

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

► **B****RICHTLINIE 94/55/EG DES RATES**

vom 21. November 1994

zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße

(ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 7)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <u>M1</u>	Anlagen A und B zur Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994	L 275	1	28.10.1996
► <u>M2</u>	Richtlinie 96/86/EG der Kommission vom 13. Dezember 1996	L 335	43	24.12.1996
► <u>M3</u>	Abänderungen zu den Anlagen A und B zur Richtlinie 94/55/EG des Rates gemäß Ankündigung in der Richtlinie 96/86/EG der Kommission	L 251	1	15.9.1997
► <u>M4</u>	Richtlinie 1999/47/EG der Kommission vom 21. Mai 1999	L 169	1	5.7.1999
► <u>M5</u>	Richtlinie 2000/61/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Oktober 2000	L 279	40	1.11.2000
► <u>M6</u>	Richtlinie 2001/7/EG der Kommission vom 29. Januar 2001	L 30	43	1.2.2001
► <u>M7</u>	Entscheidung 2002/886/EG der Kommission vom 7. November 2002	L 308	45	9.11.2002
► <u>M8</u>	Richtlinie 2003/28/EG der Kommission vom 7. April 2003	L 90	45	8.4.2003
► <u>M9</u>	Richtlinie 2004/111/EG der Kommission vom 9. Dezember 2004	L 365	25	10.12.2004
► <u>M10</u>	Richtlinie 2006/89/EG der Kommission vom 3. November 2006	L 305	4	4.11.2006

Berichtigt durch:

- **C1** Berichtigung, ABl. L 045 vom 19.2.1999, S. 55 (94/55)
- **C2** Berichtigung, ABl. L 087 vom 8.4.2000, S. 35 (94/55)
- **C3** Berichtigung, ABl. L 271 vom 21.10.1999, S. 47 (1999/47)



RICHTLINIE 94/55/EG DES RATES

vom 21. November 1994

**zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den
Gefahrguttransport auf der Straße**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In den vergangenen Jahren hat der innerstaatliche und der grenzüberschreitende Gefahrgutverkehr auf der Straße erheblich zugenommen, wodurch auch das Unfallrisiko größer geworden ist.
- (2) Alle Mitgliedstaaten außer Irland sind Vertragsparteien des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), dessen geographischer Geltungsbereich über die Gemeinschaft hinausreicht und in dem einheitliche Regeln für die sichere grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße festgeschrieben sind. Es ist daher wünschenswert, diese Regeln auch auf den innerstaatlichen Verkehr auszudehnen, um so gemeinschaftsweit die Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße zu harmonisieren.
- (3) Es besteht keine gemeinschaftliche Rechtsvorschrift, die das gesamte Spektrum der Bestimmungen umfaßt, die zur Gewährleistung eines sicheren Gefahrgutverkehrs befolgt werden müssen, und die entsprechenden einzelstaatlichen Vorschriften sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich. Diese Unterschiede beeinträchtigen die ungehinderte Erbringung von Verkehrsdienstleistungen sowie den freien Verkehr von Fahrzeugen und Transportausrüstungen. Zur Beseitigung dieser Hindernisse müssen einheitliche Bedingungen für den gesamten innergemeinschaftlichen Verkehr geschaffen werden.
- (4) Eine derartige Maßnahme muß auf Gemeinschaftsebene durchgeführt werden, damit die Kohärenz mit anderen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und eine ausreichende Harmonisierung sichergestellt und somit der freie Waren- und Dienstleistungsverkehr erleichtert und für ein hohes Maß an Sicherheit im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr gesorgt wird.
- (5) Die Verpflichtung, sich um eine Harmonisierung der Klassifizierungssysteme für gefährliche Stoffe zu bemühen, welche die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten entsprechend den in der Agenda 21 Kapitel 19 der UN-Umwelt- und Entwicklungskonfe-

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 17 vom 20. 1. 1994, S. 6.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 195 vom 18. 7. 1994, S. 15.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 3. Mai 1994 (ABl. Nr. C 205 vom 25. 7. 1994, S. 54), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 19. September 1994 (ABl. Nr. C 301 vom 27. 10. 1994, S. 25) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 17. November 1994 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

▼B

renz von Rio de Janeiro im Juni 1992 festgelegten Zielen eingegangen sind, bleibt von dieser Richtlinie unberührt.

- (6) Es bestehen bisher keine speziellen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, die die Sicherheitsbedingungen regeln, unter denen biologische Wirkstoffe und genetisch veränderte Organismen im Sinne der Richtlinien 90/219/EWG ⁽¹⁾, 90/220/EWG ⁽²⁾ und 90/679/EWG ⁽³⁾ zu transportieren sind.
- (7) Die Bestimmungen dieser Richtlinie berücksichtigen andere Gemeinschaftspolitiken im Bereich des Arbeitnehmerschutzes, des Fahrzeugbaus oder des Umweltschutzes.
- (8) Den Mitgliedstaaten steht es weiterhin frei, Vorschriften für die Beförderung von Gefahrgut mit nicht unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeugen in ihrem Gebiet unabhängig von deren Zulassungsort zu erlassen.
- (9) Den Mitgliedstaaten sollte es gestattet sein, in ihrem Hoheitsgebiet spezielle Straßenverkehrsregeln für den Gefahrguttransport anzuwenden.
- (10) Den Mitgliedstaaten sollte es ferner gestattet sein, ihre Anforderungen für die Qualitätssicherung bei bestimmten innerstaatlichen Transportvorgängen so lange beizubehalten, bis die Kommission dem Rat einen diesbezüglichen Bericht vorgelegt hat.
- (11) Nach dem ADR ist es gestattet, Vereinbarungen zu treffen, die von dem ADR abweichen; die große Zahl solcher bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten behindert den freien Dienstleistungsverkehr bei der Beförderung gefährlicher Stoffe. Solche Abweichungen sollten sich durch die Aufnahme entsprechender Bestimmungen in die Anhänge dieser Richtlinie vermeiden lassen. Es muß eine Übergangszeit vorgesehen werden, in der die geltenden Vereinbarungen weiterhin zwischen den Mitgliedstaaten angewendet werden können.
- (12) Die ADR-Vorschriften, zu denen auch Konstruktionsvorschriften für Gefahrgut-Transportfahrzeuge gehören, müssen in Gemeinschaftsrecht umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang sollten Übergangsfristen vorgesehen werden, um es den Mitgliedstaaten zu gestatten, spezifische nationale Konstruktionsvorschriften für Fahrzeuge mit nationaler Zulassung zeitweilig beizubehalten.
- (13) Informationsverfahren, die bereits für ähnliche nationale Gesetzesvorschläge existieren, sollen dazu benutzt werden, für alle Wirtschaftsbeteiligten die Transparenz zu erhöhen.
- (14) Die Mitgliedstaaten sollten auch künftig das Recht haben, im innerstaatlichen Verkehr Regeln anzuwenden, die auf den verkehrsträgerübergreifenden Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter beruhen, soweit das ADR diesen Regeln, die den intermodalen Gefahrgutverkehr vereinfachen sollen, noch nicht angeglichen worden ist.
- (15) Die Mitgliedstaaten sollten das Recht haben, die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter auf ihrem Gebiet zu regeln oder zu verbieten, jedoch nur aus anderen Gründen als dem der Transportsicherheit. In diesem Zusammenhang können sich die Mitgliedstaaten das Recht vorbehalten, für bestimmte Transporte sehr gefährlicher Güter die Benutzung des Schienen- oder des Wasserweges vorzuschreiben, oder sie können für bestimmte sehr gefährliche Güter ganz besondere Verpackungen beibehalten.
- (16) Für die Zwecke dieser Richtlinie sollten die Mitgliedstaaten bei bestimmten Transporten, die in ihrem Gebiet mit dort zugelasse-

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 117 vom 8. 5. 1990, S. 1.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 117 vom 8. 5. 1990, S. 15.

⁽³⁾ ABl. Nr. L 374 vom 31. 12. 1990, S. 1.

▼B

nen Fahrzeugen durchgeführt werden, strengere oder weniger strenge Vorschriften anwenden dürfen.

- (17) Da vor allem bei der Vereinheitlichung der Bedingungen die Besonderheiten der einzelnen Staaten berücksichtigt werden müssen, sollte diese Richtlinie so flexibel sein, daß sie den Mitgliedstaaten bestimmte Ausnahmen gestattet. Um den Einsatz neuer technologischer und industrieller Entwicklungen nicht zu behindern, sollten entsprechende befristete Ausnahmen vorgesehen werden.
- (18) Fahrzeuge, die in Drittländern zugelassen sind, sollen im Gebiet eines Mitgliedstaats für grenzüberschreitende Beförderungen eingesetzt werden dürfen, wenn sie den Bestimmungen des ADR entsprechen.
- (19) Die Richtlinie muß zügig an den technischen Fortschritt angepaßt werden können, damit neue ADR-Bestimmungen berücksichtigt und über die Anwendung und Durchführung von Dringlichkeitsmaßnahmen im Fall von Unfällen oder Zwischenfällen entschieden werden kann. Hierzu sollte ein Ausschuß eingesetzt und ein Verfahren für die enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission in diesem Ausschuß festgelegt werden.
- (20) Die Anhänge dieser Richtlinien enthalten Bestimmungen über die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße. Daher sollte die Richtlinie 89/684/EWG des Rates vom 21. Dezember 1989 über die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße ⁽¹⁾ aufgehoben werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

Geltungsbereich, Definitionen und allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

- (1) Diese Richtlinie gilt für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße innerhalb eines Mitgliedstaats oder von einem Mitgliedstaat in einen anderen. Sie gilt nicht für die Beförderung gefährlicher Güter mit Fahrzeugen, die den Streitkräften eines Mitgliedstaats gehören oder für die diese Streitkräfte verantwortlich sind.
- (2) Diese Richtlinie beeinträchtigt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts Vorschriften zu erlassen, die folgendes betreffen:
 - a) die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter in ihrem Gebiet mit Fahrzeugen, die nicht unter diese Richtlinie fallen;
 - b) besondere Verkehrsregeln für die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter;

▼M5

- c) die Qualitätssicherung der Unternehmen bei innerstaatlichen Beförderungen gemäß Anlage C Abschnitt 1.

Eine Ausweitung des Geltungsbereichs der einzelstaatlichen Bestimmungen betreffend die in diesem Buchstaben genannten Anforderungen ist nicht zulässig.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 398 vom 30. 12. 1989, S. 33.

▼M5

Die Anwendbarkeit der genannten Bestimmungen endet, wenn in gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften entsprechende Maßnahmen verbindlich vorgeschrieben werden.

Binnen zwei Jahren nach Inkrafttreten einer europäischen Norm über die Qualitätssicherung beim Gefahrguttransport legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit einer Bewertung der von diesem Buchstaben erfassten Sicherheitsaspekte sowie einen entsprechenden Vorschlag zur Verlängerung oder Aufhebung dieser Bestimmung vor.

▼B

Eine Ausweitung des Geltungsbereichs der einzelstaatlichen Bestimmungen betreffend diese Anforderungen ist nicht zulässig.

Die Anwendbarkeit der genannten Bestimmungen endet, falls in gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften entsprechende Maßnahmen verbindlich vorgeschrieben werden.

Vor dem 31. Dezember 1998 legt die Kommission dem Rat einen Bericht vor, in dem eine Bewertung der in diesem Buchstaben behandelten Sicherheitsaspekte vorgenommen wird; dem Bericht wird ein entsprechender Vorschlag entweder zu ihrer Verlängerung oder zu ihrer Aufhebung beigelegt.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- „ADR“ das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, das am 30. September 1957 in Genf geschlossen wurde, in der jeweils geltenden Fassung;
- „Fahrzeug“, mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen, land- und forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen sowie allen Arbeitsmaschinen, alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten vollständigen oder unvollständigen Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie ihre Anhänger;
- „gefährliche Güter“ die Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung auf der Straße nach den ►**C1** Anlagen A und B ◀ dieser Richtlinie verboten oder nur unter bestimmten Bedingungen gestattet ist;
- „Beförderung“ jede Beförderung, die ganz oder teilweise auf den öffentlichen Straßen im Gebiet eines Mitgliedstaats mit einem Fahrzeug erfolgt, einschließlich der von den ►**C1** Anlagen A und B ◀ erfassten Tätigkeiten des Ein- und Ausladens der Güter, und zwar unbeschadet der in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten hinsichtlich dieser Tätigkeiten vorgesehenen Verantwortlichkeiten.

Beförderungen, die ausschließlich innerhalb eines geschlossenen Betriebsgeländes stattfinden, fallen nicht darunter.

Artikel 3

- (1) Gefährliche Güter, deren Beförderung gemäß den ►**C1** Anlagen A und B ◀ dieser Richtlinie verboten ist, dürfen nicht auf der Straße befördert werden, soweit Artikel 6 nichts anderes bestimmt.
- (2) Die Beförderung anderer in ►**C1** Anlage A ◀ aufgeführter gefährlicher Güter ist vorbehaltlich der übrigen Bestimmungen dieser Richtlinie gestattet, wenn die in den ►**C1** Anlagen A und B ◀ genannten Bedingungen erfüllt sind, insbesondere die Vorschriften für
 - a) die Verpackung und Kennzeichnung der betreffenden Güter,

▼B

- b) den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb des Fahrzeugs, das die betreffenden Güter befördert.

KAPITEL II

Abweichungen, Einschränkungen und Ausnahmen*Artikel 4*

Jeder Mitgliedstaat kann für Beförderungen, die nur mit in seinem Gebiet zugelassenen Fahrzeugen durchgeführt werden, alle innerstaatlichen Rechtsvorschriften für den Gefahrgutverkehr auf der Straße, die den Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter entsprechen, so lange beibehalten, bis diese Empfehlungen in die geänderten ►**C1** Anlagen A und B ◀ dieser Richtlinie Eingang gefunden haben. Jeder Mitgliedstaat teilt dies der Kommission mit.

Artikel 5

- (1) Unbeschadet anderer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, namentlich bezüglich des Marktzugangs, behält jeder Mitgliedstaat das Recht, die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter in seinem Gebiet zu regeln oder zu verbieten, jedoch nur aus anderen Gründen als dem der Transportsicherheit, insbesondere aus Gründen der nationalen Sicherheit oder des Umweltschutzes.
- (2) Vorschriften, die ein Mitgliedstaat für den Betrieb von Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr durch sein Gebiet erläßt und die ►**M5** gemäß der in Anlage C Abschnitt 2 genannten Sonderbestimmung ◀ gestattet sind, sind in ihrem Anwendungsbereich örtlich beschränkt, gelten für den innerstaatlichen wie auch für den grenzüberschreitenden Verkehr und dürfen keine Diskriminierung zur Folge haben.
- (3) a) Jeder Mitgliedstaat kann für den Transport mit in seinem Gebiet registrierten oder zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen strengere Vorschriften anwenden, sofern es sich nicht um Konstruktionsvorschriften handelt.

▼M5

- b) Die Mitgliedstaaten können jedoch bis zu einer etwaigen Änderung der in Anlage C Abschnitt 3 genannten Sonderbestimmung ihre besonderen einzelstaatlichen Vorschriften betreffend den Schwerpunkt der in ihrem Gebiet zugelassenen Tankwagen beibehalten; im Falle von Tankwagen, die von der in Anlage C Abschnitt 3 genannten Sonderbestimmung erfasst werden, gilt dies im Einklang mit der geänderten Fassung des ADR, die ab 1. Juli 2001 anwendbar ist, längstens bis zum 30. Juni 2001 und im Falle von anderen Tankwagen längstens bis zum 30. Juni 2005.
- c) Die Mitgliedstaaten, in denen regelmäßig Umgebungstemperaturen von weniger als -20° C auftreten, können jedoch bezüglich der Einsatztemperaturen von Materialien für Kunststoffverpackungen, Tanks und ihre Ausrüstung, die für den innerstaatlichen Gefahrguttransport auf der Straße bestimmt sind, strengere Vorschriften festlegen, bis Bestimmungen über die angemessenen Referenztemperaturen für verschiedene Klimazonen in die Anlagen aufgenommen worden sind.

▼B

- (4) Vertritt ein Mitgliedstaat die Auffassung, daß sich die geltenden Sicherheitsvorschriften bei einem Unfall oder Zwischenfall als für die Einschränkung der von der Beförderung ausgehenden Gefahren unzureichend herausgestellt haben, und besteht dringender Handlungsbedarf, so teilt er der Kommission die beabsichtigten Maßnahmen mit, solange

▼B

sich diese noch im Entwurfsstadium befinden. Die Kommission beschließt nach dem Verfahren des Artikels 9, ob die Genehmigung der Durchführung dieser Maßnahmen zweckdienlich ist, und legt ihre Dauer fest.

(5) Die Mitgliedstaaten können diejenigen nationalen Vorschriften beibehalten, die am 31. Dezember 1996 gelten und folgende Bereiche betreffen:

- die Beförderung von Gütern der Klasse 1.1,
 - die Beförderung von giftigen instabilen und/oder brennbaren Gasen der Klasse 2,
 - die Beförderung von Gütern, die Dioxine oder Furane enthalten
- oder
- die Beförderung von flüssigen Stoffen der Klassen 3, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 oder 8, die nicht unter die Gruppen b oder c dieser Klassen fallen, in Tanks oder Tankcontainern mit einem Fassungsraum von mehr als 3 000 l.

Diese Vorschriften können sich nur auf folgende Maßnahmen beziehen:

- das Verbot, diese Beförderungen auf der Straße durchzuführen, wenn ein Eisenbahn- oder Schiffstransport möglich ist.
 - die Verpflichtung, bestimmte geeignete Fahrwege zu benutzen,
- oder
- jede andere Vorschrift über Verpackungen von Gütern, die Dioxine oder Furane enthalten.

Eine Ausweitung oder Verschärfung dieser Vorschriften ist nicht zulässig. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission solche nationalen Regelungen mit; die Kommission unterrichtet hiervon die anderen Mitgliedstaaten.

Artikel 6

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

(2) Die Bestimmungen der ►**C1** Anlagen A und B ◀ über die bei der Kennzeichnung und in den erforderlichen Unterlagen zu verwendenden Sprachen gelten nicht im Fall von Beförderungsleistungen, die sich auf das Gebiet eines einzigen Mitgliedstaats beschränken. Die Mitgliedstaaten können bei den in ihrem Gebiet durchgeführten Beförderungen die Verwendung anderer Sprachen, als in den ►**C1** Anlagen ◀ vorgesehen ist, gestatten.

▼M5

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

Tanks und Fahrzeuge, die ab dem 1. Januar 1997 gebaut wurden und den Bestimmungen der Anlage B nicht entsprechen, die aber nach den zum Zeitpunkt ihres Baus geltenden Vorschriften dieser Richtlinie gebaut wurden, können bis zu einem nach dem Verfahren des Artikels 9 festzulegenden Termin weiterhin für die innerstaatliche Beförderung verwendet werden.

▼ M5

(4) ► M7 Jeder Mitgliedstaat kann seine am 31. Dezember 1996 bestehenden, von den Anhängen A und B abweichenden Rechtsvorschriften für die Konstruktion, die Verwendung und die Bedingungen für die Beförderung neuer Druckfässer und Flaschenbündel im Sinne der in Anhang C Abschnitt 4 genannten Sonderbestimmung und entsprechende Vorschriften für neue Tanks so lange beibehalten, bis ein Verweis auf Konstruktions- und Verwendungsnormen für Tanks, Druckfässer und Flaschenbündel mit gleicher bindender Wirkung wie die Bestimmungen dieser Richtlinie in die Anhänge A und B aufgenommen worden ist, längstens jedoch bis zum 30. Juni 2003. Vor dem 1. Juli 2003 gebaute Druckfässer, Flaschenbündel und Tanks sowie vor dem 1. Juli 2001 gebaute sonstige Behälter, die auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden, können unter den ursprünglichen Bedingungen weiterverwendet werden. ◀

Diese Termine müssen für Behälter und Tanks, für die es keine ausführlichen technischen Vorschriften gibt oder für die in den Anlagen A und B keine ausreichenden Verweise auf die einschlägigen europäischen Normen aufgenommen wurden, verschoben werden.

Die in Unterabsatz 2 genannten Behälter und Tanks und der letzte Termin für den Beginn der Anwendung dieser Richtlinie in Bezug auf diese Behälter und Tanks werden nach dem Verfahren des Artikels 9 festgelegt.

▼ B

(5) Jeder Mitgliedstaat kann von den ► C1 Anlagen A und B ◀ abweichende einzelstaatliche Rechtsvorschriften hinsichtlich der Referenztemperatur für den Transport von Flüssiggas und Flüssiggasmischungen in seinem Gebiet so lange beibehalten, bis im Rahmen europäischer Normen Vorschriften bezüglich der Referenztemperaturen für die verschiedenen Klimazonen festgelegt und in die ► C1 Anlagen A und B ◀ Verweise auf diese Normen aufgenommen worden sind.

(6) Jeder Mitgliedstaat kann die Verwendung von Verpackungen, die vor dem 1. Januar 1997 hergestellt, aber nicht entsprechend dem ADR zugelassen worden sind, für den Transport in seinem Gebiet unter der Voraussetzung gestatten, daß das Herstellungsdatum auf den Verpackungen angegeben ist, die Verpackungen die Prüfungen nach den am 31. Dezember 1996 geltenden innerstaatlichen Vorschriften bestehen könnten und auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden (dies kann gegebenenfalls Prüfungen und Kontrollen einschließen); dies gilt für Großpackmittel 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 fünf Jahren ab Herstellungsdatum, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998 ► M5 ; im Falle von Kunststoffverpackungen mit einem Fassungsvermögen von nicht mehr als 20 l kann dieser Termin längstens bis zum 30. Juni 2001 verschoben werden ◀.

(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 sind.

(8) Gelten in einem Mitgliedstaat am 31. Dezember 1996 Rechtsvorschriften, denen zufolge nicht die in ► C1 Anlage B ◀ vorgesehene Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr, sondern ein Sofortmaßnahmencode anzugeben ist, so kann der betreffende Mitgliedstaat diese Vorschriften für den innerstaatlichen Verkehr, soweit dabei in seinem Gebiet zugelassene Fahrzeuge eingesetzt werden, weiterhin anwenden.

▼ M5

(9) Die Mitgliedstaaten können unter der Voraussetzung, dass sie dies der Kommission zuvor — spätestens bis zum 31. Dezember 2002 oder bis zwei Jahre nach dem spätesten Zeitpunkt der Anwendung der geänderten Fassungen der Anlagen A und B dieser Richtlinie —

▼ M5

mitteilen, weniger strenge Vorschriften als die der Anlagen für Beförderungen erlassen, die auf ihr Gebiet beschränkt sind und nur geringe Mengen bestimmter gefährlicher Güter, mit Ausnahme von Stoffen mit mittlerer und hoher Radioaktivität, betreffen.

Die Mitgliedstaaten können unter der Voraussetzung, dass sie dies der Kommission zuvor — spätestens bis zum 31. Dezember 2002 oder bis zwei Jahre nach dem spätesten Zeitpunkt der Anwendung der geänderten Fassungen der Anlagen A und B dieser Richtlinie — mitteilen, für die örtlich begrenzte Beförderung in ihrem Gebiet Bestimmungen erlassen, die von den Bestimmungen der Anlagen abweichen.

Die in den Unterabsätzen 1 und 2 vorgesehenen Ausnahmeregelungen sind unterschiedslos anzuwenden.

Ungeachtet der vorstehenden Bestimmungen können die Mitgliedstaaten unter der Voraussetzung, dass sie dies der Kommission zuvor mitteilen, jederzeit Vorschriften annehmen, die denen ähnlich sind, die von anderen Mitgliedstaaten auf der Grundlage dieses Absatzes angenommen wurden.

Die Kommission prüft, ob die Bedingungen dieses Absatzes erfüllt sind, und entscheidet nach dem Verfahren des Artikels 9, ob die betreffenden Mitgliedstaaten diese Ausnahmeregelungen erlassen können.

▼ B

(10) Die Mitgliedstaaten können unter der Voraussetzung, daß die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird, befristete Abweichungen von den ► C1 Anlagen A und B ◀ genehmigen, damit in ihrem Gebiet die Versuche durchgeführt werden können, die zur Änderung ► C1 dieser Anlagen ◀ im Hinblick auf ihre 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 ► M5 der in Anlage C Abschnitt 5 genannten Sonderbestimmungen ◀ in Form einer multilateralen Übereinkunft 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 angewandt werden, ohne daß es zu einer Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Ortes der Niederlassung des Versenders, des Straßengüterverkehrsunternehmers oder des Empfängers kommt; die Regelungen über die Abweichung haben eine Laufzeit von höchstens fünf Jahren, die nicht verlängert werden darf.

▼ M5

(11) Die Mitgliedstaaten können ausschließlich in ihrem Gebiet geltende Genehmigungen für ausnahmsweise Beförderungen von Gefahrgut erteilen, die entweder nach den Anlagen A und B verboten sind oder die unter anderen Bedingungen als denen der Anlagen durchgeführt werden, sofern es sich bei diesen ausnahmsweisen Beförderungen um Beförderungen handelt, die klar bestimmt und befristet sind.

▼ B

(12) Unbeschadet des Absatzes 2 können die Mitgliedstaaten bis zum 31. Dezember 1998 die mit anderen Mitgliedstaaten unter Einhaltung des ADR geschlossenen geltenden Abkommen ohne Diskriminierung des Versenders, des Straßengüterverkehrsunternehmers oder des Empfängers aufgrund von Staatsangehörigkeit oder Ort der Niederlassung anwenden. Die übrigen Abweichungen, die nach ► M5 den in Anlage C Abschnitt 5 genannten Sonderbestimmungen ◀ zulässig sind, müssen den Anforderungen des Absatzes 10 entsprechen.

▼B*Artikel 7*

Vorbehaltlich der einzelstaatlichen und gemeinschaftlichen Bestimmungen über den Marktzugang ist die Benutzung von in Drittländern registrierten oder zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen für die grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter in der Gemeinschaft zulässig, sofern diese Beförderung im Einklang mit den Bestimmungen des ADR erfolgt.

KAPITEL III

Schlußbestimmungen*Artikel 8*

Änderungen, die zur Anpassung der ►**M5** Anlagen A, B und C ◀ an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt auf den unter diese Richtlinie fallenden Gebieten zur Berücksichtigung von Änderungen der Anlagen zum ADR notwendig sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 9 beschlossen.

▼M5*Artikel 9*

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss für den Gefahrguttransport unterstützt.

(2) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

▼B*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 diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser 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

(1) Die Richtlinie 89/684/EWG wird zum 1. Januar 1997 aufgehoben.

(2) Die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 4 Absatz 2 der genannten Richtlinie ausgestellten vorläufigen Bescheinigungen ausschließlich für innerstaatliche Beförderungen bleiben bis zum 31. Dezember 1996 gültig. Die gemäß Artikel 4 Absatz 4 der genannten Richtlinie ausgestellten Bescheinigungen können bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit, längstens jedoch bis zum 1. Juli 1997, für die Beförderung

▼B

gefährlicher Güter in Tanks sowie die Beförderung von Explosivstoffen und längstens bis zum 1. Januar 2000 für die Beförderung sonstiger gefährlicher Güter weiterbenutzt werden.

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼ **M10**

ANLAGE A

Bestimmungen der Anlage A des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) in der ab dem 1. Januar 2007 geltenden Fassung, wobei das Wort „Vertragspartei“ durch das Wort „Mitgliedstaat“ ersetzt wird.

Der Wortlaut der Änderungen der Anlage A des ADR in der Fassung von 2007 wird veröffentlicht, sobald der Text in allen Amtssprachen der Gemeinschaft vorliegt.

▼ **M10**

ANLAGE B

Bestimmungen der Anlage B des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) in der ab dem 1. Januar 2007 geltenden Fassung, wobei das Wort „Vertragspartei“ durch das Wort „Mitgliedstaat“ ersetzt wird.

Der Wortlaut der Änderungen der Anlage B des ADR in der Fassung von 2007 wird veröffentlicht, sobald der Text in allen Amtssprachen der Gemeinschaft vorliegt.

▼M5*ANHANG C***Sonderbestimmungen zu bestimmten Artikeln dieser Richtlinie**

1. Bei den unter Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c) fallenden innerstaatlichen Beförderungen handelt es sich um Beförderungen
 - i) von explosiven Stoffen und Gegenständen der Klasse 1, wenn die Menge an explosivem Stoff je Beförderungseinheit folgende Werte überschreitet:
 - 1 000 kg für Abschnitt 1.1 oder
 - 3 000 kg für Abschnitt 1.2 oder
 - 5 000 kg für die Abschnitte 1.3 und 1.5,
 - ii) der nachstehenden Güter in Tanks oder Tankcontainern mit einem Fassungsraum von insgesamt mehr als 3 000 l:
 - Klasse 2: in folgende Gefahrengruppen eingestufte Gase: F, T, TF, TC, TO, TFC, TOC;
 - Klassen 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 und 8 : Güter, die nicht unter die Gruppen b) oder c) dieser Klassen fallen oder unter eine dieser Gruppen fallen, aber einen Gefahrencode mit drei oder mehr Stellen (ohne Null) aufweisen;
 - iii) von Versandstücken der Klasse 7 (radioaktive Stoffe): Versandstücke mit spaltbaren Stoffen, Typ B(U)-Versandstücke, Typ B(M)-Versandstücke.
2. Die Sonderbestimmung zu Artikel 5 Absatz 2 entspricht dem ►**M8** Kapitel 1.9 der Anlage A ◀.
3. Die Sonderbestimmung zu Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b) entspricht der Randnummer 211 128 der Anlage B.
4. Die Sonderbestimmung zu Artikel 6 Absatz 4 ►**M8** entspricht den Bestimmungen der Begriffe „Flasche“, „Großflaschen“, „Druckfässer“, „Kryo-Behälter“ und „Flaschenbündel“ des Abschnitts 1.2.1 der Anlage A ◀.
5. Die Sonderbestimmungen zu Artikel 6 Absätze 10 und 12 ►**M8** entsprechen Kapitel 1.5 der Anlage A ◀.