

Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

► **B**

RÅDETS DIREKTIV 94/55/EF

af 21. november 1994

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

(EFT L 319 af 12.12.1994, s. 7)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
► <u>M1</u>	Bilag A og B til Rådets direktiv 94/55/EF af 21. november 1994	L 275	1	28.10.1996
► <u>M2</u>	Kommissionens direktiv 96/86/EF af 13. december 1996	L 335	43	24.12.1996
► <u>M3</u>	Ændringer til bilag A og B til Rådets direktiv 94/55/EF som angivet i Kommissionens direktiv 96/86/EF	L 251	1	15.9.1997
► <u>M4</u>	Kommissionens direktiv 1999/47/EF af 21. maj 1999	L 169	1	5.7.1999
► <u>M5</u>	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/61/EF af 10. oktober 2000	L 279	40	1.11.2000
► <u>M6</u>	Kommissionens direktiv 2001/7/EF af 29. januar 2001	L 30	43	1.2.2001
► <u>M7</u>	Kommissionens beslutning 2002/886/EF af 7. november 2002	L 308	45	9.11.2002
► <u>M8</u>	Kommissionens direktiv 2003/28/EF af 7. april 2003	L 90	45	8.4.2003
► <u>M9</u>	Kommissionens direktiv 2004/111/EF af 9. december 2004	L 365	25	10.12.2004
► <u>M10</u>	Kommissionens direktiv 2006/89/EF af 3. november 2006	L 305	4	4.11.2006



RÅDETS DIREKTIV 94/55/EF

af 21. november 1994

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

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

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

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C ⁽³⁾,

og ud fra følgende betragtninger:

1. I årenes løb er der sket en betydelig forøgelse af såvel indenlandsk som international transport af farligt gods ad vej, hvorved faren for ulykker også er tiltaget;
2. med undtagelse af Irland er alle medlemsstater kontraherende parter i den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR) — hvis geografiske anvendelsesområde rækker ud over Fællesskabet — og hvori der er fastsat ensartede regler for sikker international transport af farligt gods ad vej; disse reglers anvendelsesområde bør derfor udvides til også at omfatte indenlandsk transport for at harmonisere de betingelser, hvorunder farligt gods transporteres ad vej i Fællesskabet;
3. der foreligger ikke fællesskabslovgivning, som omfatter alle de foranstaltninger, der kræves for at garantere en sikker transport af farligt gods, og de nationale bestemmelser varierer fra den ene medlemsstat til den anden; disse divergenser indebærer en hindring for den fri udveksling af transportydelser og for den fri bevægelighed for køretøjer og transportudstyr; for at fjerne denne hindring må der opstilles ensartede betingelser for al transport inden for Fællesskabet;
4. der bør gøres en indsats af denne art på fællesskabsplan for at sikre sammenhængen med anden fællesskabslovgivning og for at sikre en tilstrækkelig grad af harmonisering, som letter den fri bevægelighed for varer og tjenesteydelser, og for at sikre et højt sikkerhedsniveau for indenlandske og internationale transporter;
5. nærværende direktivs bestemmelser er ikke til hinder for, at Fællesskabet tilstræber en fremtidig harmonisering af klassifikationssystemerne for farlige stoffer, hvilket Fællesskabet og dets medlemsstater forpligtede sig til i overensstemmelse med målene angivet i dagsorden 21, kapitel 19, for UNCED-konferencen i juni 1992 i Rio de Janeiro;
6. der foreligger endnu ikke fællesskabslovgivning, som specifikt regulerer de sikkerhedsforhold, hvorunder biologiske agenser og genetisk modificerede organismer, der er omhandlet i Rådets

⁽¹⁾ EFT nr. C 17 af 20. 1. 1994, s. 6.

⁽²⁾ EFT nr. C 195 af 18. 7. 1994, s. 15.

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

▼B

direktiv 90/219/EØF ⁽¹⁾, 90/220/EØF ⁽²⁾ og 90/679/EØF ⁽³⁾, skal transporteres;

7. nærværende direktivs bestemmelser tager hensyn til andre fællesskabspolitikker for så vidt angår arbejdstageres sikkerhed, konstruktion af køretøjer samt miljøbeskyttelse;
8. medlemsstaterne bør fortsat frit kunne fastsætte særlige regler for transport af farligt gods, som foretages på deres område med et køretøj, som ikke er omfattet af dette direktiv, uanset hvor køretøjet er indregistreret;
9. medlemsstaterne bør kunne anvende særlige færdselsregler for transport af farligt gods på deres område;
10. medlemsstaterne bør kunne opretholde deres krav om kvalitets sikring, for så vidt angår visse nationale transporter, indtil Kommissionen forelægger Rådet en beretning herom;
11. i henhold til ADR-konventionens bestemmelser kan landene indgå aftaler, der afviger fra ADR, og det store antal aftaler, der er forhandlet på bilateral basis mellem medlemsstaterne, skaber fordrejning af den fri udveksling af serviceydelser vedrørende transport af farligt gods; indføjelser af de nødvendige bestemmelser i bilagene til dette direktiv vil kunne imødekomme behovet for sådanne afvigelser; det er nødvendigt at regne med en overgangsperiode, hvor medlemsstaterne fortsat anvender bestående aftaler;
12. det er nødvendigt at overføre ADR-bestemmelser, herunder konstruktionskravene til køretøjer, der transporterer farligt gods, til fællesskabsretten; der bør herved fastsættes en overgangsperiode, således at medlemsstaterne midlertidigt kan opretholde særlige nationale bestemmelser vedrørende konstruktionskrav til køretøjer, som er indregistreret på deres område;
13. de bestående informationsprocedurer i forbindelse med relevante nationale lovgivningsforslag bør anvendes, således at der opnås en større gennemskuelighed til fordel for alle økonomiske beslutningstagere;
14. medlemsstaterne bør fortsat på indenlandsk transport kunne anvende regler, der afspejler De Forenede Nationers henstillinger om transport af farligt gods, så længe ADR-bestemmelserne endnu ikke er tilpasset disse regler, hvilket ville lette den intermodale transport af farligt gods;
15. medlemsstaterne bør kunne regulere eller forbyde vejtransport af visse former for farligt gods på deres område, men alene begrundet i andre hensyn end rent transportsikkerhedsmæssige; for så vidt angår visse transporter af meget farlige stoffer, bør medlemsstaterne kunne kræve, at transporten foregår med jernbane eller med skib, eller, for så vidt angår visse meget farlige stoffer, at der anvendes meget specielle former for emballage;
16. medlemsstaterne bør med henblik på gennemførelsen af dette direktiv kunne stille strengere eller lempeligere krav til visse transporter, der udføres på deres område med køretøjer, der er indregistreret på det pågældende område;
17. ved harmoniseringen af betingelserne for transport af farligt gods bør der tages hensyn til særlige nationale forhold, og dette direktiv bør derfor være tilstrækkeligt fleksibelt til at give medlemsstaterne mulighed for at tillade visse undtagelser; nyttiggørelsen af teknologiske og industrielle udviklingstendenser bør

⁽¹⁾ EFT nr. L 117 af 8. 5. 1990, s. 1.

⁽²⁾ EFT nr. L 117 af 8. 5. 1990, s. 15.

⁽³⁾ EFT nr. L 374 af 31. 12. 1990, s. 1.

▼B

ikke hæmmes, og derfor bør der gives midlertidige dispensationer med henblik herpå;

18. køretøjer, der er indregistreret i tredjelande, skal have ret til at udføre international transport på en medlemsstats område, hvis de opfylder ADR-bestemmelserne;
19. dette direktiv bør hurtigt kunne tilpasses den tekniske udvikling for at tage hensyn til de nye ADR-bestemmelser, og der bør i tilfælde af ulykke eller hændelse kunne træffes og anvendes nødforanstaltninger; der bør derfor oprettes et udvalg og indføres en procedure for et tæt samarbejde i dette udvalg mellem medlemsstaterne og Kommissionen;
20. bilagene til dette direktiv indeholder bestemmelser, der vedrører erhvervsuddannelse for visse førere af køretøjer, der transporterer farligt gods ad vej; Rådets direktiv 89/684/EØF af 21. december 1989 om erhvervsuddannelse for visse førere af køretøjer, der transporterer farligt gods ad vej ⁽¹⁾ bør derfor ophæves —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

KAPITEL I

Anvendelsesområde, definitioner og almindelige bestemmelser*Artikel 1*

1. Dette direktiv finder anvendelse på transport af farligt gods ad vej, der udføres inden for medlemsstaterne eller mellem medlemsstater. Det gælder ikke for transport af farligt gods, der udføres af køretøjer, som tilhører de væbnede styrker, eller som disse er ansvarlige for.

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

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

▼M5

- c) transportvirksomhedernes kvalitetssikring i forbindelse med de i bilag C, punkt 1, anførte indenlandske transportere.

Anvendelsesområdet for de nationale bestemmelser vedrørende de i dette litra nævnte krav kan ikke udvides.

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

Kommissionen aflægger senest to år efter, at en europæisk standard for kvalitetssikring af transport af farligt gods er trådt i kraft, beretning til Europa-Parlamentet og Rådet med en vurdering af de sikkerhedsmæssige aspekter i forbindelse med dette litra ledsaget af et forslag om forlængelse eller ophævelse af det.

▼B

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

⁽¹⁾ EFT nr. L 398 af 30. 12. 1989, s. 33.

▼B

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

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

Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

- »ADR«, den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej, indgået i Genève den 30. september 1957, med ændringer
- »køretøj«, et færdigopbygget eller delvis opbygget motorkøretøj, som er bestemt til kørsel på vej, har mindst fire hjul og har en konstruktivt bestemt største hastighed på over 25 km/h, samt påhængskøretøjer dertil, undtagen skinnekøretøjer, landbrugs- og skovbrugstraktorer og selvkørende arbejdsredskaber
- »farligt gods«, stoffer og genstande, som ikke må transporteres ad vej, eller som kun må transporteres på visse betingelser i henhold til bilag A og B
- »transport«, enhver vejtransport, der udføres helt eller delvis på offentlig vej på en medlemsstats område med et køretøj, herunder læsning og aflæsning af gods, der er omfattet af bilag A og B, med forbehold af medlemsstaternes bestemmelser om ansvar i forbindelse med operationerne.

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

Artikel 3

1. Farligt gods, som det er forbudt at transportere ifølge bilag A og B, må ikke transporteres ad vej, jf. dog artikel 6.
2. Medmindre andet følger af dette direktivs øvrige bestemmelser, er det tilladt at transportere andet farligt gods opført i bilag A, såfremt de i bilag A og B fastsatte betingelser er opfyldt, specielt med hensyn til
 - a) emballering og etikettering af det pågældende gods, og
 - b) konstruktion, udstyr og funktion af det køretøj, der transporterer det pågældende gods.

KAPITEL II**Afvisninger, begrænsninger og fritagelser***Artikel 4*

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

▼B*Artikel 5*

1. For så vidt andet ikke er fastsat i fællesskabsretten, blandt andet vedrørende markedsadgang, bevarer medlemsstaterne retten til at fastsætte regler for eller forbyde transport af visse former for farligt gods på deres område, ud fra hensyn såsom den nationale sikkerhed eller miljøbeskyttelse, men ikke ud fra hensynet til sikkerheden under transport.
2. De bestemmelser, som en medlemsstat kræver overholdt vedrørende køretøjer, der udfører international transport gennem deres område, og som er tilladt efter ►**M5** den i bilag C, punkt 2, anførte særlige bestemmelse ◀, skal være begrænset til at gælde lokalt, de skal finde anvendelse på både national og international transport, og de må ikke indebære nogen forskelsbehandling.
3. a) Medlemsstaterne kan anvende strengere bestemmelser om transport, der udføres med køretøjer, der er indregistreret eller taget i brug på deres område, men ikke om køretøjers konstruktion.

▼M5

- b) Medlemsstater kan dog opretholde særlige nationale bestemmelser om tyngdepunktet i tankbiler, som er registreret på deres område, indtil den særlige bestemmelse i bilag C, punkt 3, er ændret, dog senest til den 30. juni 2001 for så vidt angår tankbiler, som er omfattet af den særlige bestemmelse i bilag C, punkt 3, i overensstemmelse med den ændrede udgave af ADR, der gælder fra den 1. juli 2001, og senest til den 30. juni 2005 for så vidt angår andre tankbiler.
- c) Medlemsstater, hvor omgivelsestemperaturen regelmæssigt er lavere end -20 °C , kan fastsætte strengere standarder for anvendelsestemperaturen for materialer til plastemballager, tanke og udstyr hertil, som er beregnet til brug ved indenlandsk vejtransport af farligt gods på deres område, indtil der i bilagene er indsat bestemmelser om passende referencetemperaturer for bestemte klimazoner.

▼B

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

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

- transport af stoffer af klasse 1.1
- transport af giftige, flygtige og/eller antændelige gasser af klasse 2
- transport af stoffer, der indeholder dioxiner eller furaner
- transport i tanke eller tankcontainere på over 3 000 liter af flydende stoffer af klasse 3, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 eller 8, som ikke er opført i rubrik b) eller c) i en af disse klasser.

Sådanne bestemmelser må kun vedrøre

- forbud mod transport ad vej, når denne kan foregå med jernbane eller med skib
- krav om, at der fortrinsvis skal benyttes bestemte ruter
- eller enhver anden bestemmelse vedrørende transport af stoffer, der indeholder dioxiner eller furaner.

▼B

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

Artikel 6

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

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

▼M5

3. Medlemsstaterne kan på deres eget område tillade brug af køretøjer, som er fremstillet inden den 1. januar 1997, og som ikke opfylder dette direktivs bestemmelser, såfremt de er konstrueret i henhold til de nationale bestemmelser, der var gældende den 31. december 1996, og fortsat opfylder det krævede sikkerhedsniveau.

Tanke og køretøjer, som er fremstillet efter den 1. januar 1997, og som ikke opfylder bestemmelserne i bilag B, men som er konstrueret i overensstemmelse med de krav i dette direktiv, der var gældende på det tidspunkt, hvor de blev konstrueret, kan fortsat anvendes til indenlandsk transport indtil en dato, som fastsættes efter proceduren i artikel 9.

4. ►**M7** Medlemsstaterne kan opretholde de pr. 31. december 1996 gældende nationale bestemmelser om konstruktion, brug og transportbetingelser for nye trykbærende fæde og flaskebatterier, jf. den særlige bestemmelse i bilag C, punkt 4, og nye tanke, som afviger fra bestemmelserne i bilag A og B, indtil der i bilag A og B er indsat henvisninger til standarder for konstruktion og brug af sådanne tanke, trykbærende fæde og flaskebatterier med samme bindende virkning som bestemmelserne i dette direktiv, dog ikke længere end til den 30. juni 2003. Trykbærende fæde, flaskebatterier og tanke, der er fremstillet før 1. juli 2003, og andre beholdere, der er fremstillet før 1. juli 2001, kan fortsat benyttes på de oprindelige betingelser, hvis de er vedligeholdt på det krævede sikkerhedsniveau. ◀

Ovennævnte frister skal forlænges for beholdere og tanke, for hvilke der ikke findes detaljerede tekniske forskrifter, eller for hvilke tilstrækkelige henvisninger til relevante europæiske standarder ikke er indsat i bilag A og B.

Definitionen af de beholdere og tanke, der er omhandlet i stk. 2, og den seneste dato, på hvilken dette direktiv bringes i anvendelse på dem, fastlægges efter proceduren i artikel 9.

▼B

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

6. Enhver medlemsstat kan ved transport på sit område tillade brugen af emballage, der er fremstillet inden 1. januar 1997, men ikke godkendt i overensstemmelse med ADR inden 1. januar 1997, på betingelse af, at emballagen er mærket med fremstillingsdatoen, at den vil kunne bestå de relevante prøver i henhold til kravene i den nationale lovgivning, der var gældende den 31. december 1996, og at alle sådanne emballager vedbliver med at opfylde det nødvendige sikkerhedsniveau (hvilket

▼B

indebærer prøvning og kontrol, hvis dette er påkrævet), efter følgende ordning: store metalbeholdere til bulkvarer og metaltromler med en kapacitet på over 50 l kan anvendes i et tidsrum på maksimalt 15 år fra fremstillingsdatoen; anden metalemballage og al plastemballage kan anvendes i et tidsrum på maksimalt fem år fra fremstillingsdatoen, dog ikke efter 31. december 1998 ► **M5** , idet plastemballage, som højst kan rumme 20 liter, dog kan anvendes indtil senest 30. juni 2001 ◀.

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

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

▼M5

9. Medlemsstaterne kan, hvis de forinden underretter Kommissionen herom, senest den 31. december 2002 eller indtil to år efter den seneste anvendelsesdato for de ændrede versioner af bilag A og B indføre lempeligere bestemmelser end dem, der er anført i bilagene, for så vidt angår indenlandsk transport, som kun involverer små mængder farligt gods, med undtagelse af materiale, der er radioaktivt i mellem-svær eller svær grad.

Medlemsstaterne kan, hvis de forinden underretter Kommissionen herom, senest den 31. december 2002 eller indtil to år efter den seneste anvendelsesdato for de ændrede versioner af bilag A og B indføre andre bestemmelser end dem, der er anført i bilagene, for begrænset indenlandsk, lokal transport.

De undtagelser, der er omhandlet i første og andet afsnit, skal anvendes uden forskelsbehandling.

Uanset ovenstående kan medlemsstaterne, hvis de forinden underretter Kommissionen herom, til enhver tid indføre bestemmelser, der svarer til bestemmelser, som andre medlemsstater har indført under henvisning til dette stykke.

Kommissionen undersøger, om betingelserne i dette stykke er opfyldt, og afgør efter proceduren i artikel 9, om de pågældende medlemsstater kan gennemføre disse undtagelser.

▼B

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

De midlertidige afvigelser, som medlemsstaternes kompetente myndigheder beslutter på grundlag af ► **M5** de i bilag C, punkt 5, anførte særlige bestemmelser ◀, udformes som en multilateral aftale, som den myndighed, der tager initiativet til aftalen, foreslår samtlige medlemsstaters myndigheder at indgå. Kommissionen underrettes herom.

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

▼M5

11. Medlemsstaterne kan udstede tilladelser, som kun gælder for deres eget område, til ad hoc-transporter af farligt gods, som er

▼M5

forbudt i henhold til bilag A eller B, eller som udføres på andre betingelser end dem, der er anført i bilagene, såfremt disse ad hoc-transporter er nøje defineret og tidsbegrænsede.

▼B

12. Uden at det indskrænker bestemmelserne i stk. 2, kan medlemsstaterne indtil den 31. december 1998 anvende bestående aftaler med andre medlemsstater, hvorved ADR-konventionen overholdes, og uden at der øves forskelsbehandling på grundlag af afsender- eller transportvirksomhedens eller modtagerens nationalitet eller hjemsted. Ved de øvrige afvigelser, som er tilladt efter ►**M5** de i bilag C, punkt 5 anførte særlige bestemmelser ◀, skal kravene i stk. 10 være opfyldt.

Artikel 7

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

KAPITEL III

Afsluttende bestemmelser*Artikel 8*

De ændringer, der måtte være nødvendige for at tilpasse ►**M5** bilag A, B og C ◀ til den videnskabelige og tekniske udvikling på de af direktivet omfattede områder for at tage hensyn til ændringer i bilagene til ADR, vedtages i overensstemmelse med proceduren i artikel 9.

▼M5*Artikel 9*

1. Kommissionen bistås af et udvalg for transport af farligt gods.
2. Når der henvises til denne artikel, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. afgørelsens artikel 8.
Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.
3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

▼B*Artikel 10*

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

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

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

Artikel 11

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

▼B

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

Artikel 12

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

▼M10

BILAG A

Bestemmelserne i bilag A til den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR), som de gælder fra den 1. januar 2007, idet udtrykket »kontraherende part« erstattes med »medlemsstat«.

Ændringerne til 2007-udgaven af bilag A til ADR offentliggøres, så snart teksten foreligger på alle de officielle fællesskabssprog.

▼M10

BILAG B

Bestemmelserne i bilag B til den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR), som de gælder fra den 1. januar 2007, idet udtrykket »kontraherende part« erstattes med »medlemsstat«.

Ændringerne til 2007-udgaven af bilag B til ADR offentliggøres, så snart teksten foreligger på alle de officielle fællesskabssprog.

▼ **M5***BILAG C***Særlige bestemmelser med hensyn til visse artikler i direktiv 94/55/EF**

1. Indenlandsk transport som omhandlet i artikel 1, stk. 2, litra c), er følgende:
 - i) Transport af eksplosive stoffer eller genstande i klasse 1, hvis mængden af eksplosive stoffer eller genstande for hver enkelt transportenhed overstiger:
 - 1 000 kg for så vidt angår nr. 1.1, eller
 - 3 000 kg for så vidt angår nr. 1.2, eller
 - 5 000 kg for så vidt angår nr. 1.3 og 1.5.
 - ii) Transport af følgende gods i tanke eller tankcontainere med en samlet kapacitet på mere end 3 000 liter:
 - klasse 2: gasser hørende under risikoklasse F, T, TF, TC, TO, TFC eller TOC
 - klasse 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 og 8: stoffer, som ikke er opført i rubrik b) eller c) i disse klasser, eller som er opført i disse rubrikker, men med en farekode bestående af mindst tre signifikative kendetegn (dvs. ikke nul).
 - iii) Koll i klasse 7 (radioaktive stoffer) af følgende art: kolli med fissilt materiale, kolli af type B(U) samt kolli af type B(M).
2. Den i artikel 5, stk. 2, omhandlede forskrift ►**M8** er kapitel 1.9 i bilag A ◀.
3. Den i artikel 5, stk. 3, litra b), omhandlede forskrift er randnummer 211 128 i bilag B.
4. Den i artikel 6, stk. 4, omhandlede forskrift ►**M8** består af definitionerne af »flaske«, »rør«, »fade«, »kryogenbeholdere« og »flaskebatterier« anført i afsnit 1.2.1 i bilag A ◀.
5. De i artikel 6, stk. 10 og 12, omhandlede forskrifter ►**M8** er forskrifterne i kapitel 1.5 i bilag A ◀.