnandet,

   (b) för farligt hushållsavfall av industriellt ursprung gäller att det skall användas en låda på högst 60 liter i vilken avfallsämnena är skilda enligt riskkategorier (kga-box).

2. Förpackningens utsida skall vara fri från farligt hushållsavfall.

3. Ämnets namn skall anges på förpackningen.

4. Endast en låda enligt punkt 1 b kommer att tas emot per insamling.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 6 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

Kommentarer: Denna artikel bygger på artikel 3 där det fastställs att vissa avsnitt av ADR inte är tillämpliga. I detta system behövs inga godkända förpackningar enligt avsnitt 6.1 i ADR, eftersom det rör sig om begränsade mängder farliga ämnen. Istället fastställs ett antal bestämmelser i artikeln, bland annat ett krav på att de farliga ämnena skall lämnas i förseglade behållare för att förhindra läckage från förpackningarna.

RO–b1–NL–5

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 6.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

Fordonet skall ha ett lastutrymme som är skilt från förarhytten genom en tjock vägg eller, alternativt, ett lastutrymme som inte är fast del av fordonet.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 7, tweede lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: I detta system behövs inga godkända förpackningar enligt avsnitt 6.1 i ADR, eftersom det rör sig om begränsade mängder farliga ämnen. Därför innehåller denna artikel de

kompletterande bestämmelser som krävs för att förhindra att giftiga ångor läcker in i förarhytten.

RO–b1–NL–6

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 6.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

Lastutrymmet i slutna fordon skall ha permanent påkopplade luftutsug i toppen och vara utrustat med öppningar nedtill.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 8, eerste lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: I detta system behövs inga godkända förpackningar enligt avsnitt 6.1 i ADR, eftersom det rör sig om begränsade mängder farliga ämnen. Därför innehåller denna artikel kompletterande krav avsedda att förebygga ansamling av farliga gaser i lastutrymmet.

RO–b1–NL-7

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 6.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

1. Fordonet skall förses med enheter som under transporten

   (a) inte oavsiktligt kan sättas i rörelse, och

   (b) är förseglade med lock och skyddade mot oavsiktlig öppning.

2. Punkt 1 b gäller inte vid transit för insamlingsändamål eller när fordonet står stilla under insamlingsrundorna.

3. Ett tillräckligt säkerhetsutrymme skall avgränsas i fordonet så att det farliga hushållsavfallet kan sorteras och placeras i de olika enheterna.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 9, eerste, tweede en derde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: I detta system behövs inga godkända förpackningar enligt avsnitt 6.1 i ADR, eftersom det rör sig om begränsade mängder farliga ämnen. Därför innehåller denna artikel bestämmelser om att enheter skall användas för lagring av förpackningarna i syfte att garantera att alla olika typer av farligt gods lagras på lämpligt sätt.

RO–b1–NL–8

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 6.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

1. Farligt hushållsavfall skall uteslutande transporteras i enheter.

2. Varje ämne och föremål i varje klass har sin separata enhet.

3. Ämnen och föremål i klass 8 skall delas upp i olika enheter för syror, baser och batterier.

4. Sprayburkar kan placeras i förslutbara pappkartonger om dessa transporteras i enlighet med artikel 9.1.

5. Om eldsläckare i klass 2 har samlats in kan de placeras i samma enhet som sprejburkar som inte förpackats i pappkartonger.

6. Genom undantag från artikel 9.1 krävs inget lock vid transport av batterier förutsatt att de placerats i enheten på ett sätt som gör att alla batteriöppningar är slutna och riktade uppåt.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 14 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

Kommentarer: Denna artikel bygger på artikel 3 där det fastställs att vissa avsnitt av ADR inte är tillämpliga. I detta system behövs inga godkända förpackningar enligt avsnitt 6.1 i ADR. I den här artikeln fastställs krav för enheter i vilka farligt hushållsavfall tillfälligt lagras.

RO–b1–NL–9

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 6.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

1. Enheter eller askar för transport av sprejburkar skall tydligt märkas enligt följande:

   (a) För sprayburkar i klass 2 som samlats in i pappkartonger: ordet "SPUITBUSSEN" (sprayburkar).

   (b) För brandsläckare i klass 2 och sprejburkar: etikett nr 2.2.

   (c) För brandsläckare i klass 3 och sprejburkar: etikett nr 3.

   (d) För färgavfall i klass 4.1: etikett nr 4.1.

   (e) För giftiga ämnen i klass 6.1: etikett nr 6.1.

   (f) För föremål i klass 6.2: etikett nr 6.2.

   (g) För frätande ämnen och föremål i klass 8: etikett nr 8.

   (h) För alkaliska ämnen: ordet "BASEN" (baser).

   (i) För sura ämnen: ordet "ZUREN" (syror).

   (j) För batterier: ordet "ACCU'S" (batterier).

2. Samma etiketter och texter skall synligt anbringas på de förslutbara utrymmen i fordonet där enheterna kan placeras.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 15 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

Kommentarer: Denna artikel bygger på artikel 3 där det fastställs att vissa avsnitt av ADR inte är tillämpliga. I detta system behövs inga godkända förpackningar enligt avsnitt 6.1 i ADR. I den här artikeln fastställs krav för identifiering av enheter i vilka farligt hushållsavfall tillfälligt lagras.

RO–b1–NL–10

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 7.5.4.

Innehåll i bilagan till direktivet: Försiktighetsregler för livsmedel, andra konsumtionsvaror och djurfoder.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

1. Det är förbjudet att transportera livsmedel och djurfoder tillsammans med farligt hushållsavfall.

2. Fordonet skall stå stilla vid insamlingen.

3. Fordonet skall vara försett med ett orangefärgat blinkande ljus vid körning och när det står stilla för insamling.

4. Under insamling vid en fast punkt som är avsedd för detta skall motorn stängas av. Genom undantag från punkt 3 kan även det blinkande ljuset stängas av.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 13 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: Förbudet i avsnitt 7.5.4 i ADR utvidgas, eftersom det med tanke på den stora mångfalden insamlade ämnen praktiskt taget alltid finns ämnen i klass 6.1 med.

RO–b1–NL–11

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 7.5.9.

Innehåll i bilagan till direktivet: Rökförbud.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Skyltar med ”Rökning förbjuden” skall vara väl synligt anbringade på fordonets sidor och baksida.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 9, vierde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: Eftersom systemet avser insamling av farliga ämnen från enskilda föreskrivs det i artikel 9.4 att skyltar med "Rökning förbjuden" måste vara väl synligt anbringade.

RO–b1–NL–12

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 8.1.5.

Innehåll i bilagan till direktivet: Utrustning av olika typer.

Varje transportenhet som transporterar farligt avfall skall förses med

(a) minst en bromskloss för varje fordon, av lämplig storlek för fordonets vikt och hjuldiameter,

(b) utrustning för allmänna åtgärder enligt de säkerhetsföreskrifter som avses i 5.4.3, i synnerhet

- två separata stående varningssignaler (t.ex. reflekterande koner, varningstrianglar eller blinkande orangefärgade lampor som är oberoende av fordonets elanläggning),
- en skyddsjacka eller skyddskläder av god kvalitet (t.ex. enligt europeisk standard EN 471) för samtliga i personalen,
- en handlampa (se 8.3.4) för samtliga i personalen,

– andningsutrustning i enlighet med de ytterligare bestämmelserna S7 (se kapitel 8.5) om denna ytterligare bestämmelse är tillämplig i enlighet med angivelserna i kolumn 19 i tabell A i kapitel 3.2,

(c) den utrustning som behövs för kompletterande och särskilda åtgärder enligt de skriftliga instruktionerna i 5.4.3.

Den nationella lagstiftningens innehåll: En säkerhetslåda skall föras med ombord och vara tillgänglig för alla i personalen. Lådan skall innehålla följande:

(a) Fullständigt slutande skyddsglasögon.

(b) Skyddande andningsmask.

(c) Syrabeständiga, syrasäkra overaller eller förkläden.

(d) Syntetiska gummihandskar.

(e) Syrasäkra och syraresistenta stövlar eller säkerhetsskor.

(f) En flaska med destillerat vatten för ögonbad.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 11 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: På grund av den stora mångfalden insamlade farliga ämnen föreskrivs extra krav avseende obligatorisk säkerhetsutrustning, som överskrider kraven i avsnitt 8.1.5 i ADR.

SE Sverige

RO–b1–SE–1

Typ: Transport av farligt avfall till anläggningar för bortskaffande av farligt avfall.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 2, 5.2 och 6.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om klassificering, märkning och etikettering, samt om tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Lagstiftningen innehåller förenklade klassificeringskriterier, mindre stränga krav för tillverkning och provning av förpackningar, och ändrade bestämmelser om märkning och etikettering.

Istället för att farligt avfall klassificeras i enlighet med ADR delas det in i olika avfallsgrupper. Varje avfallsgrupp innehåller ämnen som i enlighet med ADR kan samemballeras.

Varje förpackning skall märkas med koden för den berörda avfallsgruppen istället för FN-numret.

Ursprunglig hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: Dessa bestämmelser får endast tillämpas för transport av farligt avfall från offentliga återvinningsstationer till anläggningar för bortskaffande av farligt avfall.

RO–b1–SE–2

Typ: Avsändarens namn och adress i godsdeklarationen.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.4.1.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Allmänna uppgifter i godsdeklarationen.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Enligt den nationella lagstiftningen krävs ingen uppgift om avsändarens namn och adress i samband med att tömda ej rengjorda förpackningar returneras inom ett distributionssystem.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: Tömda ej rengjorda förpackningar som returneras kommer i de flesta fall att innehålla små mängder av farligt gods.
Detta undantag tillämpas främst av industrier för retur av tömda, ej rengjorda gasbehållare i utbyte mot fyllda.

RO–b1–SE–3

Typ: Transport av farligt gods i närheten av industriområden, inklusive transporter på allmän väg mellan olika delar av industriområden.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: Bilagorna A och B.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om transport av farligt gods på allmän väg.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Transport av farligt gods i närheten av industriområden, inklusive transporter på allmän väg mellan olika delar av industriområden. Undantagen rör etikettering och märkning av förpackningar, godsdeklarationer, förarintyg och godkännandecertifikat enligt del 9.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: Det förekommer i ett antal situationer att farligt gods transporteras mellan områden som ligger på varsin sida om en allmän väg. Denna transportform utgör inte transport av farligt gods på privat väg och bör därför omfattas av de tillämpliga bestämmelserna. Jämför även med artikel 6.14 i direktiv 96/49/EG.

RO–b1–SE–4

Typ: Transport av farligt gods som beslagtagits av myndigheterna.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: Bilagorna A och B.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om transport av farligt gods på väg.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Avvikelser från bestämmelserna kan tillåtas om de kan motiveras genom hänvisning till arbetarskydd, lossningsrisker, överlämnande av bevis, m.m.

Avvikelser från bestämmelserna kan endast tillåtas om tillfredsställande säkerhet garanteras under normala transportförhållanden.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: Dessa undantag får endast tillämpas av myndigheter som beslagtar farligt gods.

Undantaget avser lokal transport av gods som beslagtagits av polisen, exempelvis explosiva ämnen eller stulen egendom. Problemet med dessa typer av gods är att man aldrig kan vara säker på dess klassificering. Dessutom är godset ofta inte förpackat, märkt eller etiketterat i enlighet med ADR. Hundratals sådana transporter genomförs årligen av polisen.

Smuggelsprit skall transporteras från den plats där den beslagtogs till en anläggning där bevismaterial förvaras och därefter till en anläggning där spriten förstörs. Avståndet mellan de två senare kan vara långt. De tillåtna avvikelserna är följande: a) varje förpackning måste inte vara etiketterad, och b) godkända förpackningar måste inte användas. Varje pall som innehåller sådana förpackningar måste emellertid vara etiketterade på ett korrekt sätt. Alla övriga krav måste uppfyllas. Ungefär 20 sådana transporter genomförs varje år.

RO–b1–SE–5

Typ: Transport av farligt gods i och i närheten av hamnar.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 8.1.2, 8.1.5, 9.1.2

Innehåll i bilagan till direktivet: Dokument som skall medföras i transportenheten. Varje transportenhet som transporterar farligt gods skall vara utrustad med den angivna utrustningen. Godkännande av fordon.

Den nationella lagstiftningens innehåll:
Handlingar (med undantag av förarintyget) som inte måste medföras i transportenheten.
En transportenhet måste inte vara utrustad med den utrustning som anges i 8.1.5.
Det måste inte finnas ett godkännandecertifikat för dragbilar.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: Jämför med artikel 6.14 i direktiv 96/49/EG.

RO–b1–SE–6

Typ: Intyg om ADR-utbildning för inspektörer.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 8.2.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Fordonsförarna måste genomgå utbildning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Inspektörer som utför årliga tekniska besiktningar av fordon måste inte delta i den utbildning som avses i 8.2 eller inneha ett intyg om ADR-utbildning.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: I vissa fall kan de fordon som provas vid den tekniska besiktningen medföra farligt gods i lasten, exempelvis i form av icke rengjorda, tomma tankar.
Bestämmelserna i 1.3 och 8.2.3 gäller fortfarande.

RO–b1–SE–7

Typ: Lokal distribution av FN 1202, 1203 och 1223 i tankfordon.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.4.1.1.6, 5.4.1.4.1

Innehåll i bilagan till direktivet: För tomma, icke rengjorda tankar och tankcontainrar skall beskrivningen överensstämma med 5.4.1.1.6. Flera mottagares namn och adress får anges i andra handlingar.

Den nationella lagstiftningens innehåll: För tomma, icke rengjorda tankar och tankcontainrar krävs det inte någon beskrivning i godsdeklarationen enligt 5.4.1.1.6 om mängden av ämnet i lastningsplanen anges som 0. Mottagarnas namn och adress krävs inte i några andra handlingar i fordonet.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

RO–b1–SE–8

Typ: Transport av tömda, ej rengjorda lagertankar som inte är avsedda som transportutrustning.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.4.1.1.1, 6.8, 8.2.2.8.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Godsdeklaration, bestämmelser om tillverkning, provning m.m. av tankar samt om förarintyg.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Ämnen enligt FN 1202, 1203, 1223 och 1965 kan transporteras i lagertankar som inte är avsedda som transportutrustning. Tankarna måste vara tömda.

Transportenheten måste vara märkt med det aktuella ämnet på samma sätt som ett tankfordon. Föraren måste inneha ett intyg i enlighet med 8.2.2.7.1.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: Detta undantag tillämpas när lagertankarna måste flyttas för att genomgå exempelvis reparationer eller underhållsarbete.

Syftet med detta undantag är att undvika de risker och den miljöpåverkan som förknippas med rengöring av tömda tankar före transport.

Detta undantag gäller små mängder. Denna typ av transport sker ofta lokalt, men i undantagsfall kan transporterna vara längre än 300 km i glesbefolkade delar av norra Sverige.

Transportvillkor: Utrustning monterad på lagertanken får inte vara placerad så att den kan skadas under transporten. Handlingar som styrker att lagertanken godkänts för det aktuella ämnet måste finnas i fordonet. Bindningar och fastsättningsanordningar som används för att låsa lagertanken till fordonet måste hålla för en tank som väger dubbelt så mycket som den tank som skall transporteras. Brandfarliga ämnen får inte medföras i lasten på fordonet med den aktuella tanken.

RO–b1–SE–9

Typ: Lokala transporter inom jordbruksområden och byggplatser.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 5.4, 6.8 och 9.1.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Godsdeklaration, konstruktion av tankar, godkännandecertifikat.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Lokala transporter inom jordbruksområden och byggplatser behöver inte uppfylla vissa krav:
– En deklaration av farligt gods krävs inte.
– Äldre tankar/containrar som inte konstruerats i enlighet med kapitel 6.8 utan enligt äldre nationell lagstiftning och som monterats på depåvagnar får fortfarande användas.
– Äldre tankar, som inte uppfyller kraven i 6.7 eller 6.8, avsedda för transport av ämnen enligt FN 1268, 1999, 3256 och 3257, med eller utan vägbeläggningsutrustning, får fortfarande användas för lokala transporter och i närheten av vägarbeten.
– Godkännandecertifikat krävs inte för depåvagnar och tankar med eller utan vägbeläggningsutrustning.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: En depåvagn är en typ av bod för manskapet med dels ett manskapsutrymme, dels en icke-godkänd tank/container för dieselbränsle avsett för driften av skogsbrukstraktorer.

RO–b1–SE–10

Typ: Transport i tankar av explosiva ämnen.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 4.1.4

Innehåll i bilagan till direktivet: Explosiva ämnen får endast förpackas i förpackningar enligt 4.1.4.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Den nationella behöriga myndigheten godkänner fordon som är avsedda för transport i tankar av explosiva ämnen. Transport i tankar godkänns endast i fråga om sådana explosiva ämnen som anges i förordningen eller genom ett specialgodkännande från den behöriga myndigheten.

Ett fordon som är lastat med explosiva ämnen i tankar måste vara märkt i enlighet med reglerna i 5.3.2.1.1, 5.3.1.1.2. och 5.3.1.4. Endast ett fordon i transportenheten får transportera farligt gods.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Tillägg S — Särskilda regler för inrikes transport av farligt gods på väg. Utgivet i enlighet med lagen om transport av farligt gods på väg och den svenska förordningen SÄIFS 1993: 4.

Kommentarer: Detta gäller endast inrikes transporter och om transporten till största delen sker lokalt. De aktuella bestämmelserna var i kraft innan Sverige blev medlem av Europeiska unionen.
Endast två företag utför transporter med explosiva ämnen i tankfordon. Inom en snar framtid förväntas en övergång till emulsioner ske.
Gammalt undantag: nr 84.

RO–b1–SE–11

Typ: Körkort

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 8.2

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på utbildning av fordonets besättning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Förarutbildning får inte ske i något av de fordon som anges i 8.2.1.1.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Tillägg S – Särskilda regler för inrikes transport av farligt gods på väg, utgivet i enlighet med lagen om transport av farligt gods på väg.

Kommentarer: Lokaltransport.

RO–b1–SE–12

Typ: Transport av fyrverkerier enligt FN 0335.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: Bilaga B, avdelning 7.2.4, V2 (1)

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om bruk av EX/II- och EX/III-fordon

Den nationella lagstiftningens innehåll: Vid transport av fyrverkerier enligt FN 0335 är specialbestämmelsen V2 (1) i 7.2.4 endast tillämplig om det explosiva innehållets nettovikt överstiger 3000 kg (4000 kg med släpfordon) och fyrverkerierna är klassificerade som FN

0335 enligt tabellen för standardklassificering av fyrverkerier i punkt 2.1.3.5.5 i den fjortonde reviderade utgåvan av Förenta nationernas rekommendationer om transport av farligt gods.

En sådan klassificering skall ske med samtycke av den behöriga myndigheten. En bekräftelse av klassificeringen skall medföras i transportenheten.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Tillägg S – Särskilda regler för inrikes transport av farligt gods på väg, utgivet i enlighet med lagen om transport av farligt gods på väg.

Kommentarer: Fyrverkerier transporteras endast under två korta perioder varje år, nämligen vid årsskiftet och vid månadsskiftet april/maj. Transporten från leverantör till terminal kan utan större svårigheter utföras med den nuvarande fordonsparken av EX-godkända fordon. Distributionen av fyrverkerierna från terminalerna till återförsäljarna och av överskottsvaror tillbaka till terminalerna begränsas emellertid av bristen på EX-godkända fordon. Transportörerna är inte intresserade av att investera i sådana godkännanden eftersom de inte kan få sina utgifter täckta. Eftersom fyrverkerileverantörerna då inte kan få ut sina produkter på marknaden utgör detta ett hot mot deras existens.

När detta undantag tillämpas måste fyrverkerierna ha klassificerats enligt standardförteckningen i FN:s rekommendationer för att klassificeringen skall vara så aktuell som möjligt.

Ett liknande undantag har införts för fyrverkerier enligt FN 0336 i specialbestämmelse 651, punkt 3.3.1 i ADR 2005.

UK Förenade kungariket

RO–b1–UK–1

Typ: Bestämmelser i de fall fordon som medför farligt gods korsar allmänna vägar (N8).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: Bilagorna A och B.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om transport av farligt gods på allmän väg.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Bestämmelserna om farligt gods tillämpas inte på transporter inom privata områden som skiljs åt av en väg. När det gäller klass 7 gäller detta undantag inte bestämmelserna i Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, punkt 3 och förteckning 2.3 b. Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, punkt 3.3 b.

Kommentarer: Det uppstår ofta situationer där farligt gods transporteras mellan privatägda områden som ligger på varsin sida om en väg. Sådana transporter utgör inte transport av farligt gods på allmän väg i vanlig bemärkelse, och ingen av bestämmelserna om farligt gods bör tillämpas i sådana fall.

RO–b1–UK–2

Typ: Undantag från förbudet för förare eller medhjälpare att öppna en förpackning med farligt gods i en lokal distributionskedja under transport från ett lokalt distributionsmagasin till en återförsäljare eller slutanvändare, eller från en återförsäljare till en slutanvändare (med undantag av klass 7) (N11).

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: 8.3.3

Innehåll i bilagan till direktivet: Förbud för förare eller medhjälpare att öppna en förpackning med farligt gods.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Förbudet mot öppnande av förpackningar inskränks av förbehållet ”om inte tillstånd erhållits för det ändamålet av den som ansvarar för fordonets drift”.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg.12 (3).

Kommentarer: Vid en ordagrann tolkning kan förbudet enligt dess ordalydelse i bilagan skapa problem för distributionen till detaljhandeln.

RO–b1–UK–3

Typ: Alternativa bestämmelser för transport av trätunnor innehållande FN 3065 i förpackningsklass III.

Hänvisning till bilaga I.1 till detta direktiv: Kapitlen 1.4, 4.1, 5.2 och 5.3.

Innehåll i bilagan till direktivet: Förpacknings- och märkningskrav.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Tillstånd för transport av alkoholhaltiga drycker på mellan 24 och 70 volymprocent (förpackningsklass III) i trätunnor som inte är FN-godkända och utan varningsmärken, på villkor att striktare lastnings- och fordonskrav iakttas.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7 (13) and (14).

Kommentarer: Den aktuella produkten är en dyr produkt som omfattas av statlig punktskatt och som transporteras från destilleriet till förseglade lagerlokaler i säkra och förseglade fordon med skattemärken. För att garantera säkerheten beaktas de mildrade förpacknings- och märkningskraven i de kompletterande bestämmelserna.

II

Transport på järnväg

II.1. RID:

Reglementet för internationell transport av farligt gods på järnväg (RID), som återfinns i tillägg C till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF), och som gäller från och med den 1 januari 2009.

II.2. Kompletterande övergångsbestämmelser

1. Medlemsstaterna får ha kvar de undantag som de antagit på grundval av artikel 4 i direktiv 96/49/EG till den 31 december 2010 eller till dess att bilaga I.1 ändras i enlighet med Förenta nationernas rekommendationer om transport av farligt gods på det sätt som avses i den artikeln om detta inträffar tidigare.

2. Medlemsstaterna får på sina territorier tillåta bruk av vagnar och tankvagnar med en spårvidd av 1520 mm som är tillverkade före den 1 juli 2005 och som inte uppfyller bestämmelserna i detta direktiv, men vars konstruktion uppfyller de krav i den nationella lagstiftningen som gällde den 30 juni 2005, under förutsättning att vagnarna och tankvagnarna fortsatt uppfyller den krävda säkerhetsnivån.

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

   Vagnar och tankvagnar som har konstruerats efter den 1 januari 1997 och som inte uppfyller villkoren i detta direktiv, men som har konstruerats i enlighet med villkoren i direktiv 96/49/EG som var i kraft när de konstruerades, får fortsatt användas för nationell transport.

4. Medlemsstaterna får på sina territorier tillåta bruk av tryckfat, gasflaskpaket och tankar som har tillverkats före den 1 januari 1997 och andra behållare som har tillverkats före den 1 juli 2003 och som inte uppfyller bestämmelserna i detta direktiv, men vars konstruktion uppfyller de krav i den nationella lagstiftningen som gällde när de tillverkades, dock senast den 1 juli 2005 när det gäller tryckfat, gasflaskpaket och tankar och senast den 1 juli 2001 när det gäller andra behållare, och på villkor att utrustningen fortsatt uppfyller den krävda säkerhetsnivån.

5. De medlemsstater, i vilka utomhustemperaturen regelbundet är lägre än -20° C får, tills bestämmelser om lämpliga referenstemperaturer för vissa bestämda klimatzoner har införts i bilaga II.1 till detta direktiv, införa strängare temperaturbestämmelser för material i plastförpackningar, tankar och utrustning som är avsedda för nationell transport på järnväg av farligt gods.

6. Medlemsstaterna får på sina territorier ha kvar nationella bestämmelser som skiljer sig från bestämmelserna i detta direktiv avseende referenstemperaturer för tranport av flytande gaser och blandningar av flytande gaser till dess att bestämmelser om de

lämpliga referenstemperaturer för olika klimatzoner har infogats i EU-standarder och hänvisningar till dessa standarder har lagts till i bilaga II.1 till detta direktiv.

7. Medlemsstaterna får på sina territorier ha kvar de nationella bestämmelser, som den 31 december 1996 var i kraft angående märkning eller skyltning med en nödåtgärdskod i stället för det riskidentifieringsnummer som anges i bilaga II.1 till detta direktiv.

8. Beträffande transport genom tunneln under Engelska kanalen kan Frankrike och Förenade kungariket införa strängare bestämmelser än de som anges i detta direktiv.

9. Detta direktiv påverkar inte medlemsstaternas rätt att anta bestämmelser om transport med järnväg på de nationella territorierna av farligt gods från och till de länder som är medlemmar av OSJD (organisationen för järnvägssamarbete)., men som inte ingått fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF). Bestämmelserna får endast tillämpas på transport av farligt gods på järnväg i vagnar som godkänts i ett land som inte ingått fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF). Genom lämpliga åtgärder och förpliktelser skall de berörda medlemsstaterna säkerställa att säkerhetsnivån motsvarar den som föreskrivs i RID.

II.3. Kompletterande nationella bestämmelser

Undantag för medlemsstaterna för transport av farligt gods på deras territorier i enlighet med artikel 7.2.

Numrering av undantag: RA-a/b1/b2-MS-nn
RA= Järnväg
a/b1/b2= artikel 7(2) a/b1/b2
MS= medlemsstat
Nn= löpnummer

På grundval av artikel 7.2 a

DE Tyskland

RA–a–DE–1

Typ: Undantag för små mängder av vissa typer av gods för privat bruk.

Hänvisning till bilaga II.1 till detta direktiv: Tabell i kapitel 3.2 för vissa FN-nummer i klass 1–9.

Innehåll i bilagan till direktivet: Transporttillstånd och bestämmelser.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Klass 1–9. Undantag för ytterst små mängder av olika gods i förpackningar och kvantiteter för privat bruk, maximalt 50 kg per transportenhet, tillämpning av allmänna packningsbestämmelser för innerförpackningar.

Ursprunglig hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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.

Kommentarer: Undantag begränsat till den 31 december 2004.

Förteckning nr. 14*.

RA–a–DE–2

Typ: Tillstånd för kombinerad förpackning.

Hänvisning till bilaga II.1 till detta direktiv: 4.1.10.4 MP2

Innehåll i bilagan till direktivet: Förbud mot kombinerad förpackning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Klass 1.4S, 2, 3 och 6.1, tillstånd för kombinerad förpackning av föremål i klass 1.4S (patroner till små vapen), aerosolbehållare (klass 2) och rengörings- och behandlingsmaterial i klass 3 och 6.1 (FN-nummer) som ska säljas som set i kombinerad förpackning i förpackningsgrupp II och i mindre mängder.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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.

Kommentarer: Förteckning nr 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

FR Frankrike

RA–a–FR–1

Typ: Transport av registrerat resgods i passagerartåg.

Hänvisning till bilaga II.1 till detta direktiv: 7.7

Innehåll i bilagan till direktivet : Ämnen och föremål som omfattas av RID får inte transporteras som resgods.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Ämnen och föremål som omfattas av RID och som får medföras som expressgods kan medföras som resgods på passagerartåg.

Ursprunglig hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decree of 5 June 2001 on the transport of hazardous goods by rail, «RID-Decree») - Article 18.

RA–a–FR–2

Typ: Paket med farligt gods som innehas av tågpassagerare.

Hänvisning till bilaga II.1 till detta direktiv: 7.7

Innehåll i bilagan till direktivet: Ämnen och föremål som omfattas av RID får inte transporteras som handbagage.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Transport av paket med farligt gods som handbagage för passagerares personliga eller yrkesmässiga bruk tillåts under vissa villkor. Endast de bestämmelser om förpackning, märkning och etikettering av paket som fastställs i 4.1, 5.2 och 3.4 gäller.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decree of 5 June 2001 on the transport of hazardous goods by rail, «RID-Decree») - Article 19.

Kommentarer: Bärbara gasbehållare i den mängd som krävs för en resa tillåts för patienter med andningsproblem.

RA–a–FR–3

Typ: Transporter för järnvägsföretagets räkning.

Hänvisning till bilaga II.1 till detta direktiv: 5.4.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Uppgifter om farligt gods skall anges på fraktsedeln.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Farligt gods i mängder som inte överskrider begränsningarna enligt 1.1.3.6 och som transporteras för järnvägsföretagets räkning behöver inte anges i lastdeklarationen.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decree of 5 June 2001 on the transport of hazardous goods by rail, «RID-Decree») - Article 20.2.

RA–a–FR–4

Typ: Undantag från märkning av vissa postvagnar.

Hänvisning till bilaga II.1 till detta direktiv: 5.3.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på att sätta skyltar på vagnarna.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Skyltar måste endast sättas på postvagnar som transporterar mer än tre ton ämnen av samma klass (med undantag för klasserna 1, 6.2 och 7).

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decree of 5 June 2001 on the transport of hazardous goods by rail, «RID-Decree») - Article 21.1.

RA–a–FR–5

Typ: Undantag från märkning av vagnar som transporterar småcontainrar.

Hänvisning till bilaga II.1 till detta direktiv: 5.3.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på att sätta skyltar på vagnarna.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Om de skyltar som sätts på småcontainrarna är klart synliga behöver vagnarna inte ha några skyltar.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decree of 5 June 2001 on the transport of hazardous goods by rail, «RID-Decree») - Article 21.2.

RA–a–FR–6

Typ: Undantag från märkning av vagnar som transporterar vägfordon lastade med paket.

Hänvisning till bilaga II.1 till detta direktiv: 5.3.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på att sätta skyltar på vagnar.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Om vägfordonen har skyltar som motsvarar paketen i lasten behöver vagnarna inte ha några skyltar.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decree of 5 June 2001 on the transport of hazardous goods by rail, «RID-Decree») - Article 21.3.

SE Sverige

RA–a–SE–1

Typ: Järnvägsvagnar som transporterar farligt gods som expressgods behöver inte vara försedda med skyltar.

Hänvisning till bilaga II.1 till detta direktiv: 5.3.1

Innehåll i bilagan till direktivet : Järnvägsvagnar som transporterar farligt gods skall vara försedda med skyltar.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Järnvägsvagnar som transporterar farligt gods som expressgods behöver inte vara försedda med skyltar.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: Gods som ska få kallas expressgods enligt RID omfattas av kvantitativa begränsningar. Med andra ord rör det sig om små mängder.

UK Förenade kungariket

RA–a–UK–1

Typ: Transport av vissa relativt ofarliga radioaktiva föremål, exempelvis klockor, armbandsur, rökdetektorer och kompassrosor.

Hänvisning till bilaga II.1 till detta direktiv: Största delen av bestämmelserna i RID.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelserna om transport av ämnen av klass 7

Den nationella lagstiftningens innehåll: Vissa varor som innehåller begränsade mängder radioaktiva ämnen undantas helt från de nationella bestämmelserna.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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).

Kommentarer: Detta undantag är en kortsiktig åtgärd, som inte längre kommer att vara nödvändig när liknande ändringar av IAEA:s föreskrifter har införlivats med RID.

RA–a–UK–2

Typ: Lättnad av begränsningarna för transporter av samlastade explosiva ämnen och för transporter av explosiva ämnen med andra typer av farligt gods, i vagnar, fordon och containrar (N4/5/6).

Hänvisning till bilaga II.1 till detta direktiv: 7.5.2.1 och 7.5.2.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Begränsningar av vissa typer av samlastning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Den nationella lagstiftningen är mindre begränsande när det gäller samlastning av explosiva ämnen, förutsatt att sådana transporter kan ske riskfritt.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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).

Kommentarer: Förenade kungariket vill tillåta vissa anpassningar av bestämmelserna för samlastning av explosiva ämnen med andra explosiva ämnen och samlastning av explosiva ämnen med andra typer av farligt gods. Alla anpassningar kommer dock att innebära en begränsning av mängden av en eller flera delar av lasten och kommer endast att tillåtas förutsatt att alla rimliga och genomförbara åtgärder har vidtagits för att förhindra att de explosiva ämnena kommer i kontakt med, eller på annat sätt äventyrar eller blir utsatta för fara från sådant gods.

Exempel på anpassningar som Förenade kungariket kan komma att tillåta är:

1. Explosiva ämnen som klassificerats med FN-nummer 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 eller 0361 får transporteras i samma fordon som farligt gods som klassificerats med FN-nummer 1942. Mängden av FN 1942 som får transporteras skall begränsas genom att det betraktas som ett explosivt ämne enligt 1.1D.

2. Explosiva ämnen som klassificerats med FN-nummer 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 eller 0453 får transporteras i samma fordon som farligt gods (med undantag av brandfarliga gaser, smittfarliga ämnen och giftiga ämnen) i transportkategori 2 eller

farligt gods i transportkategori 3, eller en kombination av dessa, förutsatt att den totala vikten eller volymen av farligt gods i transportkategori 2 inte överstiger 500 kg eller liter och att den sammanlagda nettovikten för sådana explosiva ämnen inte överstiger 500 kg.

3. Explosiva ämnen enligt 1.4G får transporteras med brandfarliga vätskor och gaser i transportkategori 2 eller ej brandfarliga, ej giftiga gaser i transportkategori 3, eller en kombination av dessa i samma fordon, förutsatt att den totala vikten eller volymen för farligt gods inte överstiger 200 kg eller liter och den sammanlagda nettovikten för explosiva ämnen inte överstiger 20 kg.

4. Explosiva föremål som klassificerats med 0106, 0107 eller 0257 får transporteras med explosiva föremål i samhanteringsgrupp D, E eller F av vilka de utgör beståndsdelar. Den totala mängden av explosiva ämnen med FN-nummer 0106, 0107 eller 0257 får inte överstiga 20 kg.

RA–a–UK–3

Typ: Tillstånd för olika maximala totala kvantiteter per transportenhet för gods av klass 1 i kategori 1 och 2 i tabellen i 1.1.3.1.

Hänvisning till bilaga II.1 till detta direktiv: 1.1.3.1

Innehåll i bilagan till direktivet: Undantag beroende på transportens art.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Fastställande av regler om undantag för begränsade kvantiteter och samlastade explosiva ämnen.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(b).

Kommentarer: Att tillåta olika begränsade kvantitetsgränser och multiplikationsfaktorer för samlastat gods av klass 1, dvs. 50 för kategori 1 och 500 för kategori 2. Vid beräkning av blandad last skall multiplikationsfaktorerna anges som 20 för transportkategori 1 och 2 för transportkategori 2.

RA–a–UK–4

Typ: Antagande av RA–a–FR–6.

Hänvisning till bilaga II.1 till detta direktiv: 5.3.1.3.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Lättnader i kravet på skyltning vid kombitransport.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Kravet på skyltning är inte tillämpligt när fordonets skyltar är klart synliga.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(12).

Kommentarer: Detta har alltid varit en nationell bestämmelse i Förenade kungariket.

På grundval av artikel 7.2 b1

DE Tyskland

RA–b1–DE–1

Typ: Transporter av klass 9 PCB-kontaminerat material i bulk.

Hänvisning till bilaga II.1 till detta direktiv: 7.3.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bulktransporter.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Tillstånd för bulktransporter i fordon med växelflak eller containrar som förseglats för att inte släppa in vätskor eller damm.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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.

Kommentarer: Undantag begränsat t.o.m. den 31 december 2004. Från och med 2005 gäller samma bestämmelser i ADR och RID.

Se även det multilaterala avtalet M137.

Förteckning nr 4*.

RA–b1–DE–2

Typ: Transporter av förpackat farligt avfall.

Hänvisning till bilaga II.1 till detta direktiv: Del 1 till 5.

Innehåll i bilagan till direktivet: Klassificering, förpackning och märkning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Klass 2 till 6.1, 8 och 9. Kombinerad förpackning och transport av farligt avfall i förpackningar och IBC (småbulkbehållare). Avfall måste vara förpackat i inre förpackningar (när det samlas in) och delas in i specifika avfallsgrupper (för att undvika farliga reaktioner inom en avfallsgrupp). Användning av skriftliga specialinstruktioner som rör avfallsgrupperna och som fraktsedel. Insamling av avfall från hushåll, laboratorier, etc.

Ursprunglig hänvisning till den nationella lagstiftningen: 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.

Kommentarer: Förteckning nr. 6*.

SE Sverige

RA–b1–SE–1

Typ: Transport av farligt avfall till anläggningar för bortskaffande av farligt avfall.

Hänvisning till bilaga II.1 till detta direktiv: Del 2, kapitel 5.2 och 6.1.

Innehållet i bilagan till direktivet: Klassificering och märkning, samt bestämmelser för tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Lagstiftningen innehåller förenklade klassificeringskriterier, mindre stränga krav för tillverkning och provning av förpackningar, och ändrade bestämmelser om märkning och etikettering. I stället för att farligt avfall klassificeras i enlighet med RID delas det in i olika avfallsgrupper. Varje avfallsgrupp innehåller ämnen som i enlighet med RID kan samemballeras. Varje förpackning skall märkas med koden för den berörda avfallsgruppen i stället för FN-numret.

Ursprunglig hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: Dessa bestämmelser får endast tillämpas för transport av farligt avfall från offentliga återvinningsstationer till anläggningar för bortskaffande av farligt avfall.

III

Transport på inre vattenvägar

III.1. ADN

Bestämmelser som bifogas Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar (ADN), som gäller från och med den 1 januari 2009, samt artiklarna 3 f, 3 h, 8.1, 8.3, 17 och 18 i ADN. ”Kontraktslutande part” skall ersättas med "medlemsstat" i lämpliga fall.

III.2. Kompletterande övergångsbestämmelser

-

III.3. Kompletterande nationella bestämmelser

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. FÖRSLAGETS BENÄMNING:

Europaparlamentets och rådets direktiv om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar

2. BERÖRDA DELAR I DEN VERKSAMHETSBASERADE FÖRVALTNINGEN/BUDGETERINGEN

Politikområde: *Energi och transport*

Verksamhet: *Skydd och säkerhet för energi- och transportanvändare*

3. BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposter (driftsutgifter och tillhörande tekniska och administrativa stödposter [f.d. B.A-poster]) inklusive följande rubriker:

Transportsäkerhet 06 0701 00

3.2. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå och påverka budgeten

Tills vidare med start 2008.

3.3. Budgettekniska uppgifter:

Budgetpost	Typ av utgifter		Nya	Bidrag från Eftaländer	Bidrag från ansökande länder	Rubrik i budgetplanen
06 0701 00	Icke-oblig. utg.	Icke-differentierade anslag[17]	NEJ	NEJ	NEJ	Nej [1A]

[17] Icke-differentierade anslag.

4. **SAMMANFATTANDE UPPGIFTER OM RESURSBEHOV**

4.1. **Finansiella resurser**

4.1.1. Förteckning över åtagandebemyndiganden (ÅB) och betalningsbemyndiganden (BB)

(År n = 2006)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av utgifter	Avsnitt nr		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 och följande	Summa
Driftsutgifter[18]									
Åtagandebemyndiganden (ÅB)	8.1.	a			0,5		0,5		1,0
Betalningsbemyndiganden (BB)		b			0,5		0,5		1,0
Administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet[19]									
Tekniskt och administrativt stöd (icke-diff.)	8.2.4.	c							
TOTALT REFERENSBELOPP									
Åtagandebemyndiganden		a+c			**0,5**		**0,5**		**1,0**
Betalningsbemyndiganden		b+c			**0,5**		**0,5**		**1,0**
Administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet[20]									
Personalutgifter och därtill hörande utgifter	8.2.5.	d							
Administrativa, kostnader, utom personalresurser och kostnader i samband därmed, som inte ingår i referensbeloppet (icke-diff. anslag)	8.2.6.	e							
Total preliminär finansiell kostnad för åtgärden									
ÅB TOTALT inklusive kostnad för personalresurser		a+c +d +e							

18 Utgifter som inte omfattas av kapitel XX 01 i avdelning XX.

19 Utgifter som omfattas av artikel XX 01 04 i avdelning XX.

20 Utgifter som omfattas av andra artiklar i kapitel XX 01 än artiklarna XX 01 04 eller XX 01 05.

TOTALA BETALNINGS-BEMYNDIGANDEN inklusive personalutgifter		b+c +d +e							

Samfinansieringsuppgifter

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Samfinansierande organ		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 och följande	Summa
……	f							
ÅB TOTALT inklusive samfinansiering	a+c +d +e +f							

4.1.2. Förenlighet med den ekonomiska planeringen

■ Förslaget är förenligt med gällande ekonomisk planering.

☐ Förslaget kräver omfördelningar under den berörda rubriken i budgetplanen.

☐ Förslaget kan kräva tillämpning av bestämmelserna i det interinstitutionella avtalet[21] (dvs. flexibilitetsmekanismen eller revidering av budgetplanen).

4.1.3. Påverkan på inkomsterna

■ Inkomsterna påverkas inte

☐ Förslaget påverkar inkomsterna enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till en decimal)

		Före åtgärden	Situation efter åtgärden					
Budgetpost	Inkomster	[År n-1]	[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][22]
	a) Inkomster i absoluta tal							
	b) Förändring	Δ						

[21] Se punkterna 19 och 24 i det interinstitutionella avtalet.

[22] Ytterligare kolumner kan läggas till vid behov, dvs. om åtgärdens löptid är längre än 6 år.

4.2. **Personalresurser (t.ex. tjänstemän, tillfälligt anställda och extern personal), i heltidsekvivalenter – för ytterligare uppgifter se punkt 8.2.1.**

Årsbehov	År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 och följande
Personalstyrka, totalt						

5. BESKRIVNING OCH MÅL

5.1. Behov på kort eller lång sikt

Den finansiella delen av detta förslag och av denna finansieringsöversikt avser endast översättning till gemenskapens språk av de internationella överenskommelser som bifogas förslaget till direktiv. Förslaget får inga andra budgetkonsekvenser för EU.

Ett särskilt problem har uppstått i samband med ramdirektiven om transport av farligt gods (94/55/EG och 96/49/EG) då det i bilagorna till direktiven anges följande: ”OBS: Utgåvor på samtliga officiella gemenskapsspråk kommer att offentliggöras så snart en kodifierad text har utarbetats och översättningarna är avslutade”. Rättstjänsten tolkar detta som att ADR och RID måste översättas och offentliggöras av kommissionen på samtliga gemenskapsspråk innan direktiven får full juridisk giltighet. ADR/RID (och ADN) består vardera av 1000 sidor och ändras vartannat år. Ändringarna uppgår till 150-200 sidor per överenskommelse och tvåårsperiod. Efter den senaste utvidgningen har översättningen visat sig omöjlig att genomföra för kommissionen. Sedan 2003 (perioderna omfattar 2003, 2004, 2005 och 2007 är redan på gång) har endast ändringarna av kommissionens direktiv översatts och offentliggjorts, men inte bilagorna. Det finns således gemenskapslagstiftningen som underbygger den nationella lagstiftningen, men gemenskapen har inte haft möjlighet att begära nationella åtgärder eller att vid behov inleda överträdelseförfaranden. ADR och ADN finns endast på engelska och franska. RID finns på de språken och dessutom på tyska. För sina lagstiftningar översätter medlemsstaterna vartannat år de konsoliderade versionerna av de överenskommelser som de tillämpar. Medlemsstaterna använder inte kommissionens översättningar för detta ändamål och det kan därför ifrågasättas om kommissionens översättningar har något värde.

5.2. Mervärdet av gemenskapens medverkan, förslagets förenlighet med andra finansieringsinstrument och eventuella synergieffekter

Det nya förslaget till direktiv innebär att man överger översättningen på gemenskapsnivå och överlåter ansvaret för översättning och offentliggörande på medlemsstaterna. Kommissionen bör därför vara beredd att ge ekonomiskt stöd till de nationella översättningarna och kommissionen bör beakta att de besparingar som kommissionen kan göra när det gäller kostnaderna för översättning och publikation att detta uppväger kostnaderna för stöd till medlemsstaterna. Anslag för detta kommer för första gången att behövas under 2009 och därefter vartannat år.

5.3. **Verksamhetsbaserade mål, förväntade resultat och motsvarande indikatorer för förslaget inom ramen för den verksamhetsbaserade förvaltningen**

Kommissionens strategiska mål: Säkerhet

GD TREN:s allmänna mål: Säkerhet

GD TREN:s mål med åtgärden: Att stärka transportsäkerheten

Det föreslagna direktivet kommer att innebära en förenkling och harmonisering av EG:s regler på området transport av farligt gods, vilket i sin tur innebär att transportskyddet och transportsäkerheten stärks.

Den finansiella aspekten av förslaget kommer att göra genomförandet möjligt genom att de nationella översättningarna av bilagorna till de internationella överenskommelserna görs tillgängliga på alla gemenskapsspråk.

5.4. **Metod för genomförandet (preliminärt)**

☐ ***Centraliserad förvaltning***

- ☐ Direkt av kommissionen
- ☐ Indirekt genom delegering till
  - ☐ genomförandeorgan
  - ☐ sådana av gemenskaperna inrättade organ som avses i artikel 185 i budgetförordningen
  - ☐ nationella offentligrättsliga organ eller organ som anförtrotts uppgifter som faller inom offentlig förvaltning

■ ***Delad eller decentraliserad förvaltning***

- ■ Tillsammans med medlemsstaterna
- ☐ Tillsammans med tredjeländer

☐ ***Gemensam förvaltning med internationella organisationer (ange vilka)***

Kommentarer:

6. ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING

6.1. Kontrollsystem

Kommissionen kommer att få uppgifter om utgifterna och betala ut stöd på grundval av dessa.

6.2. Utvärdering

6.2.1. Förhandsbedömning

Det har gjorts en konsekvensanalys och det alternativ som ansågs lämpligast ligger till grund för detta förslag om förenkling och harmonisering av EU:s regler på området transport av farligt gods. Samma alternativ fick stöd i samtliga samråd. Förslagets finansiella aspekter är nödvändiga för att förenklingen skall kunna genomföras.

6.2.2. Åtgärder som vidtagits som följd av en interims-/efterhandsutvärdering (lärdom från tidigare erfarenheter)

Externa konsulter gjorde under 2004–2005 en utvärdering av politikområdet och utarbetade rapporten ”Evaluation of the EU policy on the transport of dangerous goods since 1994”, se punkt 1.3.1 i konsekvensanalysen. Resultatet av konsekvensanalysen visar också att det aktuella alternativet är lämpligast.

6.2.3. Villkor för och tidsintervall mellan framtida utvärderingar

En utvärdering enligt 6.2.2 kommer att göras under 2015.

7. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

Då kommissionen inte kommer att betala ut stöd förrän efter det att det inkommit uppgifter om kostnaderna för nationella översättningar av de internationella överenskommelserna och de uppgifterna kan verifieras finns det ingen risk för bedrägeri.

8. **NÄRMARE UPPGIFTER OM RESURSBEHOV**

8.1. Mål och finansiella behov för förslaget (År n = 2006)

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Mål-, åtgärds- och resultatbeteckning	**Typ av resultat**	**Genomsnittliga kostnader**	År n		År n+1		År n+2		År n+3		År n+4		År n+5 och följande budgetår		**SUMMA**	
			Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader
MÅL nr 1 [23] *Att stärka transportsäkerheten*																
Åtgärd 1 Förslag till ett direktiv om transport av farligt gods																
Kostnad 1	Översättning	0.01					50	0.5			50	0.5			100	1.0
Delsumma mål 1		0.01					50	0.5			50	0.5			100	1.0
TOTALA KOSTNADER		0.01					50	0.5			50	0.5			100	1.0

[23] Enligt beskrivningen i avsnitt 5.3.

8.2. **Administrativa utgifter**

8.2.1. *Personal: antal och typ*

Typ av tjänster		Personal (befintlig plus ev. tillkommande) som krävs för att förvalta åtgärden (antal tjänster, i heltidsekvivalenter)					
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Tjänstemän eller tillfälligt anställda[24] (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Personal[25] som finansieras genom art. XX 01 02							
Övrig personal[26] som finansieras genom art. XX 01 04/05							
SUMMA							

8.2.2. Beskrivning av de arbetsuppgifter som den planerade åtgärden för med sig

8.2.3. Hur kommer behovet av personal som omfattas av tjänsteföreskrifterna att tillgodoses?

- ☐ Tjänster som för närvarande avdelats för att förvalta det program som skall ersättas eller förlängas.
- ☐ Tjänster som redan har avdelats inom ramen för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för år n.
- ☐ Tjänster som kommer att begäras i samband med nästa årliga politiska strategi/preliminära budgetförslag.
- ☐ Tjänster som kommer att tillföras genom omfördelning av befintliga resurser inom den avdelning som förvaltar åtgärden (intern omfördelning).
- ☐ Tjänster som krävs för år n, men som inte planerats inom ramen för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för det berörda året.

---

24 Kostnaderna för dessa ingår INTE i referensbeloppet.
25 Kostnaderna för dessa ingår INTE i referensbeloppet.
26 Kostnaderna för dessa ingår i referensbeloppet.

8.2.4. *Övriga administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet (XX 01 04/05 – Utgifter för administration)*

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetpost (nummer och benämning)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och följande budgetår	SUMMA
Tekniskt och administrativt stöd (inklusive tillhörande personalkostnader)							
Genomförandeorgan[27]							
Övrigt tekniskt eller administrativt stöd							
– internt							
– externt							
Totalt tekniskt och administrativt stöd							

8.2.5. *Personalkostnader och utgifter i samband därmed som inte ingår i referensbeloppet*

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av personal	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och följande budgetår
Tjänstemän och tillfälligt anställda (XX 01 01)						
Personal som finansieras genom artikel XX 01 02 (extraanställda, nationella experter, kontraktsanställda, etc.) (ange budgetrubrik)						

[27] Det skall göras en hänvisning till den särskilda finansieringsöversikten för det eller de berörda genomförandeorganen.

Totala kostnader för personal och därmed sammanhängande kostnader (som INTE ingår i referensbeloppet)						

Beräkning – ***Tjänstemän och tillfälligt anställda***

Beräkning – ***Personal som finansieras via artikel XX 01 02***

8.2.6. *Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet*

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och följande budgetår	SUMMA
XX 01 02 11 01 – Tjänsteresor							
XX 01 02 11 02 – Konferenser och möten							
XX 01 02 11 03 – Kommittéer[28]							
XX 01 02 11 04 – Studier och samråd							
XX 01 02 11 05 – Informationssystem							
2. **Övriga förvaltningsutgifter totalt (XX 01 02 11)**							

[28] Ange vilken typ av kommitté samt vilken av de två kategorierna den tillhör.

3. **Övriga administrativa utgifter** (specificera genom att ange budgetrubrik)							
Totala administrativa utgifter, andra än personalkostnader och därmed sammanhängande kostnader (som INTE ingår i referensbeloppet)							

Beräkning – ***Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet***