

# ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

ΚΟΜ(93) 548 τελικό - ΣΥΝ 477

Βρυξέλλες, 24 Νοεμβρίου 1993

Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την προσέγγιση  
των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις οδικές  
μεταφορές  
επικινδύνων εμπορευμάτων

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### A. Γενικά

#### Η κατάσταση σήμερα

Τα επικίνδυνα υλικά υπόκεινται σε λεπτομερείς εθνικές και διεθνείς κανονιστικές διατάξεις με στόχο να εξασφαλίζεται νομοθετικά ότι η μεταφορά τους πραγματοποιείται υπό τις βέλτιστες δυνατές συνθήκες όσον αφορά την ασφάλεια των ατόμων, της ιδιοκτησίας και του περιβάλλοντος.

Κάθε χρόνο αυξάνονται ποσοτικά και ποιοτικά τα επικίνδυνα εμπορεύματα που μεταφέρονται στην Κοινότητα, ιδιαίτερος οδικά, ενώ τα σημειούμενα ατυχήματα αφορούν ιδιαίτερα αυτόν τον τρόπο μεταφοράς.

Όλα τα κράτη μέλη της Κοινότητας, εξαιρουμένης της Ιρλανδίας, συγκαταλέγονται μεταξύ των συμβαλλομένων μερών της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων (ADR), με την οποία καθορίζονται ενιαίοι κανόνες οδικής μεταφοράς αυτών των εμπορευμάτων.

Παράλληλα με την ως άνω ευρωπαϊκή συμφωνία οι διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών ρυθμίζονται από πολυάριθμες διμερείς συμφωνίες.

Οι εθνικοί κανόνες έχουν αναπτυχθεί σε εθνικό επίπεδο διαφορετικά. Δεδομένου ότι μέχρι σήμερα δεν υφίσταται κοινοτική νομοθεσία για τα θέματα αυτά, κρίνεται ότι αν απαιτηθεί οι διεθνείς κανόνες να ισχύσουν και για τις εθνικές μεταφορές προκειμένου να επιτευχθεί η εναρμόνιση των προϋποθέσεων οδικής μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων σε ολόκληρη την Κοινότητα θα εξυπηρετηθεί η κοινοτική στρατηγική στο πλαίσιο της ενιαίας αγοράς, εξασφαλίζοντας συνεκδοχικά επαρκώς υψηλό επίπεδο προστασίας και ασφάλειας.

Ήδη η Επιτροπή αναπτύσσει δραστηριότητες για την εκπόνηση προτάσεων με θέμα τη μεταφορά των επικινδύνων εμπορευμάτων κατ' εφαρμογή της αρχής κάλυψης των κενών, όπου αυτά υφίστανται, στην ισχύουσα διεθνή νομοθεσία. Στο πλαίσιο αυτό το Συμβούλιο ενέκρινε την οδηγία 89/684/ΕΟΚ<sup>(1)</sup> για την επαγγελματική επιμόρφωση ορισμένων οδηγών οχημάτων που μεταφέρουν οδικά επικίνδυνα εμπορεύματα.

### B. Αιτιολόγηση της ανάληψης δράσης σε κοινοτικό επίπεδο

#### I. Επικουρικότητα

- (α) Ποιοί είναι οι στόχοι της μελετώμενης δράσης σε σχέση με τις υποχρεώσεις της Κοινότητας;

Στόχος της προσπάθειας εναρμόνισης των κανόνων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων εντός καθώς και μεταξύ των κρατών μελών είναι η επίτευξη αποδεκτού επιπέδου ασφάλειας γι' αυτή τη μορφή μεταφορών.

(1) ΕΕ αριθ. L 398 της 30.12.89, σ. 33

Επιπλέον με την εναρμόνιση των εθνικών κανόνων αναμένεται ότι θα οδηγηθούν στη συγκρότηση ενιαίας αγοράς όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς για επικίνδυνα εμπορεύματα στην Κοινότητα. Επιπλέον ανάλογη εναρμόνιση αναμένεται ότι θα εξαλείψει τους υφιστάμενους φραγμούς ελεύθερης διακίνησης εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών όσον αφορά τον εξοπλισμό μεταφορών (οχήματα, βυτία, δεξαμενές, συσκευασία, διατάξεις ασφαλείας).

- (β) Η προβλεπόμενη δράση εμπίπτει στις αποκλειστικές αρμοδιότητες της Κοινότητας ή αποτελεί δράση επιμερισμένων αρμοδιοτήτων με τα κράτη μέλη;

Πρόκειται για επιμερισμένη αρμοδιότητα.  
Άρθρο 75, παράγραφος 1, εδάφιο γ.

- (γ) Ποιά είναι η κοινοτική διάσταση του προβλήματος (για παράδειγμα πόσα από τα κράτη μέλη εμπλέκονται και ποιά ήταν η λύση που μέχρι σήμερα είχε προκριθεί);

Όλα τα κράτη μέλη με εξαίρεση την Ιρλανδία έχουν ήδη υπογράψει την ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων και όλα τα κράτη μέλη, ανεξαιρέτως, διαθέτουν εθνικούς κανόνες οι οποίοι ως επί το πλείστον βασίζονται στους αντίστοιχους που ισχύουν για τις διεθνείς μεταφορές. Εντούτοις οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες σε εθνικό επίπεδο μεταφέρονται τα επικίνδυνα εμπορεύματα από το ένα κράτος μέλος στο άλλο ποικίλλουν. Οι αποκλίσεις αυτές ως εκ φύσεως τους αποτελούν εμπόδιο για την ελεύθερη παροχή μεταφορικών υπηρεσιών και για την ελεύθερη διακίνηση εξοπλισμού μεταφορών εντός της Κοινότητας. Επιπλέον, οι διαφορετικές ερμηνείες των υφιστάμενων εθνικών κανόνων ενδέχεται να ευθύνονται για την υποβάθμιση της ασφάλειας των μεταφορών.

- (δ) Ποιά είναι η αντίστοιχη αποτελεσματική λύση συγκρίνοντας τα μέσα που διαθέτει η Κοινότητα και τα αντίστοιχα των κρατών μελών;

Όλα τα κράτη μέλη, εξαιρουμένης της Ιρλανδίας, συγκαταλέγονται μεταξύ των συμβαλλομένων μερών της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων. Ωστόσο υπάρχουν πολλές διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες που προβλέπουν παρεκκλίσεις από τους κανόνες της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων με αποτέλεσμα να περιορίζεται ο ενιαίος χαρακτήρας των κανόνων αυτών. Σε εθνικό επίπεδο υφίστανται κανόνες για τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων οι οποίοι ως επί το πλείστον βασίζονται στους διεθνείς αντίστοιχους κανόνες. Εντούτοις οι ως άνω διεθνείς κανόνες διαφέρουν μεταξύ κρατών μελών μολονότι στον ορίζοντα διαγράφεται η σταδιακή ευθυγράμμισή τους με τους διεθνείς κανόνες. Η Επιτροπή καλείται να συμβάλει στο συντονισμό των προσπάθειών εναρμόνισης, αυτή είναι η επιδίωξη της παρούσας πρότασης. Επιπλέον ενσωματώνοντας τους ήδη υφιστάμενους κανόνες μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων στην κοινοτική νομοθεσία, η Επιτροπή θα είναι σε θέση να εξασφαλίσει τη μεγαλύτερη συνέπεια αυτών των κανόνων με άλλες συναφείς πτυχές της κοινοτικής νομοθεσίας.

- (ε) Ποιά συγκεκριμένη προστιθέμενη αξία προσθέτει η μελετώμενη εκ μέρους της Κοινότητας δράση και ποιό το κόστος της αδράνειας;

Προστιθέμενη αξία της παρούσας πρότασης για την Κοινότητα θα αποτελέσει η επίτευξη μεγαλύτερης ευκρίνειας μέσω της εφαρμογής ενιαίων διατάξεων σε ολόκληρη την Κοινότητα, αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας κοινής αποδοχής, ελευθερία παροχής μεταφορικής εξυπηρέτησης καθώς και η επίτευξη διευρυμένης και ανοικτής αγοράς για τα προϊόντα και τα είδη εξοπλισμού μεταφορών. Ενδεχόμενη αδράνεια θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα την διαιώνιση των φραγμών που παρεμποδίζουν την ελεύθερη παροχή μεταφορικών υπηρεσιών εξ αιτίας αποκλίσεων μεταξύ εθνικών νομοθεσιών και διεθνών συμφωνιών.

- (στ) Τι περιθώρια δράσης διαθέτει η Κοινότητα (σύσταση, δημοσιονομική στήριξη, κανονισμός, αμοιβαία αναγνώριση ...);

Θεωρείται ότι μία οδηγία είναι το καλύτερο διαθέσιμο μέσο για τη θέσπιση ενιαίων εθνικών απαιτήσεων στον τομέα αυτό όπου ήδη τα κράτη μέλη έχουν σε κάποιο βαθμό αναπτύξει ρυθμιστική δραστηριότητα. Ανάλογη οδηγία θα επιτρέψει την αναθεώρηση των ήδη κειμένων εθνικών κανόνων αντί της εγκατάλειψής τους υπέρ της θέσπισης κανονισμού. Η διατύπωση σύστασης θεωρείται ανεπαρκές μέσο για έναν τομέα μεταφορών που καλύπτει περίπου το 15% της συνολικής διακίνησης εμπορευμάτων στην Κοινότητα και ο οποίος εκ φύσεως ενδέχεται να έχει σοβαρές επιπτώσεις στην ασφάλεια. Είναι σαφές ότι η δημοσιονομική στήριξη είναι ανεπαρκής.

- (ζ) Είναι απαραίτητη η θέσπιση ενιαίων κανονιστικών διατάξεων ή αρκεί η έγκριση οδηγίας καθορισμού των γενικών στόχων η εκτέλεση των οποίων να ανατεθεί στα κράτη μέλη;

Η ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων με τη σημερινή της μορφή είναι πολύπλοκη και ιδιαιτέρως λεπτομερής όσον αφορά τις τεχνικές διατάξεις. Η Κοινότητα δεν έχει την πρόθεση να περιπλέξει περαιτέρω τους κανόνες αυτούς αναπτύσσοντας συμπληρωματικές απαιτήσεις αλλά στο μέτρο του δυνατού προτιμά τη συμπληρωματική ενσωμάτωση των ήδη υφιστάμενων διατάξεων της εν λόγω συνθήκης για τις διεθνείς μεταφορές στις εθνικές νομοθεσίες.

## 11. Εναρμόνιση προϋποθέσεων

Οι περισσότεροι εθνικοί κανόνες ως επί το πλείστον είναι ευθυγραμμισμένοι με τις υφιστάμενες διεθνείς συστάσεις ή κανονιστικές διατάξεις αλλά μεταξύ των κρατών μελών διαφέρουν ορισμένοι όροι για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων σε εθνικό επίπεδο. Οι αποκλίσεις μεταξύ των εθνικών κανονιστικών διατάξεων αποτελούν εμπόδιο στην ελεύθερη παροχή μεταφορικών υπηρεσιών στην Κοινότητα ενώ παράλληλα ποικίλλουν οι ερμηνείες των κειμένων διεθνών κανόνων. Η κατάσταση αυτή καθιστά απαραίτητη την καθιέρωση κοινοτικής νομοθεσίας για την εναρμόνιση των κανόνων.

Επιπλέον, επί του παρόντος και υπό τους όρους που θεσπίζει η ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να συνάπτουν διμερώς συμφωνίες που να παρεκκλίνουν από την προαναφερθείσα συμφωνία. Ο αριθμός των συμφωνιών αυτού του είδους είναι μεγάλος και ως εκ φύσεως οι συμφωνίες αυτές προκαλούν στρέβλωση της παροχής μεταφορικών υπηρεσιών. Αναμένεται ότι αν συγκροτηθεί επιτροπή για την προσαρμογή της πρότασης αυτής στις επιστημονικές και τεχνολογικές προόδους θα υπερκεραστεί η ανάγκη αναλόγων παρεκκλίσεων.

#### Συνοχή με τις άλλες κοινοτικές πολιτικές

Η παρούσα πρόταση ενώ αντανακλά στο μέτρο του δυνατού την ισχύουσα διεθνή νομοθεσία για τις οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων παράλληλα επιδιώκει να είναι συνεπής με τις άλλες κοινοτικές πολιτικές. Ιδιαίτερα οι τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τα ειδικώς προσαρμοσθέντα και εξοπλισθέντα οχήματα για την ειδική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων διαμορφώθηκαν συναρτήσει των νομοθετικών κοινοτικών διατάξεων για τα οχήματα της οδηγίας του Συμβουλίου 70/156/ΕΟΚ<sup>(1)</sup> όπως τροποποιήθηκε από τη οδηγία του Συμβουλίου 92/53/ΕΟΚ<sup>(2)</sup> με στόχο να εξασφαλιστεί η ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων σε ολόκληρο το κοινοτικό έδαφος.

Εφόσον εγκριθεί η παρούσα πρόταση θα υποβληθεί πρόταση για νέα χωριστή οδηγία στο πλαίσιο της οδηγίας του Συμβουλίου 92/53/ΕΟΚ, με αναφορές στη συγκεκριμένη πρόταση όπως έχει προσαρμοσθεί (δεδομένου ότι τα παραρτήματα σε αυτή την οδηγία περιέχουν τα παραρτήματα της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων που καλύπτουν τις τεχνικές απαιτήσεις για τα οχήματα). Κατά τον τρόπο αυτό καθίστανται τμήμα της κοινοτικής νομοθεσίας οι ειδικές συμπληρωματικές τεχνικές απαιτήσεις για τα οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα. Όλα τα οχήματα που είναι ειδικώς προσαρμοσμένα σε αυτό το είδος μεταφοράς θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις τεχνικές απαιτήσεις όλων των επιμέρους οδηγιών που αναφέρονται στο παράρτημα IV της οδηγίας του Συμβουλίου 70/156/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία του Συμβουλίου 92/53/ΕΟΚ.

Επιπλέον οι οδηγίες του Συμβουλίου 90/219/ΕΟΚ<sup>(3)</sup>, 90/220/ΕΟΚ<sup>(4)</sup> και 90/679/ΕΟΚ<sup>(5)</sup> για την περιορισμένη χρήση και την εσκεμμένη ελευθέρωση βιολογικών παραγόντων και γενετικά τροποποιημένων οργανισμών καθώς και την προστασία των εργαζομένων από αυτούς, δεν επιδιώκουν να καλύψουν αντίστοιχες προϋποθέσεις μεταφοράς. Επί του παρόντος οι μεταφορές αυτού του είδους καλύπτονται αποκλειστικά και μόνο από τη διεθνή νομοθεσία μεταφορών και προτείνεται, με την παρούσα πρόταση, να απαιτηθούν οι ίδιες προϋποθέσεις ασφαλείας κατά την οδική μεταφορά σε εθνικό επίπεδο των ουσιών αυτών.

Όσον αφορά την ασφάλεια των εργαζομένων κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, το Συμβούλιο ενέκρινε ήδη οδηγία σχετικά με τα μέτρα που επιβάλλεται να ληφθούν προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια και η υγεία των εργαζομένων<sup>(6)</sup>. Έχουν ήδη υποβληθεί και εκκρεμούν προς έγκριση στο Συμβούλιο δύο επιπλέον οδηγίες οι οποίες αφορούν τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας και υγιεινής κατά τις μεταφορικές δραστηριότητες και στους χώρους εργασίας που σχετίζονται με τα μέσα μεταφοράς<sup>(7)</sup>, και την προστασία των εργαζομένων από κινδύνους που σχετίζονται με χημικές ουσίες<sup>(8)</sup>.

(1) ΕΕ αριθ. L 42 της 23.02.70, σ. 1

(2) ΕΕ αριθ. L 225 της 10.08.92, σ. 1

(3) ΕΕ αριθ. L 117 της 08.05.90, σ. 1

(6) ΕΕ αριθ. L 183 της 29.06.89, σ. 1

(7) ΕΕ αριθ. C 25 της 28.01.93, σ. 17

(8) ΕΕ αριθ. C 165 της 16.06.93, σ. 4

Στις 19 Ιουνίου 1993 το Συμβούλιο ενέκρινε ρυθμίσεις<sup>(1)</sup> για τη φιλελευθεροποίηση επιχειρησιακών δραστηριοτήτων καμποτάζ όσον αφορά τις οδικές μεταφορές με τις οποίες η Επιτροπή έχει υποβάλλει πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου με την οποία καθορίζεται οριστικό σύστημα ρύθμισης των προϋποθέσεων υπό τις οποίες αλλοδαποί δύνανται να προσφέρουν οδική μεταφορική εξυπηρέτηση σε εθνικό επίπεδο εντός του κράτους μέλους (cabotage). Μολονότι δυνάμει του εν λόγω συστήματος εθνικών κανόνων για τα τεχνικά πρότυπα σχετικά με την κατασκευή και τον εξοπλισμό οχημάτων ειδικής μεταφοράς στα ξένα κράτη μέλη δεν επιτρέπεται η επιβολή περιορισμών σε οχήματα τα οποία συμμορφώνονται προς τους ισχύοντες κοινοτικούς ή τους διεθνείς κανόνες σχετικά με την τεχνική κατασκευή και τις απαιτήσεις εξοπλισμού, παρέχεται η δυνατότητα επιβολής άλλων μη τεχνικών απαιτήσεων. Επιπλέον εν τοιαύτη περιπτώσει θα ίσχυαν διαφορετικοί κανόνες για τους αλλοδαπούς και τους ημεδαπούς φορείς μεταφορών στην Κοινότητα πράγμα που θα είχε ως αποτέλεσμα στρέβλωση του ανταγωνισμού. Ως εκ τούτου η καθιέρωση νέων κανόνων που θα διέπουν τη μεταφορά των επικινδύνων εμπορευμάτων οδικά θα συμπληρώνουν την συγκρότηση οριστικού καθεστώτος καμποτάζ, εξασφαλίζοντας τη νομική υποχρέωση του Συμβουλίου για καθιέρωση της πλήρους ελευθερίας όσον αφορά την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών, σύμφωνα με τη Συνθήκη.

Η Κοινότητα ενέκρινε τον κανονισμό του Συμβουλίου (ΕΟΚ) 4060/89<sup>(2)</sup> όπως τροποποιήθηκε από τους κανονισμούς του Συμβουλίου (ΕΟΚ) 3356/91<sup>(3)</sup> και (ΕΟΚ) 3912/92<sup>(4)</sup>, για την εξάλειψη των συνοριακών ελέγχων κατά τις διεθνείς μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων βάσει της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων.

Η κατάργηση της υφιστάμενης υποδομής ελέγχου οχημάτων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα στα εσωτερικά σύνορα της Κοινότητας καθιστά απαραίτητη τη θέσπιση καταλλήλων και κοινών προτύπων ασφαλείας σ' αυτόν τον τομέα μεταφορών προς τα οποία θα πρέπει να συμμορφώνονται όλα τα κράτη μέλη που συμμετέχουν στην ενιαία αγορά.

Η οδηγία του Συμβουλίου 67/548/ΕΟΚ<sup>(5)</sup> σχετικά με την ταξινόμηση, την συσκευασία και την επισήμανση των επικινδύνων ουσιών καθορίζει τους κανόνες για την ταξινόμηση, την συσκευασία και την σήμανση των επικινδύνων ουσιών και παρασκευασμάτων που διατίθενται στην αγορά. Οι κανόνες αυτοί διαφέρουν από τους κανόνες για την ταξινόμηση που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Α στην παρούσα πρόταση, οι οποίοι θεσπίσθηκαν με βάση το σύστημα του ΟΗΕ για την ταξινόμηση των επικινδύνων ουσιών.

Η Επιτροπή, σε συμφωνία με τους μακροπρόθεσμους στόχους που καθορίζονται στην Agenda 21, κεφάλαιο 19 της Συνδιάσκεψης της UNCED στο Ρίο, θα εργασθεί καταβάλλοντας έντονες προσπάθειες στο πλαίσιο διαφόρων οργανισμών του ΟΗΕ, όπως π.χ. του οργανισμού μεταφορών του ΟΗΕ, για να εναρμονίσει τα δύο συστήματα ταξινόμησης.

#### Γ. Πεδίο της πρότασης

Με την παρούσα πρόταση οδηγίας δεν υπάρχει πρόθεση, κατά την εναρμόνιση των απαιτήσεων που προβάλλονται σήμερα από τα κράτη μέλη σε ολόκληρη την Κοινότητα, να μειωθεί το επίπεδο ασφαλείας που απαιτείται για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.

- 
- (1) Απόφαση του Συμβουλίου της 19.6.1993  
 (2) ΕΕ αριθ. L 390 της 30.12.89, σ. 18  
 (3) ΕΕ αριθ. L 318 της 20.11.91, σ. 1  
 (4) ΕΕ αριθ. L 395 της 31.12.92, σ. 6  
 (5) ΕΕ αριθ. L 196 της 16.8.1967, σ. 1

Η ασφάλεια αυτή επιβάλλεται να διατηρηθεί στο υψηλότερο δυνατό επίπεδο και τούτο αναμένεται ότι θα επιτευχθεί εφόσον λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι τροπολογίες που εγκρίνονται κατά την τακτική αναθεώρηση της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων και τις αντίστοιχες συστάσεις των Ηνωμένων Εθνών που εν γένει αποσκοπούν στην επίτευξη των υψηλότερων δυνατών επιπέδων ασφαλείας κοινής αποδοχής. Η παρούσα οδηγία εξασφαλίζει τη δυνατότητα να λαμβάνονται υπόψη οι ως άνω τροπολογίες συγκροτώντας επιτροπή δύναμει των άρθρων 7 και 8. Επιπλέον, όποτε διαμορφώνονται νέα ευρωπαϊκά πρότυπα για τις τεχνικές πτυχές της μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τις αναθεωρήσεις της πρότασης στο πλαίσιο της προς τούτο προβλεπόμενης διαδικασίας της επιτροπής.

Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη την ειδική φύση αυτών των μεταφορών, θα πρέπει στο πλαίσιο της παρούσας πρότασης τα κράτη μέλη να έχουν τη δυνατότητα θέσπισης συμπληρωματικών νομοθετικών διατάξεων για την ικανοποίηση ειδικών απαιτήσεων σχετικά με τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων για λόγους άλλους εκτός της ασφάλειας – για παράδειγμα για λόγους που σχετίζονται με το περιβάλλον ή την εθνική ασφάλεια, ενώ παράλληλα θα μεριμνούν ώστε αντίστοιχες επιλογές να μην αντιβαίνουν στους στόχους της Συνθήκης, ιδιαίτερα όσον αφορά τη συγκρότηση ενός ενιαίου χώρου δίχως εσωτερικά σύνορα. Ωστόσο, οι εκάστοτε περιορισμοί επιβάλλεται να κοινοποιούνται στην Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη, εφόσον τίθενται σε ισχύ.

Στην προσπάθεια εφαρμογής ενιαίων διατάξεων σε ολόκληρη τη Κοινότητα, με την εξάλειψη των φραγμών της ελεύθερης διακίνησης εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών και τη δημιουργία ενιαίας αγοράς παροχής μεταφορικών υπηρεσιών για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων στο εσωτερικό της, θεωρείται ότι θα προκύψουν ορισμένα οφέλη από την πρόταση αυτή για τις εταιρίες που συμμετέχουν στον τομέα μεταφορών και ιδιαίτερα τους φορείς μεταφορών.

Η παρούσα πρόταση δεν αντιμετωπίζει θέματα ελέγχων που η Επιτροπή προτίθεται να καλύψει με άλλες κοινοτικές διατάξεις.

#### Δ. Περιεχόμενα της πρότασης

Στο άρθρο 1 καθορίζεται το πεδίο της παρούσας πρότασης. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής οι ταχυδρομικές αποστολές και τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων υπό τον έλεγχο των ενόπλων δυνάμεων ενός κράτους μέλους. Με τη προσθήκη παραγράφου επιβεβαιώνεται ότι η υπάρχουσα και η μελλοντική κοινοτική νομοθεσία όσον αφορά την ασφάλεια των εργαζομένων, την κατασκευή των οχημάτων και την προστασία του περιβάλλοντος θα γίνει σεβαστή.

Στο άρθρο 2 καθορίζονται οι κύριοι όροι που χρησιμοποιούνται στην πρόταση. Προτείνεται για τα επικίνδυνα εμπορεύματα που καλύπτει η παρούσα πρόταση να ισχύσουν οι περιορισμοί που παρέχονται στα παραρτήματα και προέρχονται από την ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων όπως έχει τροποποιηθεί. Αυτός ο ορισμός των επικινδύνων εμπορευμάτων ήδη χρησιμοποιείται στις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων στην Ευρώπη καθώς και στην εθνική νομοθεσία των περισσότερων κρατών μελών. Εάν η ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων τροποποιηθεί προκειμένου να ευθυγραμμισθεί με τις συστάσεις που έχουν διατυπώσει τα Ηνωμένα Έθνη για τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων με πολλαπλά μέσα, ανάλογα θα πρέπει να τροποποιηθούν και τα παραρτήματα της παρούσας πρότασης ώστε να ανταποκρίνονται στις εν λόγω συστάσεις.

Ο ορισμός του οχήματος προέρχεται από την οδηγία του Συμβουλίου 92/53/ΕΟΚ όσον αφορά την έγκριση τύπου οχήματος προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνέπεια μεταξύ αυτής της πρότασης και της ήδη υφιστάμενης κοινοτικής νομοθεσίας. Μολονότι ο προτιμηθείς ορισμός είναι ελαφρώς περιοριστικότερος του αντιστοίχου της συμφωνίας ADR θεωρείται ότι καλύπτει τις περισσότερες "συνήθεις" μεταφορές. Οι τύποι οχημάτων που ενδεχομένως δεν καλύπτονται από τον ορισμό της παρούσας πρότασης μπορούν να ρυθμιστούν από τα κράτη μέλη μέσω της εθνικής τους νομοθεσίας.

Το άρθρο 3 ρυθμίζει τις προϋποθέσεις υπο τις οποίες επιτρέπεται η μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων σε συσκευασία ή χύδη και παράλληλα καλύπτει τις απαγορεύσεις μεταφοράς ορισμένων εμπορευμάτων.

Στόχο του άρθρου 4 αποτελεί η δυνατότητα στα κράτη μέλη να διατηρήσουν τα εθνικά πρότυπα στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι ισχύοντες εθνικοί κανόνες είναι σύμφωνοι με τις συστάσεις που έχουν διατυπώσει τα Ηνωμένα Έθνη για τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων με πολλαπλά μέσα προς τις οποίες εξάλλου σταδιακά εναρμονίζεται και η ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, ώστε η κατάσταση αυτή να είναι προσωρινού χαρακτήρα.

Τα άρθρα 5 και 6 καλύπτουν τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η ειδική νομοθεσία θεσπίζει για συγκεκριμένους λόγους κανόνες μεταφοράς εμπορευμάτων περισσότερο ή λιγότερο αυστηρούς για ορισμένα εξ αυτών. Οι περιπτώσεις αυτές επιβάλλεται να γνωστοποιούνται στην Επιτροπή.

Στην παράγραφο 1 του άρθρου 5 επαναλαμβάνεται η υφιστάμενη εξαίρεση βάση της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, δυνάμει της οποίας τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να απαγορεύουν ή να ρυθμίζουν κατά βούληση την κυκλοφορία επικινδύνων εμπορευμάτων στην επικράτειά τους για λόγους που δεν αφορούν την ασφάλεια. Επαρκή αιτιολόγηση για τη θέσπιση αυστηρότερων κανονιστικών διατάξεων ή την αντίστοιχη απαγόρευση μπορούν να συνιστούν περιβαλλοντικοί λόγοι ή λόγοι που σχετίζονται με την εθνική ασφάλεια.

Στην παράγραφο 2, η οποία συνδέεται με την παράγραφο 1, επιδιώκεται να διευκρινισθεί το πεδίο εφαρμογής της υφιστάμενης διάταξης περιθωρίου 10 599 των παραρτημάτων της πρότασης βάσει της οποίας τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν τους περιορισμούς που επί του παρόντος ισχύουν στις εθνικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, στα οχήματα που εκτελούν διεθνές δρομολόγιο στην επικράτειά τους. Οι περιορισμοί αυτοί επιβάλλεται να περιορίζονται σε θέματα που αφορούν την τοπική κυκλοφορία.

Στην παράγραφο 3 προβλέπεται ότι τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν αυστηρότερα μέτρα, τα οποία ενδεχομένως ισχύουν ήδη για τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στην επικράτειά τους, εφόσον δεν αφορούν τομείς της κατασκευής του οχήματος.

Στόχο της παραγράφου 1 του άρθρου 6 αποτελεί η διευκόλυνση των μεταφορών πολλαπλών μέσων κατά την αναγνώριση των απαιτήσεων για την ασφαλή μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων στις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Οι συγκεκριμένοι κανόνες για τα πολλαπλά μέσα βασίζονται περισσότερο στις συνολικές συστάσεις των Ηνωμένων Εθνών για τις μεταφορές πολλαπλών μέσων από ότι η ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων στην παρούσα εναρμόνισή της.



Η παράγραφος 2 επιτρέπει παρεκκλίσεις από την απαίτηση των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας για πολύ γνωστά ταξιδιωτικά έγγραφα σε περίπτωση που η μεταφορά εκτελείται αποκλειστικά και μόνο στην επικράτεια αποκλειστικά και μόνο ενός κράτους μέλους.

Στις παραγράφους 3 και 4 προβλέπεται εξαίρεση για απεριόριστο χρονικό διάστημα από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας των οχημάτων, των δοχείων και των δεξαμενών που κατασκευάζονται σύμφωνα με τις εθνικές κανονιστικές διατάξεις που ισχύουν κατά τη θέση σε ισχύ της παρούσας οδηγίας. Δεδομένων των επενδύσεων σε αντίστοιχο εξοπλισμό, επιβάλλεται να επιτραπεί η διατήρησή τους έως το τέλος της οικονομικής τους ζωής, υπό την προϋπόθεση ότι δεν θίγεται η ασφάλεια. Επιπλέον δυνάμει της παραγράφου 4 επιτρέπεται στα κράτη μέλη να εξακολουθήσουν την κατασκευή και τη χρήση εξοπλισμού ο οποίος ανταποκρίνεται στις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας έως ότου αναπτυχθούν και συμπεριληφθούν με αναφορά στα παραρτήματα της παρούσας οδηγίας εναρμονισμένα πρότυπα αλλά όχι μετά της 31 Δεκεμβρίου 1998. Επιτρέπεται η χρήση για απροσδιόριστη περίοδο και υπό τις προαναφερθείσες προϋποθέσεις οιοδήποτε εξοπλισμού κατασκευάζεται αφού τεθεί σε ισχύ η παρούσα οδηγία αλλά πριν της 31 Δεκεμβρίου 1998. Οι εργασίες που αφορούν τα πρότυπα έχουν ήδη αρχίσει και αναμένεται να οδηγήσουν στην αντικατάσταση των λεπτομερειακών διατάξεων της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων κατά τα επόμενα έτη. Μέχρι τότε τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν την κατασκευή ειδών εξοπλισμού είτε σύμφωνα με τις ήδη κείμενες διατάξεις της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων είτε σύμφωνα με τις εθνικές διατάξεις.

Η παράγραφος 5 προβλέπει ανάλογη εξαίρεση για τις ήδη υφιστάμενες (μεγάλης διάρκειας) επαναχρησιμοποιούμενες συσκευασίες.

Στην παράγραφο 6 προβλέπεται η έκθεση, αποκλειστικά και μόνο κατά τις εθνικές μεταφορές, κωδικών αντιμετώπισης κατεπειγόντων περιστατικών (όπως ο κώδικας "Hazchem") σε πορτοκαλόχρουν πινακίδα που προβλέπεται για οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα. Αυτό αποτελεί προσθήκη, ή εναλλακτική δυνατότητα, σε σχέση με το "χαρακτηριστικό αριθμό κινδύνου" που προβλέπουν οι διατάξεις της ευρωπαϊκής συμφωνίας για διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων που ενσωματώνονται στα παραρτήματα της παρούσας πρότασης. Οι κώδικες αυτοί εξασφαλίζουν στις υπηρεσίες αντιμετώπισης κατεπειγόντων περιστατικών την παροχή άμεσων πληροφοριών σχετικά με τις ενέργειες που επιβάλλεται να εκτελεστούν στην περίπτωση ατυχήματος που έχει επιπτώσεις στο φορτίο και είναι καλώς καθορισμένοι σε ορισμένα κράτη μέλη όπου χαίρουν και ιδιαίτερης εκτίμησης. Επί του παρόντος εξακολουθούν οι συζητήσεις σχετικά με την ενσωμάτωση στην ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων εναρμονισμένου κώδικα δράσης αντιμετώπισης κατεπειγόντων περιστατικών.

Στην παράγραφο 7 διατυπώνονται οι χαλαρότερες απαιτήσεις οι οποίες ενδέχεται να ισχύσουν για τις μεταφορές εκ μέρους των καταναλωτών δοχείων αερίου για είδη εξοπλισμού καταυλισμών, μικρές ποσότητες εκρηκτικών για τη βιομηχανία κατασκευών ή για τη μεταφορά περιορισμένων ποσοτήτων καυσίμου από επιβατικά οχήματα.

Η παράγραφος 8 καλύπτει την περίπτωση προσωρινών παρεκκλίσεων από τις διατάξεις που καθορίζονται στα παραρτήματα της παρούσας πρότασης, οι οποίες εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή που καθορίζει έκαστο κράτος όπως για παράδειγμα για τις άρτι επινοηθείσες συσκευασίες οι οποίες δεν έχουν εισέτι ενταχθεί στην ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές.

Με την παράγραφο 9 επιτρέπεται στα κράτη μέλη να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας για μεταφορές που εκτελούνται εξάπαξ και υποχρεωτικά υπό χρονικές συνθήκες που δεν επιτρέπουν την έγκαιρη αναθεώρηση των παραρτημάτων.

Η παράγραφος 10 καθορίζει διετή προθεμία ισχύος για τις υφιστάμενες διμερείς και πολυμερείς συμφωνίες των οποίων η διαπραγμάτευση έγινε υπό τους όρους της ADR από την ημερομηνία κατά την οποία τίθεται σε ισχύ η παρούσα πρόταση. Η περίοδος αυτή κρίνεται χρονικά επαρκής ώστε οι υφιστάμενες παρεκκλίσεις που θεωρούνται απαραίτητες να εισαχθούν και να δημοσιευθούν ως νέες διατάξεις των παραρτημάτων της ADR και να εγκριθούν μέσω της διαδικασίας της τεχνικής επιτροπής που προβλέπεται από το άρθρο 8 ως τροποποιήσεις των παραρτημάτων της οδηγίας αυτής.

Στο άρθρο 7 καθορίζεται ότι τα οχήματα που ταξινομούνται σε τρίτες χώρες μπορούν να εκτελούν διεθνείς μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων στο έδαφος της Κοινότητας εφόσον τηρούνται οι διατάξεις ADR.

Με τα άρθρα 8 και 9 καθορίζεται διαδικασία συγκρότησης επιτροπής για την περαιτέρω εναρμόνιση των διατάξεων που διέπουν την οδική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων. Εν προκειμένω, στόχο αποτελεί η ευθυγράμμιση της παρούσας οδηγίας με τις τροποποιήσεις της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων και η εναρμόνιση προς τις συστάσεις που έχουν διατυπώσει τα Ηνωμένα Έθνη όσον αφορά τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων ενώ παράλληλα επιδιώκεται η ενσωμάτωση των άρτι διαμορφωθέντων προτύπων και η εξασφάλιση της δυνατότητας λήψης συμπληρωματικών μέτρων για την επίτευξη ικανοποιητικού επιπέδου ασφάλειας.

Σε περίπτωση τροπολογιών για συγκεκριμένες κατηγορίες κινδύνου των παραρτημάτων, π.χ. ραδιενεργά υλικά, η προβλεπόμενη τεχνική επιτροπή λαμβάνει υπόψη τη γνώμη των εμπειρογνομόνων για το θέμα αυτό.

Το άρθρο 11 αναφέρεται στην ήδη εγκριθείσα οδηγία του Συμβουλίου 89/684/ΕΟΚ, οι διατάξεις της οποίας πλέον καλύπτονται από τα παραρτήματα της παρούσας οδηγίας. Τα πιστοποιητικά που εγκρίνουν τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 4 της προαναφερθείσας οδηγίας αναγνωρίζονται από την παρούσα πρόταση μέχρι της ίδιες οριακές ημερομηνίες.

Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την προσέγγιση  
των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις οδικές  
μεταφορές  
επικινδύνων εμπορευμάτων

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδιαίτερα το άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής<sup>(1)</sup>,

σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο<sup>(2)</sup>,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>(3)</sup>,

Εκτιμώντας:

ότι με την πάροδο του χρόνου οι εθνικές και οι διεθνείς μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων οδικώς έχουν σημαντικά αυξηθεί προκαλώντας κλιμάκωση των κινδύνων ατυχήματος,

ότι όλα τα κράτη μέλη της Κοινότητας, εξαιρούμενης της Ιρλανδίας, συγκαταλέγονται μεταξύ των συμβαλλομένων μερών της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων (ADR) της οποίας το γεωγραφικό πεδίο υπερβαίνει τα όρια της Κοινότητας και με την οποία καθορίζονται ενιαίοι κανόνες για την ασφαλή διεθνή μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων οδικώς, ότι κατά συνέπεια κρίνεται σκόπιμο να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής των κανόνων αυτών καλύπτοντας και τις εθνικές μεταφορές προκειμένου να εναρμονισθούν στην Κοινότητα οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες μεταφέρονται οδικά τα επικίνδυνα εμπορεύματα,

---

(1) ΕΕ αριθ. C

(2) ΕΕ αριθ. C

(3) ΕΕ αριθ. C

ότι δεν υφίσταται κοινοτική νομοθεσία που να καλύπτει το πλήρες φάσμα απαιτούμενων μέτρων για την ασφαλή μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και ότι τα αντίστοιχα εθνικά μέτρα ποικίλλουν από κράτος μέλος σε κράτος μέλος, ότι οι εν λόγω αποκλίσεις συνιστούν φραγμό στην ελεύθερη παροχή μεταφορικών υπηρεσιών και την ελεύθερη διακίνηση οχημάτων και ειδών μεταφορικού εξοπλισμού και ότι για την υπέρβαση του συγκεκριμένου εμποδίου απαιτείται η θέσπιση ενιαίων προϋποθέσεων που να ισχύουν για όλες τις διακοινοτικές μεταφορές,

ότι η εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας συνεπάγεται ότι, επιβάλλεται η ανάληψη δράσης σε κοινοτικό επίπεδο προκειμένου να εξασφαλισθεί συνέπεια προς την υπόλοιπη κοινοτική νομοθεσία, επαρκής εναρμόνιση ώστε να διευκολύνεται η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων και υπηρεσιών και εχέγγυα υψηλής ασφάλειας κατά τις εθνικές και διεθνείς επιχειρήσεις μεταφορών,

ότι επί του παρόντος δεν υφίσταται κοινοτική νομοθεσία η οποία να καλύπτει την ταξινόμηση, τη συσκευασία και τη σήμανση των επικινδύνων ουσιών προς μεταφορά, ότι η Κοινότητα ενέκρινε την οδηγία του Συμβουλίου 67/548/ΕΟΚ<sup>(1)</sup> για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων σχετικά με την ταξινόμηση, τη συσκευασία και την επισήμανση των επικινδύνων ουσιών για εμπορική διάθεση και ότι στην οδηγία δεν περιέχονται ειδικές διατάξεις όσον αφορά τις μεταφορές· ότι οι διατάξεις της οδηγίας δεν επηρεάζουν την δέσμευση της Κοινότητας να καταβάλει προσπάθειες για την μελλοντική εναρμόνιση των συστημάτων ταξινόμησης των επικινδύνων ουσιών στο πλαίσιο των στόχων της Agenda 21, κεφάλαιο 19 της Συνδιάσκεψης της UNCED στο Rio de Janeiro.

ότι επί του παρόντος δεν υφίσταται ειδική κοινοτική νομοθεσία για τις προϋποθέσεις ασφαλείας υπό τις οποίες πρέπει να μεταφέρονται οι βιολογικοί παράγοντες και οι γενετικώς τροποποιημένοι οργανισμοί στους οποίους αναφέρονται οι οδηγίες του Συμβουλίου 90/219/ΕΟΚ<sup>(2)</sup>, 90/220/ΕΟΚ<sup>(3)</sup> και 90/679/ΕΟΚ<sup>(4)</sup>,

---

(1) ΕΕ αριθ. L 196 της 18.08.67, σ. 1

(2) ΕΕ αριθ. L 117 της 08.05.90, σ. 1

(3) ΕΕ αριθ. L 117 της 08.05.90, σ. 15

(4) ΕΕ αριθ. L 274 της 31.12.90, σ. 1

ότι έχουν καθοριστεί μέτρα για την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων στους χώρους εργασίας που συμμετέχουν στη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων στην οδηγία του Συμβουλίου 89/391/ΕΟΚ<sup>(1)</sup>,

ότι οι διατάξεις της οδηγίας δεν επηρεάζουν την εφαρμογή άλλων κειμένων ή μελλοντικών κοινοτικών διατάξεων στον τομέα της ασφάλειας των εργαζομένων, της κατασκευής οχημάτων και της προστασίας του περιβάλλοντος,

ότι δυνάμει των διατάξεων της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων επιτρέπεται η σύναψη συμφωνιών, κατά παρέκκλιση των διατάξεων της ADR και ότι οι μεγάλοι αριθμοί των συναπτομένων συμφωνιών κατόπιν διμερών διαπραγματεύσεων μεταξύ των κρατών μελών συνεπάγεται στρεβλώσεις της ελεύθερης παροχής μεταφορικών υπηρεσιών για τα επικίνδυνα προϊόντα, ότι εφόσον συμπεριληφθούν οι απαραίτητες διατάξεις στα παραρτήματα της παρούσας οδηγίας θα υπάρξει υπέρβαση της ανάγκης αναλόγων παρεκκλίσεων, ότι, είναι απαραίτητο να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος κατά την οποία ενδεχομένως να εξακολουθήσει η εφαρμογή εκ μέρους των κρατών μελών των κείμενων συμφωνιών,

ότι είναι απαραίτητη η μεταφορά σε κοινοτική νομοθεσία των διεθνώς αποδεκτών διατάξεων της ADR, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων κατασκευής για οχήματα μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων, δεδομένου ότι η οδηγία του Συμβουλίου 70/156/ΕΟΚ<sup>(2)</sup>, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία του Συμβουλίου 92/53/ΕΟΚ<sup>(3)</sup>, επί του παρόντος δεν καλύπτει τις ειδικές απαιτήσεις έγκρισης τύπου οχημάτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων,

ότι απαιτήσεις έγκρισης τύπου θα εναρμονισθούν στο πλαίσιο της οδηγίας του Συμβουλίου 70/156/ΕΟΚ με αναφορές στις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας,

ότι οι υφιστάμενες διαδικασίες ενημέρωσης στον τομέα των αντιστοιχών εθνικών νομοσχεδίων θα χρησιμοποιηθούν προκειμένου να αυξηθεί η διαφάνεια για όλους τους οικονομικούς φορείς.

---

(1) ΕΕ αριθ. L 183 της 29.06.89, σ. 1

(2) ΕΕ αριθ. L 42 της 23.02.70, σ. 1

(3) ΕΕ αριθ. L 225 της 10.08.92, σ. 1

ότι τα κράτη μέλη θα διατηρήσουν το δικαίωμα εφαρμογής κανόνων που να ανταποκρίνονται στις συστάσεις των Ηνωμένων Εθνών για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων σε εθνικό επίπεδο εφόσον η ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων δεν έχει εισέτι εναρμονισθεί με τους κανόνες αυτούς που αναμένεται να διευκολύνουν τις συνδυασμένες μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων,

ότι τα κράτη μέλη επιβάλλεται να έχουν το δικαίωμα ρύθμισης ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας ορισμένων επικινδύνων εμπορευμάτων στην επικράτειά τους αποκλειστικά και μόνο για λόγους άσχετους προς την σφάλεια κατά την μεταφορά,

ότι για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να εφαρμόζουν αυστηρότερες ή επιεικέστερες απαιτήσεις για ορισμένες επιχειρήσεις μεταφοράς που εκτελούνται στην επικράτειά τους από οχήματα ταξινομημένα στη συγκεκριμένη επικράτεια, ότι σ' αυτό το πλαίσιο τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρήσουν το δικαίωμα να επιβάλουν για ορισμένες μεταφορές την χρήση άλλων μέσων,

ότι κατά την εναρμόνιση των προϋποθέσεων επιβάλλεται να λαμβάνονται υπόψη ειδικές εθνικές συγκυρίες και ότι ως εκ τούτου η οδηγία επιβάλλεται να είναι επαρκώς ελαστική και να παρέχει στα κράτη μέλη τις απαραίτητες δυνατότητες για ορισμένες παρεκκλίσεις, ότι η εφαρμογή των νέων εξελίξεων στη τεχνολογία και τη βιομηχανία επιβάλλεται να μην παρεμποδίζεται και ό,τι προς τούτο θα πρέπει να θεσπίζονται προσωρινές παρεκκλίσεις,

ότι οχήματα που ταξινομούνται σε τρίτες χώρες πρέπει να έχουν το δικαίωμα να εκτελούν διεθνείς μεταφορές στην επικράτεια ενός κράτους μέλους εφόσον τηρούν τις διατάξεις της ADR,

ότι κρίνεται απαραίτητο να εξασφαλισθεί η δυνατότητα ταχείας προσαρμογής της παρούσας οδηγίας στις τεχνικές προόδους εγκρίνοντας τις νέες διατάξεις της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, ενσωματώνοντας παραπομπές στα πρότυπα και συμπεριλαμβάνοντας άλλα μέτρα για την αναβάθμιση της ασφαλείας και με στόχο τη διευκόλυνση της εκτέλεσης των μέτρων που απαιτούνται προς τούτο, δημιουργώντας μια επιτροπή, καθιερώνοντας μια διαδικασία στενής συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής στο πλαίσιο αυτής της επιτροπής,

ότι τα παραρτήματα της παρούσας οδηγίας περιέχουν διατάξεις που καλύπτουν την επαγγελματική επιμόρφωση ορισμένων οδηγών οχημάτων για οδική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και ότι, κατά συνέπεια, ανακαλείται η οδηγία του Συμβουλίου 89/684/ΕΟΚ<sup>(1)</sup>,

ΕΝΕΚΡΙΝΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΟΔΗΓΙΑ:

---

(1) ΕΕ αριθ. L 398 της 30.12.89, σ. 33

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

### Πεδίο εφαρμογής, ορισμοί και γενικές διατάξεις

#### Άρθρο 1

1. Η παρούσα οδηγία ισχύει για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων οδικώς στο έδαφος της Κοινότητας. Δεν ισχύει για τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων που εκτελούν οχήματα τα οποία ανήκουν ή βρίσκονται υπό τον έλεγχο των ενόπλων δυνάμεων κράτους μέλους ή τις ταχυδρομικές αποστολές.
2. Εντούτοις οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας δεν επιρρεάζουν το δικαίωμα των κρατών μελών, εφόσον τηρείται η κοινοτική νομοθεσία, να καθορίζουν απαιτήσεις για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων όταν αυτή εκτελείται από οχήματα που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.
3. Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας ισχύουν εφόσον δεν θίγονται άλλες νομοθετικές διατάξεις της Κοινότητας σχετικά με την ασφάλεια των εργαζομένων, την κατασκευή οχημάτων και την προστασία του περιβάλλοντος.

#### Άρθρο 2

Κατά το νόημα της παρούσας οδηγίας νοείται ως:

- "ADR" η ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων που συνήφθη στις 30 Σεπτεμβρίου 1957 στη Γενεύη όπως τροποποιήθηκε,
- "όχημα" οιοδήποτε όχημα με κινητήρα το οποίο προορίζεται για οδική χρήση, ολοκληρωμένο ή ανολοκλήρωτο, το οποίο διαθέτει τουλάχιστον τέσσερις τροχούς και μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής μεγαλύτερη των 25 χιλιομέτρων ωριαίως καθώς και τα ρυμουλκούμενα από αυτό οχήματα εξαιρουμένων των οχημάτων τα οποία κινούνται σε σιδηροτροχιές, των γεωργικών και δασικών ελκυστήρων καθώς και όλων των κινητών μηχανών,



- "επικίνδυνα εμπορεύματα" οι ουσίες και τα αντικείμενα των οποίων ειδική μεταφορά απαγορεύεται ή επιτρέπεται μόνο υπό ορισμένες προϋποθέσεις βάσει των παραρτημάτων Α & Β της παρούσας οδηγίας,
- "μεταφορά" οιαδήποτε επιχείρηση οδικής μεταφοράς για την οποία χρησιμοποιείται εν μέρει ή καθ' ολοκληρία το δημόσιο οδικό σύστημα στην επικράτεια κράτους μέλους από τα προκαθορισθέντα οχήματα. Δεν αναφέρεται σε μεταφορές εντός επιχειρήσεων.

### Άρθρο 3

1. Τα επικίνδυνα εμπορεύματα των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται δυνάμει των παραρτημάτων Α & Β της παρούσας οδηγίας, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 6, δεν επιτρέπεται να μεταφέρονται οδικά.
2. Η μεταφορά των υπολοίπων επικινδύνων εμπορευμάτων που αναφέρονται στα παραρτήματα Α & Β επιτρέπεται υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζουν τα παραρτήματα αυτά ιδιαίτερα όσον αφορά:
  - (α) τη συσκευασία και την επισήμανση των ως άνω εμπορευμάτων, και
  - (β) την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία του οχήματος μεταφοράς των εν λόγω εμπορευμάτων, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 4, 5 και 6.
3. Οιαδήποτε αναφορά στα παραρτήματα Α & Β της παρούσας οδηγίας σε "συμβαλλόμενο μέρος" αναφέρεται, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας σε κράτος μέλος.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

### Παρεκλίσεις, περιορισμοί και εξαιρέσεις

#### Άρθρο 4

Έκαστο των κρατών μελών ενδέχεται, όσον αφορά θέματα που σχετίζονται με εθνικές επιχειρήσεις μεταφοράς οι οποίες εκτελούνται από οχήματα ταξινομημένα στην επικράτειά του αποκλειστικά και μόνο, να διατηρήσει ήδη κείμενες διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας για τη μεταφορά των επικινδύνων εμπορευμάτων οδικώς οι οποίες είναι σύμφωνες προς τις συστάσεις που έχουν διατυπώσει τα Ηνωμένα Έθνη για τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων έως ότου τα παραρτήματα Α και Β της παρούσας οδηγίας αναθεωρηθούν δεόντως ώστε να ανταποκρίνονται προς τις εν λόγω συστάσεις. Σε ανάλογες περιπτώσεις το κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά.

#### Άρθρο 5

1. Με την επιφύλαξη της λοιπής κοινοτικής νομοθεσίας, έκαστο κράτος μέλος διατηρεί το δικαίωμα να ρυθμίζει ή να απαγορεύει, αποκλειστικά και μόνο για άσχετους προς την ασφάλεια κατά την μεταφορά λόγους, τη μεταφορά ορισμένων επικινδύνων εμπορευμάτων στην επικράτειά του.
2. Οι διατάξεις που θεσπίζει κράτος μέλος όσον αφορά τη λειτουργία οχημάτων για την εκτέλεση διεθνών μεταφορών στην επικράτειά του, επίσης εγκρίνονται από το περιθώριο 10 559 του παραρτήματος Β της παρούσας οδηγίας, περιορίζονται ως προς το πεδίο εφαρμογής σε θέματα τοπικής κυκλοφορίας, ισχύουν για τις εθνικές και τις διεθνείς μεταφορές και δεν συνεπάγονται οιοσδήποτε αρνητικές διακρίσεις.
3. Έκαστο κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να εξακολουθήσει να εφαρμόζει αυστηρότερες διατάξεις όσον αφορά τη μεταφορά με οχήματα που ταξινομήθηκαν ή ετέθησαν σε λειτουργία στην επικράτειά του, εξαιρουμένων οιοσδήποτε κατασκευαστικών απαιτήσεων.

Άρθρο 6

1. Κάθε κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να επιτρέπει την οδική μεταφορά στην επικράτειά του επικίνδυνων εμπορευμάτων που ταξινομούνται, συσκευάζονται και επισημαίνονται σύμφωνα με τις διεθνείς απαιτήσεις για τις θαλάσσιες ή αεροπορικές μεταφορές, γίνονται δεκτά για οδική μεταφορά εφόσον η επιχείρηση μεταφοράς περιλαμβάνει θαλάσσια ή αεροπορική αποστολή.
2. Οιοσδήποτε διατάξεις που αναφέρονται στα παραρτήματα της παρούσας οδηγίας και οι οποίες αφορούν τη χρήση γλωσσών σε αντίστοιχα έγγραφα δεν ισχύουν για τις μεταφορές που εκτελούνται στην επικράτεια ενός κράτους μέλους. Τα κράτη μέλη ενδέχεται να επιτρέψουν τη χρήση γλώσσας άλλης των προβλεπομένων στα παραρτήματα για μεταφορές στην εθνική τους επικράτεια.
3. Έκαστο κράτος μέλος δικαιούται να επιτρέπει στην επικράτειά του τη συνέχιση της χρήσης οχημάτων ταξινομημένων στην επικράτειά του τα οποία κατασκευάστηκαν πριν τεθεί σε ισχύ η παρούσα οδηγία και τα οποία δεν είναι σύμφωνα προς τις διατάξεις της αλλά η κατασκευή τους ανταποκρινόταν στις απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας που ισχύει ως την ημερομηνία θέσης σε ισχύ της παρούσας οδηγίας, υπό την προϋπόθεση ότι τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο στην επικράτειά του και συντηρούνται ικανοποιητικά ώστε να εξασφαλίζονται τα αντίστοιχα επίπεδα ασφαλείας.
4. Έκαστο κράτος μέλος δικαιούται να διατηρήσει τις ήδη κείμενες διατάξεις εθνικής νομοθεσίας ως την ημερομηνία κατά την οποία θα αρχίσει να ισχύει η οδηγία για την κατασκευή, τη χρήση νέων δεξαμενών και τους όρους μεταφοράς νέων δεξαμενών και δοχείων οι οποίες θα διαφέρουν από τις θεσπιζόμενες στα παραρτήματα Α και Β της παρούσας οδηγίας, έως ότου συμπεριληφθούν αναφορές στα εναρμονισμένα πρότυπα για την κατασκευή και χρήση των δεξαμενών και των δοχείων στα παραρτήματα Α και Β της παρούσας οδηγίας τα οποία πληρούν τις διατάξεις και το αργότερο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1998.

Επιτρέπεται να εξακολουθήσει η χρήση των δοχείων και των δεξαμενών που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιανουαρίου 1999 και συντηρούνται ικανοποιητικά για την τήρηση των αντιστοιχών επιπέδων ασφαλείας υπό τις αρχικές προϋποθέσεις.

5. Έκαστο κράτος μέλος ενδέχεται να επιτρέψει τη χρήση συσκευασιών που έχουν κατασκευαστεί δίχως να πιστοποιηθεί ότι είναι σύμφωνες προς τις διατάξεις της ADR πριν από την ημερομηνία κατά την οποία τίθεται σε ισχύ η παρούσα οδηγία, υπό την προϋπόθεση ότι στις συσκευασίες αυτές αναφέρεται η ημερομηνία κατασκευής και ότι ανταποκρίνονται στις αντίστοιχες δοκιμές σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας ως την ημερομηνία που θα αρχίσει να εφαρμόζεται η παρούσα οδηγία και εφόσον όλες αυτές οι συσκευασίες συντηρούνται κατά τρόπο που να εξασφαλίζονται τα αντίστοιχα επίπεδα ασφαλείας (συμπεριλαμβανομένων των προβλεπόμενων δοκιμών και των επιθεωρήσεων), σύμφωνα με το εξής σχήμα: μεταλλικά δοχεία μέσης χωρητικότητας για μεταφορά χήδην και δοχεία ανοξειδωτού χάλυβα και αλουμινίου κατά μέγιστο για περίοδο 15 ετών από την ημερομηνία κατασκευής τους, άλλες μεταλλικές και πλαστικές συσκευασίες κατά μέγιστο για περίοδο 2 ετών από την ημερομηνία κατασκευής τους αλλά όχι αργότερο από τις 31 Δεκεμβρίου 1998.
6. Παρομοίως έκαστο κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να διατηρήσει μόνον τις διατάξεις δυνάμει των οποίων απαιτείται η ανάρτηση κώδικα δράσης για την αντιμετώπιση κατεπειγόντων περιστατικών σε ταξινομηθείσες δεξαμενές που μεταφέρονται από οχήματα έως ότου καθιερωθεί διεθνώς αποδεκτός κώδικας ενεργειών αντιμετώπισης κατεπειγόντων περιστατικών.
7. Έκαστο κράτος μέλος δικαιούται να διατηρεί επιεικέστερες διατάξεις των καθοριζομένων στα παραρτήματα Α και Β της παρούσας οδηγίας για τις εθνικές μεταφορές περιορισμένων ποσοτήτων ορισμένων επικινδύνων εμπορευμάτων σε επίπεδο εθνικών μεταφορών. Ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή για τις αντίστοιχες νομοθετικές διατάξεις.

8. Έκαστο κράτος μέλος δύναται να εγκρίνει προσωρινές παρεκκλίσεις από τα παραρτήματα Α & Β της παρούσας οδηγίας με στόχο την εκτέλεση των απαιτητήτων δοκιμών προκειμένου να τροποποιηθούν τα παραρτήματα Α & Β της παρούσας οδηγίας προσαρμοζόμενα στις τεχνολογικές και βιομηχανικές εξελίξεις, δίχως αρνητικές διακρίσεις λόγω εθνικότητας ή έδρας του μεταφορέα, κατά μέγιστο για περίοδο 4 ετών, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υποβαθμίζεται η ασφάλεια. Απαγορεύεται η ανανέωση αναλόγων παρεκκλίσεων. Η Επιτροπή ενημερώνεται σχετικά.
9. Έκαστο κράτος μέλος δύναται να επιτρέπει την εκτέλεση εφάπαξ μεταφορών επικινδύνων εμπορευμάτων που απαγορεύονται βάσει των παραρτημάτων Α & Β ή που εκτελούνται υπό διαφορετικές συνθήκες από τις προβλεπόμενες στα παραρτήματα Α και Β της παρούσας οδηγίας.
10. Υπό την επιφύλαξη της ως άνω παραγράφου έκαστο κράτος μέλος δύναται, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1996, να εφαρμόζει τις υφιστάμενες διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες με τα άλλα κράτη μέλη όπως προβλέπει και η ADR δίχως αρνητικές διακρίσεις λόγω εθνικότητας ή έδρας του μεταφορέα. Οιοσδήποτε περαιτέρω παρεκκλίσεις δυνάμει των περιθωριών 2010 και 10602 των παραρτημάτων Α και Β επιτρέπονται αποκλειστικά και μόνο δυνάμει μονομερών παρεκκλίσεων βάσει της παραγράφου 8.

#### Άρθρο 7

Τα οχήματα που ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία σε τρίτες χώρες έχουν το δικαίωμα να εκτελούν διεθνείς μεταφορές εκτός της Κοινότητας εφόσον τηρούν τις διατάξεις της ADR.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

## Τελικές διατάξεις

## Άρθρο 8

Οιαδήποτε τροπολογία προσαρμογής των παραρτημάτων στις επιστημονικές και τεχνικές προόδους που συντελούνται στους τομείς που καλύπτει η παρούσα οδηγία, ιδίως προκειμένου να ληφθούν υπόψη μελλοντικές τροποποιήσεις των παραρτημάτων της ADR, να ενσωματωθεί παραπομπή σε πρότυπα και να εξασφαλιστούν αποδεκτά επίπεδα ασφαλείας, εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 9.

## Άρθρο 9

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο των οδηγιών για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, καλούμενη εφεξής "επιτροπή", που απαρτίζεται από εκπροσώπους των κρατών μελών υπό την προεδρία εκπροσώπου της Επιτροπής.
2. Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην εν λόγω επιτροπή σχέδιο των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο αυτό μέσα σε προθεσμία που μπορεί να ορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος. Αποφασίζει με την πλειοψηφία που προβλέπεται στο άρθρο 148 παράγραφος 2 της συνθήκης για την έκδοση των αποφάσεων που καλείται να λάβει το Συμβούλιο βάσει πρότασης της Επιτροπής. Κατά την ψηφοφορία στην επιτροπή, οι ψήφοι των αντιπροσώπων των κρατών μελών σταθμίζονται σύμφωνα με το προαναφερόμενο άρθρο. Ο πρόεδρος δεν λαμβάνει μέρος στη ψηφοφορία.
3. Η Επιτροπή θεσπίζει μέτρα τα οποία μπορούν να εφαρμοστούν αμέσως. Εάν όμως τα μέτρα αυτά δεν είναι σύμφωνα με τη γνώμη που διατύπωσε η επιτροπή, ανακοινώνονται αμέσως από την Επιτροπή στο Συμβούλιο.
4. Στην περίπτωση αυτή η Επιτροπή αναβάλλει την εφαρμογή των μέτρων που αποφάσισε για διάστημα που ορίζεται σε κάθε πράξη που εγκρίνει το Συμβούλιο, αλλά που δεν μπορεί, σε καμία περίπτωση, να υπερβαίνει τους τρεις μήνες από την ημερομηνία της ανακοίνωσης.

Το Συμβούλιο μπορεί, με ειδική πλειοψηφία, να λάβει διαφορετική απόφαση μέσα στην προθεσμία που προβλέπεται στο προηγούμενο εδάφιο.

#### Άρθρο 10

1. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τα νομοθετικά, κανονιστικά και διοικητικά μέτρα που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση της παρούσας οδηγίας πριν την 1η Ιανουαρίου 1995. Ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή αμέσως.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε η επίσημη δημοσίευση των εγκρινομένων μέτρων να περιέχει ή συνοδεύεται από παραπομπή στην παρούσα οδηγία. Οι διαδικασίες διαμόρφωσης ανάλογης παραπομπής καθορίζονται από τα ίδια τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα κείμενα των διατάξεων της εθνικής νομοθεσίας που εγκρίνουν στο πεδίο της παρούσας οδηγίας.

#### Άρθρο 11

Κατά συνέπεια η οδηγία του Συμβουλίου 89/684/ΕΟΚ σχετικά με την επαγγελματική επιμόρφωση ορισμένων οδηγών οχημάτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων οδικώς ανακαλείται από την ημερομηνία κατά την οποία τίθεται σε ισχύ η παρούσα οδηγία. Τα προσωρινά πιστοποιητικά που εκδίδουν τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 4, παρ. 2 της ως άνω οδηγίας για τις εθνικές μεταφορές εξακολουθούν να ισχύουν έως τις 31 Δεκεμβρίου 1996. Τα πιστοποιητικά που εκδίδονται βάσει του άρθρου 4, παρ. 2 της εν λόγω οδηγίας μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν ως το τέλος της περιόδου ισχύος τους, αλλά όχι πέραν της 1ης Ιουλίου 1997 για τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων σε δοχεία και εκρηκτικών και όχι πέραν της 1ης Ιανουαρίου 2000 για άλλα επικίνδυνα εμπορεύματα.

**Άρθρο 12**

Η οδηγία αυτή απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Έγινε στις Βρυξέλλες,



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Τα περιθώρια 2 000 - 3 999 του Παραρτήματος Α της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων (ADR) όπως ισχύουν κατά την 1η Ιανουαρίου 1995.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ θα διατίθεται μετάφραση σε όλες τις κοινοτικές γλώσσες μόλις ολοκληρωθεί το οριστικό κείμενο και εκπονηθούν οι αντίστοιχες μεταφράσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Τα περιθώρια 10 000 - 260 000 του Παραρτήματος Β της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων (ADR), όπως ίσχυαν την 1η Ιανουαρίου 1995.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ Θα διατίθεται μετάφραση σε όλες τις κοινοτικές γλώσσες μόλις ολοκληρωθεί το οριστικό κείμενο και εκπονηθούν οι αντίστοιχες μεταφράσεις.

24

ISSN 0254-1483

COM(93) 548 τελικό

## ΕΓΓΡΑΦΑ

**GR**

14 07 06

---

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-93-585-GR-C

ISBN 92-77-60709-2

---

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Luxembourg