

RÅDETS DIREKTIV 96/49/EF

af 23. juli 1996

om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanebefordring af farligt gods

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 det sket en betydelig forøgelse af jernbanebefordring af farligt gods, hvorved faren for ulykker også er tiltaget; der bør derfor gøres alt for, at denne form for transport finder sted under de sikrest mulige forhold;
- (2) alle medlemsstaterne har tiltrådt konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF), som i appendiks B opstiller fælles regler for kontrakten om international befordring af gods med jernbane (CIM), hvis bilag 1 udgør reglementet for international befordring af farligt gods med jernbane (RID), og konventionens geografiske anvendelsesområde rækker ud over Fællesskabet;
- (3) denne konvention gælder ikke for national jernbanebefordring af farligt gods; det er derfor påkrævet med en ensartet anvendelse af harmoniserede sikkerhedsregler i hele Fællesskabet; dette kan mest hensigtsmæssigt opnås ved, at medlemsstaternes lovgivninger bringes på linje med RID;
- (4) denne indbyrdes tilnærmelse af lovgivningerne skal, under overholdelse af subsidiaritetsprincippet, fore-

tages for at sikre et højt sikkerhedsniveau i nationale og internationale transportere, fjerne alle konkurrenceforvridende elementer ved at lette den frie bevægelighed for varer og tjenesteydelser overalt i Fællesskabet og skabe sammenhæng med de øvrige fællesskabsregler;

- (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 direktiv 90/219/EØF⁽⁴⁾, 90/220/EØF⁽⁵⁾ og 90/679/EØF⁽⁶⁾, skal transporteres;
- (7) bestemmelserne i dette direktiv berører ikke anvendelsen af fællesskabsbestemmelser om arbejdstageres sikkerhed og miljøbeskyttelse;
- (8) medlemsstaterne bør kunne anvende særlige færdselsregler for jernbanebefordring af farligt godt på deres område;
- (9) medlemsstaterne bør fortsat på indenlandsk jernbanebefordring af farligt gods kunne anvende regler, der afspejler De Forenede Nationers henstillinger om multimodal transport af farligt gods, så længe RID-bestemmelserne ikke er tilpasset disse regler, hvilket vil lette den intermodale transport af farligt gods;
- (10) hver medlemsstat bør bevare retten til at regulere eller forbyde indenlandsk jernbanebefordring af

⁽¹⁾ EFT nr. C 389 af 31. 12. 1994, s. 15, samt det ændrede forslag af 3. oktober 1995 (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

⁽²⁾ EFT nr. C 236 af 11. 9. 1995, s. 36.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 13. juli 1995 (endnu ikke offentliggjort i Tidende), Rådets fælles holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i Tidende) og Europa-Parlamentets beslutning af ... (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

⁽⁴⁾ EFT nr. L 117 af 8. 5. 1990, s. 1. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 94/51/EF (EFT nr. L 297 af 18. 11. 1994, s. 29).

⁽⁵⁾ EFT nr. L 117 af 8. 5. 1990, s. 15. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 94/15/EF (EFT nr. L 103 af 22. 4. 1994, s. 20).

⁽⁶⁾ EFT nr. L 374 af 31. 12. 1990, s. 1. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 95/30/EF (EFT nr. L 155 af 6. 7. 1995, s. 41).

visse former for farligt gods med anden begrundelse end sikkerheden;

- (11) der bør tages hensyn til de strengere sikkerhedsforanstaltninger, der gælder i tunnelen under Kanalen på grund af dennes tekniske kendetegn, navnlig dens forløb og længde, og medlemsstaterne bør kunne indføre samme type foranstaltninger på situationer, hvor tilsvarende forhold gør sig gældende; visse medlemsstater bør kunne fastsætte strengere standarder for transportmateriellet på grund af temperaturforholdene i omgivelserne;
- (12) af hensyn til de store investeringer, der er nødvendige inden for denne sektor, bør der fastsættes en overgangsperiode, således at medlemsstaterne midlertidigt kan opretholde visse særlige nationale bestemmelser vedrørende konstruktionskrav eller krav med hensyn til anvendelse af tanke, beholdere, emballager eller med hensyn til anvendelse af farekoder;
- (13) der må ikke lægges hindringer i vejen for teknologiske og industrielle nyskabelser, og der bør derfor åbnes mulighed for, at der midlertidigt kan undtages fra reglerne;
- (14) i henhold til RID's bestemmelser kan landene indgå aftaler, der afviger fra RID, og det store antal aftaler, der er indgået bilateralt mellem medlemsstaterne, vanskeliggør den fri udveksling af serviceydelser i forbindelse med befordring af farligt gods; ved at indføje de nødvendige bestemmelser herom i bilagene til dette direktiv bør sådanne afvigelser kunne undgås; der må påregnes en overgangsperiode, hvor medlemsstaterne fortsat anvender bestående aftaler;
- (15) jernbanebefordring af farligt gods til og fra et tredjeland er tilladt, for så vidt som den finder sted i overensstemmelse med RID-bestemmelserne; medlemsstaterne bør dog for så vidt angår transporter til og fra republikker i det tidligere Sovjetunionen, der ikke har tiltrådt COTIF, have mulighed for at fastsætte passende bestemmelser for at opnå et sikkerhedsniveau svarende til det, der er fastsat i RID;
- (16) direktivet bør hurtigt kunne tilpasses til den tekniske udvikling, først og fremmest gennem vedtagelse af nye RID-bestemmelser; der bør derfor nedsættes et udvalg og fastlægges en fremgangsmåde for nært samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen i dette udvalg —

UDSTED FØLGENDE DIREKTIV:

KAPITEL I

Anvendelsesområde

Artikel 1

1. Dette direktiv finder anvendelse på jernbanebefordring af farligt gods inden for medlemsstaterne eller mellem medlemsstaterne. Medlemsstaterne kan dog fra direktivets anvendelsesområde undtage jernbanebefordring af farligt gods, der udføres med transportmateriel, 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 særlige sikkerhedskrav til national eller international jernbanebefordring af farligt gods, for så vidt som det pågældende område ikke er omfattet af bilaget til dette direktiv, navnlig for så vidt angår:

- togtrafik
- godsvognenes placering i togene inden for den nationale togtrafik
- regler for drift i forbindelse med transportrelaterede operationer som f.eks. rangering eller standsning
- uddannelse af personalet og forvaltning af oplysninger om det farlige gods, der befordres
- særlige regler for befordring af farligt gods med passagertog.

Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

- »RID«: reglementet for international befordring af farligt gods med jernbane, der findes som bilag I til appendiks B i konventionen om international jernbanebefordring (COTIF), med senere ændringer
- »CIM«: fælles regler for kontrakten om international befordring af gods med jernbane, der findes som appendiks B til konventionen om international jernbanebefordring (COTIF)
- »farligt gods«: stoffer og genstande, som det enten er forbudt at befordre med jernbane, eller som kun må befordres med jernbane på de særlige betingelser, der er anført i bilaget til dette direktiv
- »befordring«: enhver befordring af farligt gods med jernbane, som udføres helt eller delvis på en medlemsstats område, herunder læsning, losning og overførsel til og fra en anden transportform samt stop, der er nødvendige på grund af transportbetingelserne, som

er omfattet af bilaget til dette direktiv, uden at medlemsstaternes lovbestemmelser om ansvar i forbindelse med sådanne operationer berøres heraf; befording, der udelukkende foregår inden for en virksomheds område, er ikke omfattet.

Artikel 3

1. Farligt gods, som det efter bestemmelserne i bilaget er forbudt at befordre, må ikke beføres med jernbane, jf. dog artikel 6.

2. Medmindre andet er bestemt i dette direktiv, og uden at det anfægter bestemmelser om jernbanevirksomhedernes markedsadgang eller bestemmelser, der generelt gælder for godstransport med jernbane, er jernbanebefordring af andet farligt gods tilladt, dersom den finder sted i overensstemmelse med bestemmelserne i bilaget.

KAPITEL II

Undtagelser, begrænsninger og fritagelser

Artikel 4

Medlemsstaterne kan i forbindelse med indenlandske jernbanebefordringer bevare eksisterende bestemmelser i national lov om jernbanebefordring af farligt gods, som er i overensstemmelse med FN's henstillinger om transport af farligt gods, indtil direktivets bilag er blevet revideret, så det er i overensstemmelse med disse henstillinger. Hver enkelt medlemsstat underretter Kommissionen om dette.

Artikel 5

1. For så vidt andet ikke er fastsat i fællesskabsretten, bevarer medlemsstaterne retten til at fastsætte regler for eller forbyde befording af visse former for farligt gods på deres område, ud fra hensyn til den nationale sikkerhed eller miljøbeskyttelse, men ikke ud fra hensyn til sikkerheden under befordingen.

2. a) For så vidt angår befording gennem tunnelen under Kanalen kan Frankrig og Det Forenede Kongerige indføre strengere bestemmelser end dem, som er fastsat i bilaget. Disse bestemmelser meddeles Kommissionen, som underretter de øvrige medlemsstater derom.

b) Finder en medlemsstat, at strengere bestemmelser bør finde anvendelse på befording, som på dens område sker gennem tunneler, som har kendetegn svarende til tunnelen under Kanalen, underretter den Kommissionen herom. Kommissionen træffer efter proceduren i artikel 9 afgørelse om, hvorvidt den pågældende tunnel har tilsvarende kendetegn. De bestemmelser, som en medlemsstat har vedta-

get, meddeles Kommissionen, som underretter de øvrige medlemsstater derom.

c) Medlemsstater, der regelmæssigt har temperaturer i omgivelserne på under -20°C , kan fastsætte strengere standarder med hensyn til de temperaturer, som det materiel, som er beregnet til national jernbanebefordring af farligt gods på deres område, skal kunne fungere under, indtil der i bilaget er indsat bestemmelser om passende referencetemperaturer for bestemte klimazoner.

3. Finder en medlemsstat som følge af en ulykke eller et uheld, at de gældende sikkerhedsbestemmelser kan forbedres, så risikoen ved befordingen formindskes, og at der omgående bør træffes foranstaltninger, underretter den allerede 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.

4. Medlemsstaterne kan opretholde de nationale bestemmelser, der den 31. december 1996 gælder for befording og emballering af stoffer, der indeholder dioxiner eller furaner.

Artikel 6

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

Indgår der en sørute i en national eller international befording, kan medlemsstaterne for at tage hensyn til de internationale regler for søtransport, herunder internationale regler for færgetransport, anvende bestemmelser, der supplerer bestemmelserne i bilaget.

2. Bilagets bestemmelser om, hvordan transportdokumenter skal udformes, og om, hvilke sprog der skal benyttes ved mærkning og i de foreskrevne dokumenter, gælder ikke for befordringer inden for en medlemsstats eget område. Medlemsstaterne kan tillade brug af andre dokumenter og sprog end de i bilaget anførte for transporter, der er begrænset til deres eget område.

3. Medlemsstaterne kan på deres eget område tillade brug af jernbanevogne, der er bygget før 1. januar 1997, selv om de ikke opfylder direktivets bestemmelser, hvis de er bygget i henhold til de nationale bestemmelser, der var gældende den 31. december 1996, og er vedligeholdt til det krævede sikkerhedsniveau.

4. Medlemsstaterne kan opretholde de nationale bestemmelser om fremstilling og brug af samt trafik med fabriksnye tanke og beholdere, jf. klasse 2 i bilaget, som er gældende den 31. december 1996, selv om de pågældende bestemmelser afviger fra bestemmelserne i bilaget, indtil der i bilaget er tilføjet henvisninger til standarder for fremstilling og brug af tanke og beholdere af samme bindende karakter som de deri indeholdte bestemmelser, dog senest indtil den 31. december 1998. Beholdere og tanke, der er fremstillet før 1. januar 1999 og vedligeholdt til det krævede sikkerhedsniveau, kan fortsat benyttes på de oprindelige betingelser.

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

6. Medlemsstaterne kan ved befordring på eget område tillade brugen af emballage, der er fremstillet, men ikke godkendt i overensstemmelse med RID for 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 nationale bestemmelser, der var gældende den 31. december 1996, og at alle sådanne emballager vedbliver med at opfylde det nødvendige sikkerhedsniveau (hvilket 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.

7. Medlemsstaterne kan indtil den 31. december 1998 tillade befordring 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 de nationale bestemmelser, der var gældende før den 1. januar 1997.

8. Medlemsstaterne kan for national jernbanebefordring på eget område opretholde de bestemmelser i de nationale bestemmelser om angivelse af en farekode, der var gældende den 31. december 1996, i stedet for det i bilaget krævede fareidentifikationsnummer.

9. Medlemsstaterne kan efter høring af Kommissionen opretholde lempeligere bestemmelser end de i bilaget anførte, for så vidt angår national jernbanebefordring af små mængder af visse former for farligt gods med undtagelse af stoffer, der er radioaktive i mellemsvær eller svær grad.

10. Medlemsstaterne kan på deres område give tilladelse til exceptionel transport af farligt gods i enkeltstående tilfælde, eller befordring, som er forbudt i henhold til bilaget, eller som udføres under andre betingelser end de i bilaget anførte.

11. Under iagttagelse af fællesskabsretten berører dette direktiv ikke medlemsstaternes ret til, efter høring af Kommissionen, på nøje definerede strækninger på deres område at tillade regelmæssige befordringer af farligt gods, der indgår i en bestemt industriel proces, og som er forbudt i henhold til bilaget, eller som udføres under andre betingelser end de i bilaget anførte, når disse befordringer er af lokal karakter og er underkastet streng kontrol på klart definerede vilkår.

12. Medlemsstaterne kan midlertidigt undtage fra bilagets bestemmelser, for at der på deres område kan udføres forsøg, der er nødvendige for at tilpasse disse bestemmelser til den teknologiske og industrielle udvikling, forudsat at sikkerheden ikke derved tilsidesættes. Kommissionen underrettes derom, og den underretter de øvrige medlemsstater derom.

De midlertidige undtagelser, som medlemsstaternes kompetente myndigheder beslutter på grundlag af bilaget, udformes som en multilateral aftale, som den myndighed, der tager initiativet til aftalen, foreslår samtlige medlemsstaters myndigheder at indgå. Kommissionen underrettes herom.

Undtagelserne i første og andet afsnit tillades uden forskelsbehandling på grundlag af afsenderens, transportørens og modtagerens nationalitet og forretningssted; de gælder i højst fem år og kan ikke forlænges.

13. Medlemsstaterne kan indtil senest den 31. december 1998 anvende aftaler, der allerede er indgået med andre medlemsstater, uden forskelsbehandling på grundlag af afsenderens, transportørens og modtagerens nationalitet og forretningssted. For undtagelser efter denne dato gælder bestemmelserne i stk. 12.

14. Under iagttagelse af fællesskabsretten berører dette direktiv ikke medlemsstaternes ret til, efter høring af Kommissionen, i forbindelse med lokal befordring over korte afstande, som foregår inden for afgrænsede områder i havne eller lufthavne eller på industriområder, at tillade befordring af farligt gods på mindre strenge betingelser end de i bilaget anførte.

Artikel 7

1. Med forbehold for nationale bestemmelser og fællesskabsbestemmelser om markedsadgang skal jernbanebefordring af farligt gods mellem Fællesskabets område

og tredjelande finde sted i overensstemmelse med RID-bestemmelserne.

1. Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes ret til, efter at have underrettet Kommissionen, for deres område at vedtage bestemmelser for jernbanebefordring af farligt gods fra og til republikker i det tidligere Sovjetunionen, der ikke er kontraherende parter i COTIF. Disse bestemmelser gælder kun for jernbanebefordring af farligt gods (i pakker, som bulkvarer eller i tankjernbanevogne) med jernbanevogne, der er tilladt i en stat, der ikke er kontraherende part i COTIF. De berørte medlemsstater vil gennem passende foranstaltninger og forpligtelser garantere, at der opretholdes et sikkerhedsniveau, der svarer til RID-bestemmelserne. For visse medlemsstaters vedkommende gælder bestemmelserne i dette afsnit kun for tankjernbanevogne.

KAPITEL III

Afsluttende bestemmelser

Artikel 8

Ændringer, der måtte være nødvendige for at tilpasse bilaget til den videnskabelige og tekniske udvikling på de af direktivet omfattede områder, især som følge af ændringer af RID, vedtages efter proceduren i artikel 9.

Artikel 9

1. Kommissionen bistås af det udvalg for transport af farligt gods, der er nedsat ved artikel 9 i direktiv 94/55/EF⁽¹⁾, i det følgende benævnt »udvalget«, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.

2. Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster. Det udtaler sig med det flertal, der er fastsat i traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Ved afstemninger i udvalget tillægges de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, der er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.

3. a) Kommissionen vedtager de påtænkte foranstaltninger, når de er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse.
- b) Er de påtænkte foranstaltninger ikke i overensstemmelse med udvalgets udtalelse, eller er der ikke afgivet nogen udtalelse, forelægger Kommissionens straks Rådet et forslag til de foranstaltninger, der skal træffes. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Har Rådet ved udløbet af en frist på tre måneder regnet fra forslagens forelæggelse for Rådet ikke truffet nogen afgørelse, vedtages de foreslåede foranstaltninger af Kommissionen.

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

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 12

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. juli 1996.

På Rådets vegne

I. YATES

Formand

⁽¹⁾ EFT nr. L 319 af 12. 12. 1994, s. 7.

BILAG

Det internationale reglement for befordring af farligt gods på jernbaner (RID), udgave gældende den 1. januar 1995, dog således at udtrykkene »kontraherende part« og »staterne eller jernbanerne« erstattes med »medlemsstat«.

NB. Udgaverne på de officielle fællesskabssprog offentliggøres, så snart der foreligger en kodificeret tekst på disse sprog.

*

* *

I dette bilag forstås ved »fragtbrev« et CIM-fragtbrev til international befordring; dette anfægter dog ikke medlemsstaternes ret til at benytte et andet tilsvarende dokument ved transporter, der ikke er omfattet af CIM. I øvrigt anfægter brugen af udtrykket »ADR« ved dette bilags randnummer 15 ikke medlemsstaternes ret til ved national transport at tillade huckepack-transport af vej køretøjer i henhold til nationale bestemmelser, der er fastsat i medfør af direktiv 94/55/EF.