

31994L0055

12.12.1994

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 319/7

DIRECTIVA 94/55/CE A CONSILIULUI
din 21 noiembrie 1994
de apropiere a legislațiilor statelor membre privind transportul rutier de mărfuri periculoase

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 75,

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura stabilită la articolul 189c din tratat ⁽³⁾,

(1) întrucât, de-a lungul anilor, transportul rutier de mărfuri periculoase, atât național, cât și internațional, a crescut în mod semnificativ, contribuind la creșterea pericolelor în cazul unui accident;

(2) întrucât toate statele membre, cu excepția Irlandei, sunt părți contractante ale Acordului european privind transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR), a cărui sferă de cuprindere geografică se extinde dincolo de Comunitate și care stabilește norme uniforme pentru transportul rutier internațional în siguranță al mărfurilor periculoase; întrucât, așadar, este de dorit ca aceste norme să se extindă și asupra traficului național pentru a se armoniza în întreaga Comunitate condițiile în care sunt transportate mărfurile periculoase pe căile rutiere;

(3) întrucât legislația comunitară nu cuprinde ansamblul măsurilor necesare pentru asigurarea transportului în siguranță al mărfurilor periculoase și măsurile interne respective variază de la un stat membru la altul; întrucât aceste discrepanțe reprezintă un obstacol în calea liberei prestări a serviciilor de transport și, mai mult, a liberei circulații a vehiculelor și a echipamentelor de transport; întrucât, pentru a se depăși acest obstacol, trebuie să se definească

norme uniforme aplicabile transportului intra-comunitar în ansamblul său;

(4) întrucât o acțiune de asemenea natură trebuie efectuată la nivelul Comunității pentru a se asigura consecvența cu legislația comunitară, pentru a garanta un grad satisfăcător de armonizare în vederea facilitării liberei circulații a mărfurilor și a serviciilor și pentru a asigura un nivel înalt de siguranță pentru operațiunile de transport național și internațional;

(5) întrucât dispozițiile prezentei directive nu aduc atingere angajamentelor luate de Comunitate și de statele membre ale acesteia, în conformitate cu scopurile stabilite prin Agenda 21, capitolul 19 la conferința Unced din iunie 1992 de la Rio de Janeiro, de a face eforturi în vederea armonizării viitoare a sistemelor de clasificare a substanțelor periculoase;

(6) întrucât legislația comunitară nu reglementează, în prezent, în mod special condițiile de siguranță în care trebuie să se transporte agenții biologici și microorganismele modificate genetic prevăzute prin Directivele 90/219/CEE ⁽⁴⁾, 90/220/CEE ⁽⁵⁾ și 90/679/CEE ⁽⁶⁾ ale Consiliului;

(7) întrucât prezenta directivă ține seama de alte politici comunitare în domeniul siguranței lucrătorilor, al construcției vehiculelor și al protecției mediului;

(8) întrucât statele membre au în continuare libertatea de a reglementa orice operațiune pentru transportul substanțelor periculoase efectuat pe teritoriul lor de către un vehicul care nu se supune dispozițiilor directivei, indiferent de locul unde este înmatriculat vehiculul;

(9) întrucât statele membre trebuie să aibă posibilitatea de a aplica regulamente speciale de circulație rutieră pentru transportul mărfurilor periculoase pe teritoriile lor;

⁽¹⁾ JO C 17, 20.1.1994, p. 6.

⁽²⁾ JO C 195, 18.7.1994, p. 15.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 3 mai 1994 (JO C 205, 25.7.1994, p. 54), Poziția comună a Consiliului din 19 septembrie 1994 (JO C 301, 27.10.1994, p. 25) și Decizia Parlamentului European din 17 noiembrie 1994 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 117, 8.5.1990, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 117, 8.5.1990, p. 15.

⁽⁶⁾ JO L 374, 31.12.1990, p. 1.

- (10) întrucât statele membre trebuie să aibă posibilitatea de a-și menține cerințele de control al calității în ceea ce privește anumite operațiuni de transport național până când Comisia raportează Consiliului asupra acestor chestiuni;
- (11) întrucât prevederile ADR autorizează încheierea unor acorduri de derogare de la acestea și întrucât numărul mare de acorduri încheiate pe cale bilaterală între statele membre împiedică libera prestare a serviciilor de transport pentru mărfuri periculoase; întrucât includerea dispozițiilor necesare în anexele la prezenta directivă ar trebui să excludă nevoia unor astfel de derogări; întrucât ar trebui stabilită o perioadă de tranziție în timpul căreia statele membre să poată continua aplicarea acordurilor existente între ele;
- (12) întrucât este necesar să se transpună în legislația comunitară prevederile ADR, inclusiv cerințele referitoare la construcția vehiculelor care transportă mărfuri periculoase; întrucât, în acest context, trebuie să se prevadă o perioadă de tranziție, în așa fel încât statele membre să poată menține temporar anumite dispoziții interne speciale cu privire la cerințele de construcție pentru vehiculele înmatriculate pe plan intern;
- (13) întrucât trebuie să fie folosite procedurile de informare existente în domeniul propunerilor legislative interne similare, pentru a se mări transparența pentru toți agenții economici;
- (14) întrucât, în ceea ce privește transporturile naționale, statele membre trebuie să-și păstreze dreptul de a aplica norme conforme cu recomandările multimodale ale Națiunilor Unite privind transportul mărfurilor periculoase, în măsura în care ADR nu este încă armonizat cu aceste norme, al căror scop este să faciliteze transportul inter-modal al mărfurilor periculoase;
- (15) întrucât statele membre trebuie să aibă posibilitatea să reglementeze sau să interzică transportul rutier al anumitor mărfuri periculoase pe teritoriile lor, dar numai pentru alte motive decât cele de siguranță a transportului; întrucât, în acest context, statele membre pot să-și păstreze dreptul de a impune, în cazul anumitor transporturi de substanțe foarte periculoase, utilizarea transportului feroviar sau pe căi navigabile interioare sau să mențină un ambalaj foarte specific pentru anumite substanțe foarte periculoase;
- (16) întrucât în scopul prezentei directive statele membre trebuie să aibă posibilitatea de a aplica norme mai stricte sau mai permissive anumitor operațiuni de transport desfășurate pe teritoriile lor de către vehiculele înmatriculate acolo;
- (17) întrucât armonizarea condițiilor trebuie să țină seama de circumstanțele naționale specifice și, din acest motiv, dispozițiile prezentei directive trebuie să fie suficient de flexibile, oferind statelor membre posibilitatea de a acorda anumite derogări; întrucât aplicarea noilor evoluții tehnologice și industriale nu trebuie să fie împiedicată și trebuie să se prevadă derogări temporare în acest scop;
- (18) întrucât vehiculelor înmatriculate în statele terțe trebuie să li se permită să efectueze transporturi internaționale pe teritoriile statelor membre dacă respectă ADR;
- (19) întrucât trebuie să existe posibilitatea de adaptare rapidă a prezentei directive la progresul tehnic, pentru a se ține seama de noile prevederi incorporate în ADR și pentru a se decide asupra aplicării și punerii în practică a măsurilor de urgență în caz de accidente sau incidente; întrucât trebuie creat un comitet în acest scop și se impune elaborarea unei proceduri pentru o cooperare strânsă cu statele membre și cu Comisia în cadrul acestui comitet;
- (20) întrucât anexele la prezenta directivă conțin dispoziții care reglementează pregătirea profesională a anumitor conducători auto de pe vehiculele care transportă mărfuri periculoase pe cale rutieră; întrucât, așadar, Directiva 89/684/CEE a Consiliului din 21 decembrie 1994 privind pregătirea profesională a anumitor conducători auto ai vehiculelor care transportă mărfuri periculoase pe căile rutiere ⁽¹⁾ ar trebui abrogată,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL I

Domeniul de aplicare, definiții și dispoziții generale

Articolul 1

(1) Prezenta directivă se aplică transportului rutier de mărfuri periculoase în interiorul statelor membre sau între acestea. Nu se

⁽¹⁾ JO L 398, 30.12.1989, p. 33.

aplică transportului de mărfuri periculoase cu vehicule aparținând forțelor armate sau aflate în responsabilitatea acestora.

(2) Prezenta directivă nu aduce atingere, cu toate acestea, dreptului statelor membre de a stabili, cu respectarea legislației comunitare, cerințe privind:

- (a) transportul național și internațional de mărfuri periculoase pe teritoriile lor, efectuat cu vehicule care nu intră sub incidența prezentei directive,
- (b) regulamente de circulație rutieră specifice transportului național și internațional de mărfuri periculoase;
- (c) controalele de calitate efectuate la întreprinderi, în conformitate cu standardele ISO 9001 și 9002, atunci când efectuează operațiuni de transport naționale care implică:
 - (i) substanțe explozive și articole din clasa 1, când cantitatea de substanță explozivă conținută de fiecare unitate de transport depășește:
 - 1 000 kg pentru diviziunea 1.1 sau
 - 3 000 kg pentru diviziunea 1.2 sau
 - 5 000 kg pentru diviziunile 1.3 și 1.5;
 - (ii) următoarele substanțe foarte periculoase, în cisterne sau în rezervoare cisternă cu o capacitate totală de peste 3 000 de litri:
 - substanțe din clasa 2
 - gaze clasificate ca (at)
 - (bt)
 - (b)
 - (ct)
 - (c)
 - gaze lichefiate răcite adânc, de 7° (b) și 8° (b);
 - substanțe din clasele 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 și 8
 - neprevăzute la (b) sau (c) în aceste clase; sau
 - prevăzute la (b) sau (c), dar având un cod de pericolozitate format din trei sau mai multe cifre semnificative (fără nici un zero);
- (iii) următoarele ambalaje din clasa 7 (materiale radioactive): ambalaje de materiale fisionabile, ambalaje de tip B (U), ambalaje de tip B (M).

Domeniul de aplicare a dispozițiilor de drept intern referitoare la aceste cerințe nu poate fi extins.

Dacă măsuri similare devin obligatorii prin dispozițiile comunitare, prevederile în cauză încetează să se aplice.

Înainte de 31 decembrie 1998 Comisia va înainta Consiliului un raport de evaluare a aspectelor de siguranță reglementate prin prezenta dispoziție, împreună cu o propunere corespunzătoare în vederea menținerii sau abrogării ei.

Articolul 2

În înțelesul prezentei directive:

- „ADR” înseamnă Acordul european privind transportul rutier de mărfuri periculoase, încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, cu modificări;
 - „vehicul” înseamnă orice fel de autovehicul destinat folosirii pe calea rutieră, care este complet sau incomplet, având cel puțin patru roți și o viteză maximă proiectată de peste 25 km/oră și remorcile acestuia, cu excepția vehiculelor care circulă pe șine, a tractoarelor agricole și forestiere și a tuturor echipamentelor mobile;
 - „mărfuri periculoase” înseamnă acele substanțe și articole al căror transport pe cale rutieră este interzis sau autorizat numai în anumite împrejurări de anexe A și B la prezenta directivă;
 - „transport” înseamnă orice operațiune de transport rutier efectuată de un vehicul integral sau parțial pe căile rutiere publice de pe teritoriul unui stat membru, inclusiv activitatea de încărcare și descărcare, acoperite prin anexele A și B, fără a aduce atingere reglementărilor stabilite prin legislațiile statelor membre referitoare la răspunderea legată de aceste operațiuni.
- Nu este inclus transportul efectuat integral în perimetrul unei zone închise.

Articolul 3

(1) Fără a aduce atingere articolului 6, mărfurile periculoase al căror transport este interzis prin anexele A și B la prezenta directivă nu vor fi transportate pe căile rutiere.

(2) Cu excepția cazurilor în care prezenta directivă stipulează altfel, transportul altor mărfuri periculoase enumerate în anexa A este autorizat în cazul în care respectă condițiile impuse prin anexele A și B, în special în ceea ce privește:

- (a) ambalajul și etichetarea mărfurilor în cauză;
- (b) construcția, echipamentul și exploatarea corespunzătoare a vehiculului care transportă mărfurile în cauză.

CAPITOLUL II

Derogări, restricții și scutiri*Articolul 4*

Numai în scopul operațiunilor de transport național efectuate de vehicule înmatriculate pe teritoriul său, fiecare stat membru poate să păstreze acele dispoziții din legislația internă privind transportul mărfurilor periculoase pe cale rutieră care sunt conforme cu recomandările ONU privind transportul de mărfuri periculoase, până când anexele A și B la prezenta directivă vor fi revizuite în așa fel încât să reflecte aceste recomandări. Statele membre respective informează Comisia în mod corespunzător.

Articolul 5

(1) Fără a aduce atingere legislației comunitare, în special în privința accesului la piață, fiecare stat membru își va păstra dreptul – strict pentru alte rațiuni decât cele de siguranță pe perioada transportului, cum ar fi rațiuni de siguranță națională sau de protecție a mediului – de a reglementa sau de a interzice transportul anumitor mărfuri periculoase pe teritoriul său.

(2) Orice norme impuse de un stat membru vehiculelor care efectuează un transport internațional prin teritoriul său și autorizate prin marginalul 10 599 al anexei B sunt limitate ca domeniu pe plan local, se aplică atât transportului național, cât și internațional și nu dau naștere nici unei discriminări.

(3) (a) Cu excepția cerințelor de construcție, fiecare stat membru poate aplica dispoziții mai stricte în privința transportului efectuat cu vehicule înmatriculate sau puse în circulație pe teritoriul său.

(b) Cu toate acestea, statele membre pot menține dispozițiile de drept intern speciale privind centrele de greutate ale vehiculelor cisternă înmatriculate pe teritoriul lor, până când va fi eventual modificat marginalul 211 128 al anexei B la prezenta directivă, dar în nici un caz după 31 decembrie 1998.

(4) Dacă un stat membru consideră că dispozițiile aplicabile privind siguranța sunt insuficiente pentru a limita pericolele implicate de transport în cazul unui accident sau incident și dacă există nevoia urgentă de a se întreprinde o acțiune, el informează Comisia, în stadiul de planificare, despre măsurile pe care își propune să le ia. Hotărând în conformitate cu procedura stabilită la articolul 9, Comisia decide dacă aplicarea acestor măsuri poate fi autorizată și stabilește durata lor.

(5) Statele membre pot menține toate dispozițiile de drept intern aplicabile la 31 decembrie 1996 în ceea ce privește:

- transportul substanțelor din clasa 1.1;
- transportul gazelor toxice, instabile și/sau inflamabile din clasa 2;
- transportul substanțelor care conțin dioxină sau furan;
- transportul în cisterne sau rezervoare cisternă de peste 3 000 litri a lichidelor din clasele 3, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 sau 8, care nu apar la (b) sau (c) în aceste clase.

Aceste dispoziții se pot referi numai la:

- interzicerea unor astfel de operațiuni de transport rutier dacă ele pot fi efectuate pe calea ferată sau pe căile navigabile interioare;
- cerința de a se urma anumite trasee preferențiale;
- orice alte dispoziții referitoare la ambalarea substanțelor care conțin dioxină sau furan.

Aceste dispoziții nu pot fi extinse și nici înăsprite. Statele membre comunică aceste dispoziții de drept intern Comisiei, care va informa în mod corespunzător celelalte state membre.

Articolul 6

(1) Fiecare stat membru poate autoriza transportul rutier pe teritoriul său al mărfurilor periculoase clasificate, ambalate și etichetate în conformitate cu cerințele internaționale ale transportului maritim sau aerian, ori de câte ori operațiunea de transport implică o călătorie pe mare sau pe căile aeriene.

(2) Dispozițiile din anexele A și B referitoare la limba utilizată în marcajele și documentația relevantă nu se aplică operațiunilor de transport limitate la teritoriul unui singur stat membru. Statele membre pot să autorizeze folosirea altor limbi decât cele prevăzute în anexe pentru operațiunile de transport efectuate pe teritoriul lor.

(3) Pe teritoriul său, fiecare stat membru poate să autorizeze utilizarea unor vehicule construite înainte de 1 ianuarie 1997, care nu respectă dispozițiile prezentei directive, dar au fost construite în conformitate cu cerințele interne în vigoare la 31 decembrie 1996, cu condiția ca aceste vehicule să fie menținute la nivelurile necesare de siguranță.

(4) Fiecare stat membru poate să mențină dispozițiile de drept intern în vigoare la 31 decembrie 1996 cu privire la construcția, utilizarea și condițiile de transport ale noilor recipiente în sensul

marginalului 2 212 al anexei A și a noilor cisterne care nu sunt în conformitate cu cerințele prevăzute la anexele A și B, până când la aceste anexe se vor adăuga trimiteri, cu același caracter de obligativitate ca și dispozițiile prezentei directive, cu privire la standardele de construcție și utilizare a cisternelor și recipientelor și în orice caz numai până la 31 decembrie 1998. Recipientele și cisternele construite înainte de 1 ianuarie 1999 și menținute la nivelele de siguranță cerute pot continua să fie folosite în condițiile inițiale.

(5) Fiecare stat membru poate să mențină dispozițiile de drept intern, altele decât cele stabilite în anexele A și B, cu privire la temperatura de referință pentru transportul pe teritoriul său al gazelor lichefiate sau al amestecurilor de gaze lichefiate, până când sunt încorporate în standardele europene dispozițiile cu privire la temperaturile de referință corespunzătoare pentru zonele climatice respective și până când la anexele A și B sunt adăugate trimiteri la aceste standarde.

(6) Fiecare stat membru poate permite utilizarea, pentru transportul pe teritoriul său, a ambalajelor construite, dar necertificate în conformitate cu ADR, înainte de 1 ianuarie 1997, cu condiția ca aceste ambalaje să prezinte data fabricației și să fie capabile să treacă testele stabilite de legislația internă în vigoare la 31 decembrie 1996 și cu condiția ca aceste ambalaje să fie menținute la nivelurile de siguranță relevante (inclusiv testarea și inspectarea atunci când se impune), în conformitate cu următoarea schemă: recipientele metalice medii pentru transportul în vrac și butoaiile de metal cu o capacitate de peste 50 de litri, timp de maximum 15 ani de la data fabricării lor; alte ambalaje de metal și toate ambalajele de plastic, maximum cinci ani de la data fabricării lor, dar nu mai târziu de 31 decembrie 1998.

(7) Până la 31 decembrie 1998 fiecare stat membru poate permite transportul pe teritoriul său al anumitor mărfuri periculoase ambalate înainte de 1 ianuarie 1997, cu condiția ca mărfurile să fie clasificate, ambalate și etichetate în conformitate cu cerințele legislației interne în vigoare înainte de 1 ianuarie 1997.

(8) Pentru operațiunile de transport efectuate pe teritoriul său de către vehiculele înmatriculate în acel teritoriu, fiecare stat membru poate menține dispozițiile de drept intern în vigoare la 31 decembrie 1996 cu privire la afișarea unui cod de acțiune de urgență în locul numărului de identificare a pericolului prevăzut în anexa B.

(9) După ce a consultat Comisia, fiecare stat membru poate să mențină dispoziții mai puțin stricte decât cele prevăzute la anexele A și B la prezenta directivă pentru transportul în interiorul teritoriului său a unor cantități mici din anumite mărfuri

periculoase, cu excepția substanțelor care au o radioactivitate de nivel mediu sau înalt.

(10) Cu condiția să nu pună în pericol siguranța, statele membre pot acorda derogări temporare de la anexele A și B, în scopul efectuării pe teritoriul lor a încercărilor necesare înainte de amendarea acestor anexe, pentru a le adapta la evoluțiile tehnologice și industriale. Comisia va fi informată în legătură cu aceasta și va informa în mod corespunzător celelalte state membre.

O derogare temporară, convenită între autoritățile competente ale statelor membre pe baza marginalelor 2 010 și 10 602 din anexele A și B, ia forma unui acord multilateral propus tuturor autorităților competente ale statelor membre de către autoritatea care ia inițiativa în privința acordului. Comisia este informată în mod corespunzător.

Orice derogări de felul celor menționate în primul și al doilea paragraf se aplică fără discriminare pe bază de naționalitate sau loc de stabilire a expeditorului, transportatorului sau destinatarului; ele pot dura maximum cinci ani și nu se pot reînnoi.

(11) Fiecare stat membru poate autoriza transporturi *ad hoc* de mărfuri periculoase care sunt fie interzise prin anexele A și B, fie efectuate în condiții diferite față de cele stabilite în anexele A și B.

(12) Fără a aduce atingere alineatului (2), fiecare stat membru poate să aplice, până cel târziu la 31 decembrie 1998, acordurile existente cu alte state membre care respectă ADR, fără discriminare pe bază de naționalitate sau loc de stabilire a expeditorului, transportatorului sau destinatarului. Orice altă derogare autorizată de marginalele 2 010 și 10 602 ale anexelor A și B trebuie să fie conformă cu alineatul (10).

Articolul 7

În funcție de dispozițiile interne sau comunitare cu privire la accesul la piață, vehiculele înmatriculate sau puse în circulație în statele terțe sunt autorizate să efectueze transporturi internaționale de mărfuri periculoase în cadrul Comunității dacă transporturile în cauză respectă ADR.

CAPITOLUL III

Dispoziții finale

Articolul 8

Modificările necesare pentru adaptarea anexelor A și B la progresul științific și tehnic în domeniile prevăzute prin prezenta directivă,

pentru a ține seama de modificările la anexele ADR, se adoptă în conformitate cu procedura stabilită la articolul 9.

Articolul 9

(1) Comisia este sprijinită de un comitet pentru transportul mărfurilor periculoase, numit în continuare „Comitetul”, care este format din reprezentanți ai statelor membre și este condus de un reprezentant al Comisiei.

(2) Reprezentantul Comisiei prezintă Comitetului proiectul măsurilor care urmează să fie luate. Comitetul își prezintă avizul asupra proiectului într-un interval de timp pe care președintele îl poate fixa în conformitate cu urgența chestiunii. Avizul este emis de majoritatea stabilită la articolul 148 alineatul (2) din tratat, în cazul deciziilor pe care Consiliul este chemat să le adopte ca urmare a unei propuneri din partea Comisiei. Voturile reprezentanților statelor membre din cadrul Comitetului sunt ponderate în modul stabilit în acel articol. Președintele nu votează.

(3) (a) Comisia adoptă măsurile avute în vedere dacă acestea sunt în conformitate cu avizul Comitetului.

(b) Dacă măsurile examinate nu sunt în conformitate cu avizul Comitetului sau dacă nu se emite nici un aviz, Comisia prezintă fără întârziere Consiliului o propunere în legătură cu măsurile ce urmează a fi luate. Consiliul hotărăște cu majoritate calificată.

Dacă în termen de trei luni de la data sesizării sale Consiliul nu adoptă o hotărâre, Comisia adoptă măsurile propuse.

Articolul 10

(1) Statele membre adoptă, înainte de 1 ianuarie 1997, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Ele informează Comisia în legătură cu aceasta.

Când statele membre adoptă aceste măsuri, ele includ trimiteri sau sunt însoțite de astfel de trimiteri la publicarea lor oficială. Statele membre stabilesc modul în care se fac aceste trimiteri.

(2) Statele membre comunică Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 11

(1) Directiva 89/684/CEE este abrogată prin prezenta directivă, începând cu termenul limită al transpunerii prezentei directive în legislația internă.

(2) Certificatele provizorii emise de statele membre în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din prezenta directivă pentru transportul național rămân valabile numai până la 31 decembrie 1996. Certificatele emise în conformitate cu articolul 4 alineatul (4) din prezenta directivă pot fi folosite în continuare până la sfârșitul perioadei lor de valabilitate, dar nu mai târziu de 1 iulie 1997 pentru mărfurile periculoase transportate în cisterne sau pentru explozibili și nu mai târziu de 1 ianuarie 2000 pentru celelalte mărfuri periculoase.

Articolul 12

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 21 noiembrie 1994.

Pentru Consiliu

Președintele

M. WISSMANN

ANEXA A

Marginalele 2 000–3 999 ale anexei A la Acordul european privind transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR), în vigoare de la 1 ianuarie 1995, cu observația că termenul „stat membru” înlocuiește termenul „parte contractantă”.

NB: a se vedea Directiva 2004/111/CE a Comisiei, JO L 365, 10.12.2004, p. 25.

ANEXA B

Marginalele 10 000–260 000 ale anexei B la Acordul european privind transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR), în vigoare de la 1 ianuarie 1995, cu observația că termenul „stat membru” înlocuiește termenul „parte contractantă”.

NB: a se vedea Directiva 2004/111/CE a Comisiei, JO L 365, 10.12.2004, p. 25.
