

## RICHTLINIE 96/49/EG DES RATES

vom 23. Juli 1996

## zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission<sup>(1)</sup>,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>(2)</sup>,gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags<sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In den zurückliegenden Jahren hat der Umfang der Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn deutlich zugenommen, so daß das Unfallrisiko gestiegen ist; es sind daher Maßnahmen zu treffen, um zu gewährleisten, daß diese Beförderungen unter den bestmöglichen Sicherheitsbedingungen erfolgen.
- (2) Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), dessen Geltungsbereich sich über das Gemeinschaftsgebiet hinaus erstreckt. Anhang B dieses Übereinkommens beinhaltet die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern“ (CIM), und dessen Anlage I wiederum enthält die „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter“ (RID).
- (3) Dieses Übereinkommen gilt nicht für die innerstaatliche Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn. Es ist daher wichtig, für die einheitliche Anwendung gemeinschaftsweit harmonisierter Sicherheitsbestimmungen zu sorgen. Dies läßt sich am besten dadurch erreichen, daß die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten an das RID angeglichen werden.
- (4) Diese Angleichung der Rechtsvorschriften muß unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips vorge-

nommen werden, um ein hohes Sicherheitsniveau im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sicherzustellen, durch die Erleichterung des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs in der ganzen Gemeinschaft die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen zu gewährleisten und für die Kohärenz mit anderen Bestimmungen der Gemeinschaft zu sorgen.

- (5) Die Verpflichtung, sich um die künftige Harmonisierung der Klassifizierungssysteme für gefährliche Stoffe zu bemühen, welche die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten entsprechend den in der Agenda 21 Kapitel 19 der UNCED von Rio de Janeiro im Juni 1992 festgelegten Zielen eingegangen sind, wird von dieser Richtlinie nicht berührt.
- (6) Es gibt noch keine speziellen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, die die Sicherheitsbedingungen regeln, unter denen biologische Wirkstoffe und genetisch veränderte Mikroorganismen im Sinne der Richtlinien 90/219/EWG<sup>(4)</sup>, 90/220/EWG<sup>(5)</sup> und 90/679/EWG<sup>(6)</sup> zu transportieren sind.
- (7) Die Bestimmungen dieser Richtlinie gelten unbeschadet anderer Bestimmungen der Gemeinschaft für die Sicherheit der Arbeitnehmer und den Umweltschutz.
- (8) Den Mitgliedstaaten sollte es gestattet sein, in ihrem Hoheitsgebiet spezielle Verkehrsregeln für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn anzuwenden.
- (9) Die Mitgliedstaaten müssen in bezug auf die innerstaatliche Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn auch künftig das Recht haben, vorübergehend Regeln anzuwenden, die den Empfehlungen der Vereinten Nationen für die verkehrsträgerübergreifende Beförderung gefährlicher Güter entsprechen, soweit das RID mit diesen Regeln noch nicht in Einklang gebracht ist, die den intermodalen Gefahrgutverkehr erleichtern müssen.
- (10) Jeder Mitgliedstaat soll auch künftig das Recht haben, ausschließlich aus Gründen, die nicht mit

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 389 vom 31. 12. 1994, S. 15, und am 3. Oktober 1995 übermittelter geänderter Vorschlag (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. C 236 vom 11. 9. 1995, S. 36.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 13. Juli 1995 (ABl. Nr. C 249 vom 25. 9. 1995, S. 138), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 8. Dezember 1995 (ABl. Nr. C 356 vom 30. 12. 1995, S. 34) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 16. April 1996 (ABl. Nr. C 141 vom 13. 5. 1996, S. 51).

<sup>(4)</sup> ABl. Nr. L 117 vom 8. 5. 1990, S. 1. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 95/51/EG der Kommission (ABl. Nr. L 297 vom 18. 11. 1994, S. 29).

<sup>(5)</sup> ABl. Nr. L 117 vom 8. 5. 1990, S. 15. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 94/15/EG der Kommission (ABl. Nr. L 103 vom 22. 4. 1994, S. 20).

<sup>(6)</sup> ABl. Nr. L 374 vom 31. 12. 1990, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 95/30/EG der Kommission (ABl. Nr. L 155 vom 6. 7. 1995, S. 41).

der Sicherheit im Zusammenhang stehen, die innerstaatliche Beförderung bestimmter gefährlicher Güter mit der Eisenbahn zu regeln oder zu untersagen.

- (11) Den strengeren Sicherheitsmaßnahmen, die im Ärmelkanal-Tunnel aufgrund seiner besonderen Merkmale, insbesondere seines Verlaufs und seiner Länge angewendet werden, ist Rechnung zu tragen; ferner sollten die Mitgliedstaaten bei ähnlich gelagerten Fällen gleichartige Maßnahmen einführen können. Bestimmte Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, aufgrund der in diesen Ländern herrschenden Umgebungstemperatur strengere Vorschriften für das Beförderungsmaterial anzuwenden.
- (12) Um der Tatsache Rechnung zu tragen, daß in diesem Sektor umfangreiche Investitionen getätigt werden müssen, ist es angezeigt, einen Übergangszeitraum vorzusehen, in dem die Mitgliedstaaten verschiedene spezifische innerstaatliche Bestimmungen, die Anforderungen an die Auslegung bzw. Verwendung von Tanks, Gefäßen und Verpackungen betreffen sowie Regeln für Sofortmaßnahmen festlegen, vorübergehend beibehalten können.
- (13) Damit der Einsatz neuer Technologien und industrieller Entwicklungen nicht behindert wird, sind entsprechende befristete Ausnahmen vorzusehen.
- (14) Nach dem RID ist es gestattet, Vereinbarungen zu treffen, die von dem RID abweichen; die große Zahl solcher bilateral ausgehandelter Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten behindert den freien Dienstleistungsverkehr bei der Beförderung gefährlicher Güter. Solche Abweichungen sollten sich durch die Aufnahme entsprechender Bestimmungen in den Anhang dieser Richtlinie vermeiden lassen. Es muß eine Übergangszeit vorgesehen werden, in der die geltenden Vereinbarungen weiterhin zwischen den Mitgliedstaaten angewendet werden können.
- (15) Die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn in ein oder aus einem Drittland ist zulässig, wenn sie gemäß dem RID erfolgt. Im Falle von Beförderungen in die oder aus den Republiken der ehemaligen Sowjetunion, die nicht Vertragsparteien des COTIF sind, ist jedoch vorzusehen, daß die Mitgliedstaaten berechtigt sind, geeignete Maßnahmen für diese Beförderungen vorzuschreiben, um ein dem RID entsprechendes Sicherheitsniveau zu gewährleisten.
- (16) Diese Richtlinie muß insbesondere durch die Übernahme neuer RID-Bestimmungen zügig an den technischen Fortschritt angepaßt werden können. Hierfür sollte ein Ausschuß eingesetzt und ein Verfahren für die enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission in diesem Ausschuß vorgesehen werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

## KAPITEL I

### Geltungsbereich

#### Artikel 1

(1) Diese Richtlinie gilt für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn innerhalb eines Mitgliedstaats oder von einem Mitgliedstaat in einen anderen. Allerdings können die Mitgliedstaaten die Beförderung von gefährlichen Gütern mit Transportmitteln, die den Streitkräften gehören oder für die die Streitkräfte verantwortlich sind, vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen.

(2) Diese Richtlinie berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts spezifische Sicherheitsvorschriften für die innerstaatliche oder grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn zu erlassen, soweit der betreffende Bereich nicht im Anhang dieser Richtlinie erfaßt ist; dies gilt insbesondere für

- den Zugverkehr,
- die Anordnung der Güterwaggons in den Zügen im innerstaatlichen Verkehr,
- die Betriebsregelung für die transportbedingten Tätigkeiten wie Rangieren oder Abstellen,
- die Ausbildung des Personals und die Erfassung der Angaben über das beförderte Gefahrgut,
- die besonderen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter in Reisezügen.

#### Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- „RID“ die Anlage I „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter“ des Anhangs B des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in ihrer jeweils geltenden Fassung;
- „CIM“ den Anhang B „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern“ des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in seiner jeweils geltenden Fassung;
- „gefährliche Güter“ bzw. „Gefahrgut“ die Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung mit der Eisenbahn gemäß dem Anhang dieser Richtlinie verboten oder nur unter bestimmten Bedingungen gestattet ist;
- „Beförderung“ jede Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn, die ganz oder teilweise im Gebiet eines Mitgliedstaats erfolgt, einschließlich der vom Anhang erfaßten Tätigkeiten des Ein- und Ausladens der Güter, des Umschlags auf einen oder von einem

anderen Verkehrsträger sowie der transportbedingten Aufenthalte, und zwar unbeschadet der in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten hinsichtlich dieser Tätigkeit vorgesehenen Verantwortlichkeiten; Beförderungen, die ausschließlich innerhalb eines Betriebsgeländes stattfinden, fallen nicht darunter.

### Artikel 3

(1) Unbeschadet des Artikels 6 dürfen gefährliche Güter, deren Beförderung gemäß dem Anhang verboten ist, nicht mit der Eisenbahn befördert werden.

(2) Soweit diese Richtlinie nichts anderes bestimmt, ist die Beförderung anderer gefährlicher Güter mit der Eisenbahn zulässig, wenn sie gemäß den Bestimmungen des Anhangs erfolgt; dies gilt unbeschadet der Regelungen für den Marktzugang der Bahnunternehmen oder der allgemein geltenden Regelungen für die Güterbeförderung mit der Eisenbahn.

## KAPITEL II

### Abweichungen, Einschränkungen und Ausnahmen

#### Artikel 4

Jeder Mitgliedstaat kann bei innerstaatlicher Beförderung mit der Eisenbahn seine für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn geltenden Rechtsvorschriften, die den Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter entsprechen, so lange beibehalten, bis diese Empfehlungen in den geänderten Anhang dieser Richtlinie Eingang gefunden haben. Er teilt dies der Kommission mit.

#### Artikel 5

(1) Unbeschadet anderer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft behält jeder Mitgliedstaat das Recht, die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter in seinem Gebiet zu regeln oder zu verbieten; dies ist jedoch nicht im Zusammenhang mit der Transportsicherheit, sondern nur aus anderen Gründen, und zwar insbesondere aus Gründen der nationalen Sicherheit oder des Umweltschutzes, zulässig.

(2) a) Bei Beförderungen durch den Ärmelkanal-Tunnel können Frankreich und das Vereinigte Königreich strengere Vorschriften als im Anhang vorgesehen anwenden. Diese Vorschriften werden der Kommission mitgeteilt; diese unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten.

b) Sollten nach Ansicht eines Mitgliedstaats strengere Vorschriften auf Beförderungen durch in seinem Gebiet liegende Tunnel mit ähnlichen Merkmalen wie der Ärmelkanal-Tunnel angewendet werden, so teilt er dies der Kommission mit. Diese entscheidet nach dem Verfahren des Artikels 9, ob der betreffende Tunnel ähnliche Merkmale aufweist. Die von einem Mitgliedstaat erlas-

senen Vorschriften werden der Kommission mitgeteilt, die die übrigen Mitgliedstaaten davon unterrichtet.

c) Die Mitgliedstaaten, in denen regelmäßig Umgebungstemperaturen von weniger als  $-20^{\circ}\text{C}$  auftreten, können jedoch bezüglich der Betriebstemperaturen von Material, das für die innerstaatliche Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn bestimmt ist, strengere Vorschriften festlegen, bis Bestimmungen über die angemessenen Referenztemperaturen für die verschiedenen Klimazonen in den Anhang aufgenommen worden sind.

(3) Vertritt ein Mitgliedstaat die Auffassung, daß sich die geltenden Sicherheitsvorschriften bei einem Unfall oder Zwischenfall als unzureichend herausgestellt haben, was die Eindämmung der Beförderungsrisiken betrifft, und besteht dringender Handlungsbedarf, so teilt er der Kommission die beabsichtigten Maßnahmen bereits mit, wenn diese sich noch in der Planung befinden. Die Kommission befindet nach dem Verfahren des Artikels 9, ob die Durchführung dieser Maßnahmen genehmigt werden soll, und legt ihre Dauer fest.

(4) Die Mitgliedstaaten können alle am 31. Dezember 1996 geltenden innerstaatlichen Vorschriften über die Beförderung und Verpackung von Stoffen beibehalten, die Dioxine oder Furane enthalten.

#### Artikel 6

(1) Jeder Mitgliedstaat kann gefährliche Güter, die nach den internationalen Vorschriften für den See- oder Lufttransport eingestuft, verpackt und gekennzeichnet sind, zur Beförderung mit der Eisenbahn in seinem Gebiet zulassen, wenn der Transport zum Teil auf dem See- oder dem Luftweg erfolgt.

Wenn eine innerstaatliche oder grenzüberschreitende Beförderung zum Teil auf dem Seeweg erfolgt, können die Mitgliedstaaten ergänzend zu den Vorschriften im Anhang weitere Vorschriften anwenden, um den internationalen Bestimmungen für den Seeverkehr, einschließlich der internationalen Bestimmungen für den Fährschiffsverkehr, Rechnung zu tragen.

(2) Die Bestimmungen des Anhangs über das Format der Unterlagen sowie die für die entsprechenden Kennzeichnungen und notwendigen Unterlagen zu verwendenden Sprachen gelten nicht für Beförderungsleistungen, die sich auf das Gebiet eines einzigen Mitgliedstaats beschränken. Die Mitgliedstaaten können bei den auf ihr Gebiet beschränkten Beförderungsleistungen die Verwendung anderer Unterlagen und Sprachen als im Anhang vorgesehen gestatten.

(3) Jeder Mitgliedstaat kann in seinem Gebiet die Verwendung von vor dem 1. Januar 1997 gebauten Eisenbahnwagen gestatten, wenn sie zwar nicht dieser Richtlinie entsprechen, aber nach am 31. Dezember 1996 geltenden einzelstaatlichen Vorschriften gebaut wurden und auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden.

(4) Jeder Mitgliedstaat kann seine am 31. Dezember 1996 bestehenden und von dem Anhang dieser Richtlinie abweichenden einzelstaatlichen Vorschriften für die Konstruktion, Verwendung und Beförderung neuer Behälter und neuer Tanks im Sinne der Klasse 2 des Anhangs beibehalten, bis Verweise auf Konstruktions- und Verwendungsnormen, die die gleiche Rechtskraft wie die übrigen Bestimmungen des Anhangs haben, in den Anhang aufgenommen worden sind, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998. Behälter und Tanks, die vor dem 1. Januar 1999 gebaut wurden und auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden, können unter den ursprünglichen Bedingungen weiterverwendet werden.

(5) Jeder Mitgliedstaat kann vom Anhang abweichende innerstaatliche Vorschriften über die Referenztemperatur für den Transport von Flüssiggas und Flüssiggasmischungen in seinem Gebiet so lange beibehalten, bis im Rahmen Europäischer Normen Vorschriften bezüglich der Referenztemperaturen für bestimmte Klimazonen festgelegt und in den Anhang dieser Richtlinie Verweise auf diese Normen aufgenommen worden sind.

(6) Jeder Mitgliedstaat kann die Verwendung von Verpackungen, die vor dem 1. Januar 1997 hergestellt, aber nicht gemäß dem RID zugelassen wurden, für die Beförderung in seinem Gebiet unter der Voraussetzung gestatten, daß das Herstellungsdatum auf diesen Verpackungen angegeben ist, bei Prüfung der Verpackungen nach den am 31. Dezember 1996 geltenden einzelstaatlichen Vorschriften befriedigende Ergebnisse erzielt werden und sie auf dem entsprechenden Sicherheitsstand gehalten werden (dies kann gegebenenfalls Prüfungen und Kontrollen einschließen); dies gilt für Großpackmittel (IBC) aus Metall und Fässer aus Metall mit einem Fassungsvermögen von mehr als 50 l während höchstens 15 Jahren ab Herstellungsdatum, für sonstige Verpackungen aus Metall und alle Kunststoffverpackungen während höchstens 5 Jahren ab Herstellungsdatum, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998.

(7) Jeder Mitgliedstaat kann bis zum 31. Dezember 1998 zulassen, daß bestimmte gefährliche Güter, die vor dem 1. Januar 1997 verpackt wurden, in seinem Gebiet befördert werden, sofern diese Güter entsprechend den vor dem 1. Januar 1997 geltenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften eingestuft, verpackt und gekennzeichnet wurden.

(8) Jeder Mitgliedstaat kann für Beförderungen mit der Eisenbahn in seinem Gebiet seine am 31. Dezember 1996 geltenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften beibehalten, nach denen anstelle der gemäß dem Anhang vorgeschriebenen Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr ein Sofortmaßnahmen-Code anzugeben ist.

(9) Jeder Mitgliedstaat kann für Beförderungen geringer Mengen bestimmter gefährlicher Güter mit der Eisenbahn in seinem Gebiet nach Anhörung der Kommission seine Vorschriften beibehalten, auch wenn sie weniger streng als die des Anhangs dieser Richtlinie sind; dies gilt jedoch nicht für Stoffe mit mittlerer oder hoher Radioaktivität.

(10) Jeder Mitgliedstaat kann in seinem Gebiet ausnahmsweise durchgeführte Gefahrguttransporte oder Beförderungen genehmigen, die nach dem Anhang verboten sind oder die unter anderen Bedingungen als denen des Anhangs durchgeführt werden.

(11) Diese Richtlinie berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, unter Wahrung des Gemeinschaftsrechts nach Anhörung der Kommission in ihrem Gebiet auf genau bestimmten Strecken die regelmäßige Beförderung von zu einem bestimmten industriellen Prozeß gehörenden gefährlichen Gütern, die entweder nach dem Anhang verboten sind oder unter anderen Bedingungen als denen des Anhangs erfolgen, zu genehmigen, sofern es sich um eine örtlich begrenzte und unter genau festgelegten Bedingungen streng kontrollierte Beförderung handelt.

(12) Die Mitgliedstaaten können unter der Voraussetzung, daß die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird, befristete Abweichungen vom Anhang genehmigen, damit in ihrem Gebiet die Versuche durchgeführt werden können, die zur Änderung des Anhangs im Hinblick auf dessen Anpassung an die technische und industrielle Entwicklung erforderlich sind. Die Kommission ist hiervon in Kenntnis zu setzen; sie unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten.

Die befristeten Abweichungen müssen von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf der Grundlage des Anhangs multilateral vereinbart werden, und die Behörde, die die Initiative hierzu ergreift, muß den zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten den Beitritt vorschlagen. Die Kommission ist hiervon in Kenntnis zu setzen.

Die Abweichungen nach den Unterabsätzen 1 und 2 müssen ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsortes des Absenders, Transportunternehmers oder Empfängers gewährt werden; sie gelten längstens fünf Jahre und können nicht erneuert werden.

(13) Jeder Mitgliedstaat kann die mit anderen Mitgliedstaaten geschlossenen Vereinbarungen längstens bis zum 31. Dezember 1998 anwenden; hierbei muß jegliche Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsortes des Absenders, Transportunternehmers oder Empfängers ausgeschlossen sein. Alle künftigen Abweichungen müssen den Anforderungen des Absatzes 12 entsprechen.

(14) Diese Richtlinie berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, unter Wahrung des Gemeinschaftsrechts nach Anhörung der Kommission Beförderungen gefährlicher Güter über geringe Entfernungen innerhalb von Häfen, Flughäfen oder Industriegeländen mit weniger strengen Auflagen als denen des Anhangs zu gestatten.

#### Artikel 7

(1) Vorbehaltlich der einzelstaatlichen oder gemeinschaftlichen Bestimmungen über den Marktzugang ist die grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn zwischen dem Gebiet der Gemeinschaft

und Drittländern zulässig, sofern sie gemäß dem RID erfolgt.

(2) Diese Richtlinie beeinträchtigt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, nach Unterrichtung der Kommission für ihr Gebiet Regelungen für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn zu treffen, die von oder nach den Republiken der ehemaligen Sowjetunion, die nicht Vertragspartei des COTIF sind, durchgeführt werden. Diese Regelungen gelten nur für Beförderungen gefährlicher Güter (in Versandstücken, in loser Schüttung oder in Tanks) mit Eisenbahnwagen, die zum Eisenbahnverkehr in einem Staat zugelassen sind, der nicht Vertragspartei des COTIF ist. Durch geeignete Maßnahmen und Auflagen stellen die betreffenden Mitgliedstaaten sicher, daß ein der Regelung des RID gleichwertiger Sicherheitsstandard gewahrt bleibt. Für bestimmte Mitgliedstaaten beschränken sich die Regelungen nach diesem Absatz auf Kesselwagen.

### KAPITEL III

#### Schlußbestimmungen

##### Artikel 8

Änderungen, die zur Anpassung des Anhangs an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt auf den unter diese Richtlinie fallenden Gebieten notwendig sind, um Änderungen des RID Rechnung zu tragen, werden nach dem Verfahren des Artikels 9 beschlossen.

##### Artikel 9

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 9 der Richtlinie 94/55/EG<sup>(1)</sup> eingesetzten Ausschuß für den Gefahrguttransport (im folgenden „Ausschuß“ genannt) unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß nimmt zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist Stellung, die der Vorsitzende entsprechend der Dringlichkeit der Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitglied-

staaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(3) a) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

b) Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Hat der Rat nach Ablauf einer Frist von drei Monaten nach seiner Befassung keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.

##### Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 1. Januar 1997 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

##### Artikel 11

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

##### Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 23. Juli 1996.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

I. YATES

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 319 vom 12. 12. 1994, S. 7.

## ANHANG

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) in ihrer ab 1. Januar 1995 geltenden Fassung, wobei die Ausdrücke „Vertragspartei“ und „Staaten oder Eisenbahnen“ durch das Wort „Mitgliedstaat“ ersetzt werden.

*Hinweis:* Eine kodifizierte Fassung wird in den Amtssprachen der Gemeinschaft veröffentlicht, sobald sie in diesen Sprachen vorliegt.

\*

\* \*

Für die Zwecke dieses Anhangs bezeichnet der Ausdruck „Frachtbrief“ einen im grenzüberschreitenden Verkehr verwendeten CIM-Frachtbrief; das Recht der Mitgliedstaaten, für nicht unter das CIM fallende Transporte andere gleichwertige Unterlagen zu verwenden, wird hiervon nicht berührt. Im übrigen steht die Verwendung des Begriffs „ADR“ unter Randnummer 15 dieses Anhangs dem Recht der Mitgliedstaaten nicht entgegen, im innerstaatlichen Verkehr die Beförderung von Fahrzeugen, die den entsprechend der Richtlinie 94/55/EG festgelegten einzelstaatlichen Vorschriften genügen, im Huckepackverkehr zuzulassen.