

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

ΚΟΜ(94) 573 τελικό
Βρυξέλλες, 09.12.1994

94/0284 (ΣΥΝ)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

*περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών
σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων
εμπορευμάτων*

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Α. ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα πρόταση αποτελεί το επιστέγασμα ευρείας κλίμακας διαβουλεύσεων με τα κράτη μέλη, τη βιομηχανία και τους κοινωνικούς εταίρους. Πράγματι, από τις αρχές ήδη του 1992 τα κράτη μέλη είχαν εκφράσει την επιθυμία όπως οι διεθνείς κανόνες που διέπουν τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων οδικώς και σιδηροδρομικώς αποτελέσουν τη βάση τόσο της εθνικής όσο και της διεθνούς σχετικής νομοθεσίας. Η Επιτροπή έχει ήδη ενεργήσει προς αυτήν την κατεύθυνση εκδίδοντας πρόταση για οδηγία-πλαίσιο περί μεταφοράς των διατάξεων της Ευρωπαϊκής συμφωνίας που αφορά τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR) ώστε να καλύπτονται όλες οι ενδοκοινοτικές οδικές μεταφορές· ακολουθεί ανάλογο μέτρο για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Ευνόητο είναι το ενδιαφέρον για τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, αφού κατά τα τελευταία έτη, με τις υπάρχουσες τάσεις οικονομικής ανάπτυξης, έχουν αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό οι μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων ανεξαρτήτως τρόπου μεταφοράς.

Ενεκα της αύξησης αυτής, και μάλιστα εξαιτίας αριθμού ατυχημάτων σχετικών με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων τα οποία σημειώθηκαν κατά τη δεκαετία κυρίως του 1980, η Κοινότητα έχει ήδη λάβει ορισμένα μέτρα για τη βελτίωση των όρων ασφάλειας κατά τις μεταφορές αυτές. Τα μέτρα αυτά ήταν συμπληρωματικά άλλων παρόμοιων που έχουν λάβει διάφοροι διεθνείς φορείς εκτός κοινοτικού πλαισίου.

Τα μέτρα αυτά ωστόσο αφορούσαν μέχρι σήμερα τις οδικές και τις θαλάσσιες μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, αφού τα ατυχήματα συνέβαιναν κατά τις μεταφορές αυτές.

Ομως, οι εν δυνάμει κίνδυνοι που συνδέονται με τη μεταφορά τέτοιων εμπορευμάτων σιδηροδρομικώς είναι εξίσου μεγάλοι, δεδομένου μάλιστα ότι αυτά μεταφέρονται συχνά σε μεγάλες ποσότητες μέσα από κατοικημένες περιοχές.

Να σημειωθεί επίσης ότι οι σιδηρόδρομοι εν γένει βρίσκονται σε φάση μετατροπών και αναδιάρθρωσης. Ήδη στην οδηγία 91/440/ΕΟΚ¹ προβλέπεται για πρώτη φορά ένας κάποιος διαχωρισμός της διαχείρισης της υποδομής από το κυρίως έργο της μεταφοράς και θεσπίζονται ορισμένα δικαιώματα πρόσβασης στην υποδομή των σιδηροδρόμων. Δημιουργείται έτσι η δυνατότητα να εισέρχονται στον κλάδο νέες επιχειρήσεις σιδηροδρόμων και να παρέχουν υπηρεσίες στις οποίες να περιλαμβάνεται και η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Συνεπώς, ένεκα του σταδιακού ανοίγματος της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών, είναι ζωτικής σημασίας η εγκαθίδρυση ενός νομοθετικού πλαισίου το οποίο να διέπει την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων.

B. ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

Οι διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων διέπονται σήμερα από την κανονιστική ρύθμιση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID), η οποία επισυνάπτεται ως παράρτημα 1 του προσαρτήματος Β της Σύμβασης περί διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (COTIF). Όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης αυτής, όχι όμως και η Κοινότητα ως τέτοια.

Η ρύθμιση RID ωστόσο καλύπτει μόνο τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων μεταξύ συμβαλλόμενων κρατών. Συνεπώς, οι σιδηροδρομικές μεταφορές τέτοιων εμπορευμάτων σε εθνικό επίπεδο δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της.

Σε εθνικό επίπεδο, οι σχετικές κανόνες αναπτύχθηκαν κατά διάφορο τρόπο. Ελλείπει κοινοτικής νομοθεσίας που να διέπει τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, το απαιτούμενο από τα διάφορα κράτη μέλη επίπεδο ασφάλειας προκειμένου για τις μεταφορές τέτοιων εμπορευμάτων σε εθνικό έδαφος ποικίλλει σημαντικά από κράτος σε κράτος. Πράγματι, οι διαφορές αυτές σημαίνουν ότι δεν μπορεί να εξασφαλισθεί σε ολόκληρη την Κοινότητα ο ίδιος και αρκούντως υψηλός βαθμός προστασίας και ασφάλειας. Για παράδειγμα, ο εξοπλισμός ή οι διαδικασίες που απαιτούνται επιπροσθέτως για μια μεταφορά σε ένα κράτος μέλος και που αποδεδειγμένα παρέχουν πρόσθετη ασφάλεια ενδέχεται να μην είναι υποχρεωτικά σε άλλα κράτη μέλη.

¹EE L 237, 24.8.1991, σ. 25

Επιπλέον, και εντελώς ανεξάρτητα από το κριτήριο της ασφάλειας καθεαυτό, η πολλαπλότητα και ποικιλότητα των διάφορων εθνικών νομοθεσιών που διέπουν τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους αποτελεί ένα σοβαρό εμπόδιο για την ελεύθερη κυκλοφορία τέτοιων εμπορευμάτων σε ολόκληρη την Κοινότητα και είναι συνεπώς ασύμβατη με τις απαιτήσεις της ενιαίας αγοράς. Έτσι, σιδηροδρομικές φορτηγάμαξες που κατασκευάζονται για να χρησιμοποιηθούν σε ένα κράτος μέλος ενδέχεται να μην γίνουν δεκτές στην αγορά άλλους κράτους μέλους με πρόσθετες απαιτήσεις.

Το ενδεχόμενο σοβαρών στρεβλώσεων του ανταγωνισμού επιδεινώνεται ακόμη περισσότερο όταν υπάρχουν διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών ή με τρίτες χώρες. Οι συμφωνίες αυτές, στις οποίες περιλαμβάνονται διατάξεις που αποκλίνουν από τους κανόνες ασφάλειας της ρύθμισης RID, σημαίνουν ότι δύο κράτη μέλη της Κοινότητας μπορούν να συμφωνήσουν σε διμερή βάση για την μεταξύ αυτών μεταφορά ορισμένων επικίνδυνων εμπορευμάτων, ενώ τα ίδια αυτά εμπορεύματα δεν μπορούν να διακινούνται στην υπόλοιπη Κοινότητα. Μια τέτοια κατάσταση οδηγεί σαφώς σε κατάτμηση της αγοράς, πράγμα που είναι εξίσου ασύμβατο με την ενιαία αγορά. Ενδιαφέρει λοιπόν να καταργηθούν αυτές οι συμφωνίες ή τουλάχιστον να γίνουν συμβατές με την αρχή περί μη εισαγωγής διακρίσεων λόγω εθνικότητας.

Για να βρεθεί λύση στα παραπάνω προβλήματα, πρέπει να θεσπισθούν ομοιόμορφοι κανόνες ασφάλειας οι οποίοι να διέπουν τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων σε ολόκληρη την Κοινότητα.

Το προσφορότερο προς τούτο μέσο είναι να ισχύσει η ρύθμιση RID όχι μόνο για τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών αλλά και στο εσωτερικό αυτών. Ένα προφανές πλεονέκτημα από τη χρησιμοποίηση της RID ως βάσεως εναρμόνισης είναι ότι δεν θα χρειαστεί να θεσπισθούν σε κοινοτικό επίπεδο νέοι κανόνες ή προδιαγραφές. Στην πράξη, εκείνο που επιδιώκεται είναι μια απλή επέκταση των κανόνων RID στις εθνικές μεταφορές. Πρόκειται στην πραγματικότητα για μια διαδικασία η οποία απλουστεύει τα πράγματα αφού τα κράτη μέλη δεν επιβαρύνονται με επιπλέον νομοθετικό ή διοικητικό έργο. Σκοπός είναι λοιπόν να δημιουργηθεί ένα σύνολο εναρμονισμένων κανόνων που να εφαρμόζονται ομοιόμορφα σε ολόκληρο τον κοινοτικό χώρο, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ενιαίας αγοράς. Το στοιχείο αυτό καθιστά την πρόταση της Επιτροπής ιδιαιτέρως ελκυστική για τα κράτη μέλη.

Να σημειωθεί ακόμη ότι ανάλογο μέτρο με την υποστήριξη των κρατών μελών, της βιομηχανίας και των κοινωνικών εταίρων έχει ήδη ληφθεί αναφορικά με τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων² και ότι πρόκειται σύντομα να εγκριθεί από το Συμβούλιο. Η ανάγκη θέσπισης αντίστοιχου μέτρου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές έχει υποστηριχθεί σθεναρά και από τα κράτη μέλη, επειδή κυρίως υπάρχει κίνδυνος στρεβλώσεων του ανταγωνισμού στο πλαίσιο των μεταφορών πολλαπλών μέσων εάν δεν αναληφθεί τέτοια δράση. Επιπλέον, η διαχείριση της ρύθμισης RID και της συμφωνίας ADR σε διεθνές επίπεδο γίνεται εκ παραλλήλου.

Γ. ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΤΗΝ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑΣ

α) Ποιοί είναι οι στόχοι της οδηγίας σε σχέση με τις υποχρεώσεις της Κοινότητας :

Να σημειωθεί ότι στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση γίνεται πλέον λόγος για την ειδική ευθύνη της Κοινότητας σε ό,τι αφορά θέματα ασφάλειας κατά τις μεταφορές. Αυτό αποτελεί αναγνώριση του γεγονότος ότι η αυξημένη φιλελευθεροποίηση του κλάδου των μεταφορών πρέπει να συνεπιφέρει αυξημένες εγγυήσεις των προδιαγραφών ασφάλειας. Η Κοινότητα έχει ήδη αναλάβει δράση και έχει θεσπίσει σχετική νομοθεσία που κατοχυρώνει ασφάλεια επαρκούς στάθμης για άλλες πλην σιδηροδρομικών μεταφορές. Οι προσπάθειες αυτές απέβλεπαν σε αντιμετώπιση της έλλειψης διαφάνειας, της ανεπάρκειας ορισμένων διατάξεων σε κοινοτικό πλαίσιο και της συχνής προσφυγής σε διιστάμενες εθνικές προδιαγραφές ασφάλειας.

Κοινοτικοί κανόνες που να διέπουν τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων σε εθνικό επίπεδο δεν υπάρχουν και οι υπάρχοντες εθνικοί κανόνες είναι ποικίλοι και ανόμοιοι.

Η οδηγία αποβλέπει σε εναρμόνιση των εθνικών νομοθεσιών σε ό,τι αφορά τον βαθμό ασφάλειας κατά τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτωντσι ώστε να κατοχυρωθεί ο ίδιος βαθμός ασφάλειας τόσο για τις διεθνείς μεταφορές όσο και για τις μεταφορές στο εσωτερικό όλων των κρατών μελών. Επιπλέον, πιστεύεται ότι η εναρμόνιση των κανόνων σε εθνικό επίπεδο θα οδηγήσει σε μια ενιαία αγορά παροχής υπηρεσιών σε

² Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων -ΕΕ C 17, 20.1.1994, σ. 6

ό,τι αφορά τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων στο εσωτερικό της Κοινότητας. Να προστεθεί ότι μια τέτοια εναρμόνιση θα άρει τα εμπόδια της ελεύθερης διακίνησης υλικού μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών (φορτηγάμαξες, φιάλες, δεξαμενές, συσκευασίες, διατάξεις ασφάλειας), με εξάλειψη κυρίως των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.

- β) Οι σχετικές αρμοδιότητες ανήκουν αποκλειστικά στην Ένωση ή και στα κράτη μέλη :

Επιμερισμένη αρμοδιότητα / άρθρο 75 Παράγρ. 1 (γ) της Συνθήκης.

- γ) Ποιά είναι η διάσταση του προβλήματος σε κοινοτική κλίμακα (π.χ., πόσα κράτη μέλη συμμετέχουν και τι λύση έχει βρεθεί μέχρι στιγμής) :

Η Κοινότητα δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης COTIF, το παράρτημα 1 του προσαρτήματος Β της οποίας είναι η ρύθμιση RID που διέπει τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων. Τα κράτη μέλη είναι όμως όλα συμβαλλόμενα μέρη. Οι όροι ωστόσο υπό τους οποίους διεξάγονται οι μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων σε εθνικό επίπεδο διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών. Όπως δείχνουν και τα προαναφερθέντα παραδείγματα, οι αποκλίσεις αυτές αποτελούν εμπόδιο για την ελεύθερη διακίνηση σιδηροδρομικώς μεταφερόμενων επικίνδυνων εμπορευμάτων αλλά και για την ελεύθερη διακίνηση υλικού μεταφορών στο εσωτερικό της Κοινότητας. Επιπλέον, διιστάμενες ερμηνείες των ισχυόντων εθνικών κανόνων ενδέχεται να οδηγήσουν σε μείωση της ασφάλειας των μεταφορών.

- δ) Ποιά είναι η αποτελεσματικότερη λύση που μπορεί να δοθεί με τα μέσα που έχουν στη διάθεση τους η Κοινότητα και τα κράτη μέλη :

Τρεις είναι οι πτυχές του προβλήματος. Όλα τα κράτη μέλη είναι ήδη συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης COTIF και εφαρμόζουν τη ρύθμιση RID που διέπει τις διεθνείς μεταφορές.

Ωστόσο, μεγάλος αριθμός διμερών και πολυμερών συμφωνιών και δασμολογικές ρήτρες προβλέπουν παρεκκλίσεις από τους κανόνες RID οι οποίες εξασθενίζουν τον ομοιόμορφο χαρακτήρα αυτών των κανόνων.

Επιπλέον, σε εθνικό επίπεδο υπάρχουν κανόνες που διέπουν τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, οι οποίοι μάλιστα βασίζονται κατά το μάλλον ή ήττον σε διεθνείς κανόνες. Οι κανόνες αυτοί μολοντούτο εξακολουθούν να διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών, αν και παρατηρείται σιγά σιγά κάποια ευθυγράμμιση με τους διεθνείς κανόνες.

Η μεταφορά της ρύθμισης RID στις εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών, επιπλέον της νομοθεσίας που διέπει τις μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών, κρίνεται συνεπώς ως το λιγότερο επαχθές μέσο κοινοτικής δράσης εν προκειμένω και ως μέσο το οποίο απαιτεί τη λιγότερη δυνατή δράση εκ μέρους των κρατών μελών και της Κοινότητας. Η σχετική διαδικασία πρέπει να θεωρείται ότι απλουστεύει τα πράγματα, αφού προϋποθέτει μάλλον τη χρησιμοποίηση ήδη υπαρχόντων και ευρέως αναγνωρισμένων κανόνων παρά τη θέσπιση νέων.

Όπως σημειώθηκε ήδη, η Επιτροπή είναι η πλέον αρμόδια να συντονίζει αυτές τις προσπάθειες εναρμόνισης, πράγμα που αποτελεί και τον σκοπό μιας πρότασης σαν κι αυτήν. Επιπλέον, μεταφέροντας στην κοινοτική νομοθεσία τους ήδη υπάρχοντες κανόνες περί μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, η Επιτροπή θα μπορέσει καλύτερα να εξασφαλίσει τη συνάφεια μεταξύ των κανόνων αυτών και άλλων σχετικών πτυχών της κοινοτικής νομοθεσίας. Ανάλογο μέτρο έχει ήδη ληφθεί σχετικά με την ασφάλεια των οδικών μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων μέσα στην Κοινότητα.

- ε) Πόση πραγματική προστιθέμενη αξία θα εξασφαλισθεί με τη δράση σε κοινοτικό επίπεδο και ποιό θα είναι το κόστος της αδράνειας ;

Όπως σημειώνεται ήδη στην απάντηση της πρώτης ερώτησης, η οδηγία αποβλέπει σε εναρμόνιση των εθνικών νομοθεσιών που διέπουν τους κανόνες ασφάλειας κατά τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, ώστε να κατοχυρωθεί ο ίδιος βαθμός ασφάλειας τόσο για τις διεθνείς μεταφορές όσο και για τις μεταφορές στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους, και να δημιουργηθούν έτσι οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς των υπηρεσιών μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων η οποία να καλύπτει την Κοινότητα ως σύνολο.

Σε περίπτωση αδράνειας, θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν εμπόδια στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, εξαιτίας των αποκλίσεων των εθνικών νόμων που διέπουν τις μεταφορές αυτές σε εθνικό επίπεδο από τους αντίστοιχους κανόνες που ισχύουν για διεθνείς μεταφορές.

Η ύπαρξη και ο πολλαπλασιασμός διμερών και πολυμερών συμφωνιών μεταξύ κρατών μελών θα διαιωνίζε ένα στοιχείο διακριτικής μεταχείρισης έναντι των υπολοίπων κρατών μελών, πράγμα που είναι απαράδεκτο σε ευρωπαϊκό πλαίσιο.

Τέλος, ο κίνδυνος στρέβλωσης σε σχέση με τις μεταφορές πολλαπλών μέσων δεν πρέπει να παραγνωρίζεται. Οι κανόνες RID και ADR αναπτύσσονται εκ παραλλήλου σε διεθνές επίπεδο. Αν ληφθεί υπόψη ότι η Επιτροπή έχει ήδη εγκρίνει πρόταση για οδηγία-πλαίσιο ADR η οποία και έχει προχωρήσει μέχρι το στάδιο της κοινής θέσης στο Συμβούλιο, οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν μέχρι σήμερα παραγκωνισθεί και παραμένουν χωρίς ενιαία κοινοτική αντιμετώπιση. Η παρούσα πρόταση αποσκοπεί σε θεραπεία αυτής της κατάστασης.

- στ) Ποιά μέσα δράσης διαθέτει η Κοινότητα ;
 ζ) Υπάρχει ανάγκη ενιαίου κανονισμού ή αρκεί μια οδηγία που θέτει γενικούς στόχους και παραπέμπει την εφαρμογή στα κράτη μέλη ;

Αν ληφθεί υπόψη ο ειδικός χαρακτήρας των υπόψη μεταφορών, η θέσπιση κοινών κανόνων βάσει ενός νομικού μέσου είναι ουσιαστικής σημασίας. Κατά κανόνα, η μεταφορά εμπορευμάτων χωρεί σε εθνικό επίπεδο, μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών.

Η τήρηση πολύ αυστηρών κανόνων ασφάλειας κατά τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων πρέπει να ανταποκρίνεται σε κριτήρια κατά το δυνατόν όμοια για όλα τα κράτη μέλη, επειδή υπάρχει φόβος να δημιουργηθεί κίνδυνος για τη ζωή του ανθρώπου, την περιουσία και το περιβάλλον, καθώς και σοβαρό εμπόδιο για την ελεύθερη κυκλοφορία των υπόψη εμπορευμάτων και των φορτηγαμαξών σε ολόκληρη την Κοινότητα.

Σε διαδικαστικό επίπεδο, η Επιτροπή δεν σκοπεύει να δυσχεράνει το έργο των κρατών μελών στην πορεία της εναρμόνισης. Η προσφυγή σε μια οδηγία είναι μια έγκυρη απάντηση για τον επιδιωκόμενο στόχο, αφού το μέτρο αποβλέπει σε τροποποίηση μόνο των υπαρχόντων εθνικών νόμων, ενώ ένας κανονισμός θα σήμαινε εγκατάλειψή τους. Μια σύσταση θα ήταν σαφώς ανεπαρκής αν ληφθεί υπόψη ο ειδικός χαρακτήρας του αντικειμένου και ο τεχνικός χαρακτήρας των σχετικών διατάξεων.

Δ. ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΛΛΕΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Όπως σημειώνεται στα προηγούμενα, η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στη θέσπιση ενός συνόλου κανόνων ασφάλειας κατά τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, οι οποίοι θα εφαρμόζονται ομοιόμορφα σε ολόκληρη τη Κοινότητα.

Παράλληλα με την επιδίωξη του στόχου αυτού, επιζητείται και η συνάφεια με άλλες κοινοτικές πολιτικές, ιδιαιτέρως δε με τα ακόλουθα μέτρα :

- Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων³.

Στο σκεπτικό της ανωτέρω πρότασης οδηγίας, η οποία έχει ήδη εγκριθεί από το Συμβούλιο ως κοινή θέση, υπάρχει προκειμένου για τις οδικές μεταφορές ο ίδιος στόχος με τον στόχο της παρούσας οδηγίας προκειμένου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Η έγκριση της παρούσας πρότασης προκειμένου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές θα εξασφαλίσει την επιθυμητή ισότητα από πλευράς ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.

- Οδηγίες 90/219/ΕΟΚ⁴ και 90/220/ΕΟΚ⁵ του Συμβουλίου σχετικά με την περιορισμένη χρήση και τη σκόπιμη ελευθέρωση (αντιστοίχως) γενετικώς τροποποιημένων μικροοργανισμών, καθώς και οδηγία 90/679/ΕΟΚ⁶ σχετικά με την προστασία των εργαζομένων από την έκθεσή τους σε βιολογικούς παράγοντες.

Οι ανωτέρω οδηγίες δεν καλύπτουν τις μεταφορές των υπόψη εμπορευμάτων. Σήμερα οι μεταφορές αυτές καλύπτονται σε διεθνές επίπεδο στο πλαίσιο της ρύθμισης RID. Η παρούσα οδηγία αποβλέπει συνεπώς στην κάλυψη του κενού καθιστώντας υποχρεωτική σε εθνικό επίπεδο τη συμμόρφωση προς τις ίδιες διατάξεις ασφάλειας που ισχύουν κατά τις διεθνείς μεταφορές των υπόψη εμπορευμάτων.

³ΕΕ αριθ. C 17, 20.1.1994, σ. 6

⁴ΕΕ αριθ. L 117, 8.5.1990, σ. 1

⁵ΕΕ αριθ. L 117, 8.5.1990, σ. 15

⁶ΕΕ αριθ. L 374, 31.12.1990, σ. 1

- Οδηγία 89/391/ΕΟΚ⁷ του Συμβουλίου περί λήψεως βελτιωτικών μέτρων για την ασφάλεια και υγεία των εργαζομένων στους χώρους εργασίας.
- Προτάσεις οδηγιών του Συμβουλίου σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας στους χώρους εργασίας επί των μέσων μεταφοράς και κατά την άσκηση του κυρίως έργου της μεταφοράς⁸, καθώς και σχετικά με την προστασία των εργαζομένων από κινδύνους που συνδέονται με χημικούς παράγοντες⁹.
- Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την αντιμετώπιση κινδύνων ατυχημάτων μεγάλης κλίμακας συνδεόμενων με επικίνδυνες ουσίες¹⁰.
- Οδηγία 67/548/ΕΟΚ¹¹ του Συμβουλίου σχετικά με την ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση επικίνδυνων ουσιών για τη διοχέτευσή τους στην αγορά.

Οι κανόνες αυτοί δεν καλύπτουν την ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση επικίνδυνων ουσιών σε σχέση με τη μεταφορά τους, πτυχή η οποία καλύπτεται από τη σχετική με τις μεταφορές νομοθεσία που ισχύει σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Δεδομένου ότι δεν υπάρχει κοινοτική νομοθεσία που να καλύπτει τις τρεις αυτές παραμέτρους για τους σκοπούς των μεταφορών, η παρούσα πρόταση αποσκοπεί σε πλήρωση αυτού του κενού.

Η Επιτροπή, στο πλαίσιο της δέσμευσής της (καθώς και εκείνης των κρατών μελών) με βάση τους μακροπρόθεσμους στόχους της συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον και την ανάπτυξη (Agenda 21, κεφάλαιο 19) που έλαβε χώρα στο Ρίο Ιανέιρο τον Ιούνιο του 1992, θα αναλάβει ενεργό δράση στο πλαίσιο των οργανισμών του ΟΗΕ (π.χ. των αρμόδιων επί θεμάτων μεταφορών) για την εναρμόνιση των συστημάτων ταξινόμησης. Στο πλαίσιο της ίδιας αυτής δέσμευσης, ζητείται από την Κοινότητα να εναρμονίσει τους εθνικούς προς τους διεθνείς κανόνες ταξινόμησης και επισήμανσης επικίνδυνων εμπορευμάτων.

⁷ ΕΕ αριθ. L 183, 29.6.1989, σ.1

⁸ ΕΕ αριθ. C 25, 28.1.1993

⁹ ΕΕ αριθ. C 165, 16.6.1993

¹⁰ ΕΕ αριθ. C 106, 14.4.1994, σ.4

¹¹ ΕΕ αριθ. L 196, 16.8.1967 σ.1

Ε. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Το άρθρο 1 προσδιορίζει το πεδίο εφαρμογής. Η παράγραφος 2 διασφαλίζει την εφαρμογή της κειμένης κοινοτικής νομοθεσίας η οποία άπτεται του αντικειμένου της παρούσας οδηγίας.

Στο άρθρο 2 ορίζονται οι κυριότεροι όροι που χρησιμοποιούνται στην πρόταση.

Στο άρθρο 3 διευκρινίζεται ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων επιτρέπονται εφόσον εκτελούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας, και ειδικότερα του παραρτήματός της.

Το άρθρο 4 παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να συνεχίσουν να εφαρμόζουν εθνικούς κανόνες συμβατούς με τις συστάσεις των Ηνωμένων Εθνών που αφορούν τις διά πολλαπλών μέσων (multimodal) μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων με τις οποίες εναρμονίζεται σταδιακά η ρύθμιση RID, μέχρις ότου η αναθεωρημένη διατύπωση του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας συμμορφωθεί προς τις προαναφερόμενες συστάσεις.

Τα άρθρα 5 και 6 προνοούν για περιπτώσεις κατά τις οποίες στις κείμενες εθνικές νομοθεσίες οι κανόνες που διέπουν τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων μπορεί να είναι κατά το μάλλον ή ήττον αυστηροί για ορισμένα εμπορεύματα και για συγκεκριμένους σκοπούς. Τέτοιες περιπτώσεις πρέπει να γνωστοποιούνται στην Επιτροπή.

Στο άρθρο 5 προβλέπεται ότι ένα κράτος μέλος εξακολουθεί να επιβάλλει αυστηρότερα μέτρα από αυτά που προβλέπει η παρούσα οδηγία για φορτηγάμαξες που ανήκουν στο σιδηροδρομικό του δίκτυο ή που είναι σ' αυτό καταχωρισμένες, υπό τον όρο ότι η μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων εκτελείται ως εθνική μεταφορά.

Το άρθρο 6 παράγραφος 1 αποβλέπει σε διευκόλυνση των διά πολλαπλών μέσων μεταφορών αναγνωρίζοντας τις απαιτήσεις για ασφαλή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων δια θαλάσσης και αεροπορικώς. Οι σχετικοί κανόνες βρίσκονται πιο κοντά στο πνεύμα των συστάσεων των Ηνωμένων Εθνών που αφορούν τις διά πολλαπλών μέσων μεταφορές από όσο η ρύθμιση RID στην τωρινή φάση εναρμόνισης. Το ίδιο άρθρο δίνει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να εξασφαλίζουν την τήρηση των βασικών κανόνων ασφάλειας κατά τις θαλάσσιες μεταφορές.

Όταν η μεταφορά περιορίζεται στο έδαφος ενός μόνο κράτους μέλους, το άρθρο 6 παράγραφος 2 επιτρέπει παρέκκλιση από την υποχρέωση που προβλέπεται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας και σύμφωνα με την οποία πρέπει να χρησιμοποιούνται πλείονες γλώσσες για τη σήμανση των εμπορευμάτων και τη σύνταξη των εγγράφων της μεταφοράς. Επιτρέπει επίσης τη χρησιμοποίηση εγγράφων διαφορετικού σχήματος.

Στο άρθρο 6 παράγραφοι 3 και 4 προβλέπεται απεριόριστης διάρκειας εξαίρεση από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, για φορτηγάμαξες, δοχεία και δεξαμενές κατασκευασμένα σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία την ισχύουσα κατά την ημερομηνία ενάρξεως εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Δεδομένου ότι τέτοιος εξοπλισμός και τροχάιο υλικό αντιπροσωπεύουν μια σημαντική επένδυση, πρέπει να επιτρέπεται η χρησιμοποίησή τους μέχρις ότου ολοκληρώσουν την εμπορική τους ζωή, υπό τον όρο ότι παραμένουν ασφαλή. Βάσει της παραγράφου 4 επιτρέπεται ακόμη στα κράτη μέλη να συνεχίσουν να κατασκευάζουν και χρησιμοποιούν εξοπλισμό ο οποίος ανταποκρίνεται στις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας, μέχρις ότου θεσπισθούν πρότυπα για τον εν λόγω εξοπλισμό τα οποία και να ενσωματωθούν στο παράρτημα της παρούσας πρότασης με σχετική αναφορά, το αργότερο έως την 31η Δεκεμβρίου 1998. Μπορεί επίσης να συνεχίσει να χρησιμοποιείται επ' αόριστον εξοπλισμός που θα έχει κατασκευασθεί στο διάστημα από της ενάρξεως εφαρμογής της παρούσας οδηγίας έως την 31η Δεκεμβρίου 1998, εφόσον τηρούνται οι ανωτέρω προϋποθέσεις. Μέχρι τότε, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να κατασκευάζουν και χρησιμοποιούν εξοπλισμό είτε σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ρύθμισης RID είτε σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας.

Το άρθρο 6 παράγραφος 5 προβλέπει παρέκκλιση σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται να χρησιμοποιείται στην επικράτεια ενός κράτους μέλους θερμοκρασία αναφοράς διαφορετική από την προβλεπόμενη στο παράρτημα, για τις μεταφορές υγροποιημένων αερίων και μειγμάτων μέσα σε δεξαμενές και κατάλληλη για τις κλιματολογικές συνθήκες της περιοχής εντός της οποίας θα γίνει η μεταφορά.

Το άρθρο 6 παράγραφος 6 προβλέπει εξαίρεση ανάλογη προς εκείνη του άρθρου 6 παράγραφος 4, για τις ήδη υπάρχουσες (μακράς διάρκειας) επαναχρησιμοποιήσιμες συσκευασίες.

Το άρθρο 6 παράγραφος 7 παρέχει τη δυνατότητα να μεταφέρονται έως την 1η Ιανουαρίου 1998 επικίνδυνα εμπορεύματα που ταξινομήθηκαν, συσκευάστηκαν και επισημάνθηκαν σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία πριν μεταφερθεί σ' αυτήν η παρούσα οδηγία.

Για τις μεταφορές που πραγματοποιούνται στην εθνική επικράτεια, το άρθρο 6 παράγραφος 8 παρέχει τη δυνατότητα αναγραφής κωδίκων δράσης για την αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών (όπως π.χ. ο κώδικας Hazchem) σε αντικατάσταση του κώδικα επισήμανσης κινδύνων που προβλέπει η RID.

Το άρθρο 6 παράγραφος 9 επιτρέπει στα κράτη μέλη να διατηρούν λιγότερο αυστηρές διατάξεις σε ό,τι αφορά μικρές ποσότητες ορισμένων επικίνδυνων εμπορευμάτων, μεταξύ των οποίων μπορούν ενδεχομένως να συμπεριληφθούν και τα χρησιμοποιούμενα για συντήρηση στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Το άρθρο 6 παράγραφος 10 επιτρέπει στα κράτη μέλη να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας για μεταφορές μονής κατεύθυνσης οι οποίες πρέπει να γίνουν μέσα σε τέτοια χρονική κλίμακα που δεν αφήνει αρκετά χρονικά περιθώρια για αναθεώρηση του παραρτήματος.

Το άρθρο 6 παράγραφος 11 καλύπτει την περίπτωση προσωρινών παρεκκλίσεων από τις διατάξεις του παραρτήματος της παρούσας πρότασης, παρεκκλίσεων οι οποίες χορηγούνται από την αρμόδια αρχή που ορίζει το κράτος μέλος, και που αφορούν για παράδειγμα νέου τύπου συσκευασίες οι οποίες δεν έχουν ακόμη υπαχθεί στη ρύθμιση RID.

Το άρθρο 6 παράγραφος 12 ορίζει διετή προθεσμία από τότε που αρχίζει να εφαρμόζεται η οδηγία, για υπάρχουσες συμφωνίες ή δασμολογικές ρήτρες που συνάπτονται μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών μελών, ή για σιδηροδρομικά δίκτυα για τα οποία οι σχετικές διαπραγματεύσεις γίνονται σύμφωνα με τους όρους της συνθήκης CIM. Το χρονικό αυτό διάστημα είναι αρκετό ώστε να εισαχθούν και ενσωματωθούν ως νέες διατάξεις στο παράρτημα της ρύθμισης RID και να εγκριθούν υπό μορφή τροπολογιών του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας, σύμφωνα με τη διαδικασία της επιτροπής την προβλεπόμενη στο άρθρο 8, όσες από τις ισχύουσες παρεκκλίσεις κρίνονται αναγκαίες.

Στο άρθρο 7 αναφέρεται ότι φορτηγάμαξες που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα από και προς μια τρίτη χώρα μπορούν να πραγματοποιούν διεθνείς μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων στην κοινοτική επικράτεια υπό τον όρο ότι οι μεταφορές πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις RID.

Με τα άρθρα 8 και 9 θεσπίζεται η διαδικασία της επιτροπής για περαιτέρω εναρμόνιση των διατάξεων που διέπουν τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων. Συγκεκριμένα, το ζήτημα είναι να ληφθούν υπόψη οι νέες διατάξεις που θεσπίζονται με τη ρύθμιση RID.

Σε περίπτωση τροπολογιών ειδικών κατηγοριών κινδύνου στο παράρτημα, π.χ. ραδιενεργό υλικό, η προβλεπόμενη επιτροπή θα συνεκτιμά τις απόψεις των εμπειρογνομόνων σχετικά.

ΣΤ. ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΟΧ

Αφού τα συμβαλλόμενα μέρη του ΕΟΧ με την εξαίρεση της Ισλανδίας, είναι και συμβαλλόμενα μέρη της COTIF, θα ήταν σκόπιμο γι' αυτά να συνδεθούν καταλλήλως με την εν λόγω δράση ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι κανόνες οι σχετικοί με τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων που περιγράφονται στην οδηγία μπορούν να εφαρμοστούν σε ολόκληρο τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

Σχετικά μ' αυτό, η Επιτροπή αναγνωρίζει τις ειδικές συνθήκες που αφορούν τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων στη Φινλανδία. Εξαιτίας του διαφορετικού εύρους της σιδηροδρομικής γραμμής στο φινλανδικό δίκτυο, οι μοναδικές διεθνείς μεταφορές από και προς την Φινλανδία σε σιδηροδρομικό δίκτυο με την ίδια απόσταση σιδηροτροχιών διεξάγονται με τα κράτη της τέως Σοβιετικής Ένωσης. Στην περίπτωση αυτή, και για ειδικούς τεχνικούς λόγους, η Φινλανδία δεν απαιτεί διεξαγωγή των σιδηροδρομικών μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων από και προς την τέως Σοβιετική Ένωση (η Φινλανδία και τα κράτη της τέως Σοβιετικής Ένωσης δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη της COTIF) σύμφωνα με τις διατάξεις RID και επιθυμεί διατήρηση αυτής της κατάστασης. Η Φινλανδία θεωρεί πιθανό ότι οι μεταφορές με τις δικές της φορτηγάμαξες θα παραμείνουν, τόσο για τις εσωτερικές όσο και για τις διεθνείς μεταφορές (δηλαδή με την τέως Σοβιετική Ένωση), σύμφωνα με τις διατάξεις RID. Η Φινλανδία είναι παρ' όλα αυτά ικανοποιημένη από το γεγονός ότι οι μεταφορές αυτές ανταποκρίνονται προς τις απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας και κατοχυρώνουν ασφάλεια επαρκώς υψηλής στάθμης. Οι μεταφορές αυτές, αν και καθόλου ασήμαντες από πλευράς εσόδων και για τα δύο μέρη, δεν επηρεάζουν κανένα άλλο κράτος μέλος της Κοινότητας ή του ΕΟΧ ούτε και εισάγουν διακρίσεις, πράγμα που εξηγείται γεωγραφικά. Η Επιτροπή είναι ευνοϊκά διατεθειμένη να εξετάσει σε εύθετο χρόνο το ενδεχόμενο χορήγησης κατάλληλης και περιορισμένης παρέκκλισης, τόσο στο πλαίσιο του ΕΟΧ όσο και μετά την προσχώρηση, η οποία να καλύπτει το παραπάνω ζήτημα σε περίπτωση προσχώρησης της Φινλανδίας στην Κοινότητα.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών
σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων
εμπορευμάτων

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής
Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής¹,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής².

σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο³.

Εκτιμώντας:

ότι κατά τα τελευταία έτη οι σιδηροδρομικές μεταφορές
επικίνδυνων εμπορευμάτων έχουν αυξηθεί σημαντικά, με
αποτέλεσμα να έχουν αυξηθεί και οι κίνδυνοι ατυχημάτων, και
ότι είναι συνεπώς ανάγκη να ληφθούν μέτρα που θα κατοχυρώνουν

1

2

3

ότι οι μεταφορές αυτές διεξάγονται υπό τους καλύτερους δυνατούς όρους ασφάλειας·

ότι όλα τα κράτη μέλη της Κοινότητας είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης περί διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (COTIF), το παράρτημα 1 του προσαρτήματος Β της οποίας αποτελεί τους ομοιόμορφους κανόνες σχετικά με τη συνθήκη για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων (CIM) είναι η κανονιστική ρύθμιση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID, και των οποίων η γεωγραφική εμβέλεια επεκτείνεται πέραν της Κοινότητας· ότι η ρύθμιση αυτή καλύπτει μόνο τις μεταξύ κρατών σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων και ότι συνεπώς οι τέτοιες μεταφορές σε εθνικό επίπεδο δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της·

ότι επομένως η εφαρμογή ομοιόμορφων κανόνων ασφάλειας σε ολόκληρη την Κοινότητα είναι απαραίτητη· ότι το προς τούτο προσφορότερο μέσο είναι να ισχύσει η ρύθμιση RID όχι μόνο για τις μεταξύ κρατών μελών μεταφορές αλλά και για τις μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών·

ότι έτσι δεν θεσπίζονται πρόσθετοι κανόνες, αλλά μάλλον ευθυγραμμίζονται οι εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών με τη ρύθμιση RID με σκοπό τη δημιουργία ενός συνόλου εναρμονισμένων κανόνων που θα εφαρμόζονται με ομοιόμορφο τρόπο σε ολόκληρο τον κοινοτικό χώρο και που θα είναι συμβατοί με τις απαιτήσεις της ενιαίας αγοράς·

ότι, μέσα στα πλαίσια της αρχής της επικουρικότητας, πρέπει να αναληφθεί δράση σε κοινοτικό επίπεδο ώστε να κατοχυρωθεί επαρκούς στάθμης ασφάλεια για τις εθνικές και διεθνείς μεταφορές, να υπάρξουν εγγυήσεις για την εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού με διευκόλυνση της ελεύθερης διακίνησης εμπορευμάτων και υπηρεσιών σε ολόκληρη την Κοινότητα καθώς και να διασφαλισθεί ότι η νομοθεσία αυτή είναι συμβατή προς τη νομοθεσία άλλων κοινοτικών πολιτικών·

ότι, σε ό,τι αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων σε εθνικό επίπεδο, τα κράτη μέλη πρέπει να διατηρήσουν το δικαίωμα να εφαρμόζουν κανόνες οι οποίοι απηχούν τις συστάσεις των Ηνωμένων Εθνών που αφορούν τις διά πολλαπλών μέσων (multimodal) μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, στον βαθμό που η ρύθμιση RID δεν έχει ακόμη εναρμονιστεί με του εν λόγω κανόνες, οι οποίοι και θα διευκολύνουν τις εν λόγω μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων.

ότι τα κράτη μέλη πρέπει να διατηρήσουν το δικαίωμα τήρησης αυστηρότερων όρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται ως εθνικές μεταφορές.

συνεπώς, η οδηγία θα πρέπει να παρέχει αρκετή ευελιξία ώστε τα κράτη μέλη να έχουν τη δυνατότητα ορισμένων προσωρινών παρεκκλίσεων, αναφορικά κυρίως με την κατασκευή φορτηγαμαξών, δεξαμενών, δοχείων των συσκευασιών ή με τη χρήση ενός κώδικα δράσης για έκτακτες ανάγκες. ότι δεν θα πρέπει να παρεμποδίζεται η εφαρμογή των νέων εξελίξεων στην τεχνολογία και τη βιομηχανία και ότι προς τούτο πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα προσωρινών παρεκκλίσεων.

ότι βάσει των διατάξεων της συνθήκης CIM επιτρέπεται η σύναψη συμφωνιών, ή δασμολογικών ρητρών, που αποκλίνουν από τη ρύθμιση RID και ότι ο μεγάλος αριθμός τέτοιων συμφωνιών, ή δασμολογικών ρητρών, οι οποίες συνάπτονται σε διμερή βάση μεταξύ κρατών μελών, ή σιδηροδρομικών δικτύων, δημιουργεί στρέβλωση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.

ότι με την προσθήκη των αναγκαίων διατάξεων στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας θα εκλείψει η ανάγκη τέτοιων παρεκκλίσεων. ότι είναι ανάγκη να προβλεφθεί μια μεταβατική περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας τα κράτη μέλη θα μπορούν ακόμη να εφαρμόζουν τις ισχύουσες συμφωνίες ή δασμολογικές ρήτρες.

ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων από και προς τρίτη χώρα επιτρέπονται υπό τον όρο ότι πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ρύθμισης RID·

ότι οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας ισχύουν με την επιφύλαξη της εφαρμογής άλλων κοινοτικών διατάξεων, ήδη ισχυουσών ή μελλοντικών, σχετικά με την ασφάλεια των εργαζομένων και την προστασία του περιβάλλοντος·

ότι δεν υπάρχει κοινοτική νομοθεσία που να καλύπτει την ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση επικίνδυνων εμπορευμάτων σε σχέση με τη μεταφορά τους· ότι η Κοινότητα έχει εκδόσει την οδηγία 67/548/ΕΟΚ⁴ περί προσεγγίσεως των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων σχετικά με την ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση επικίνδυνων ουσιών για τη διοχέτευσή τους στην αγορά, οδηγία που δεν περιέχει ειδικές διατάξεις σχετικά με τη μεταφορά· ότι οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας ισχύουν με την επιφύλαξη της δέσμευσης που έχει αναλάβει η Κοινότητα να επιδιώξει τη μελλοντική εναρμόνιση των συστημάτων ταξινόμησης επικίνδυνων ουσιών, δέσμευση την οποία ανέλαβαν η Κοινότητα και τα κράτη μέλη στο πλαίσιο των στόχων της συνδιάσκεψης UNCED (Agenda 21 κεφάλαιο 13) που έλαβε χώρα στο Ρίο Ιανέιρο τον Ιούνιο του 1992·

ότι δεν υπάρχει ακόμη ειδική κοινοτική νομοθεσία η οποία να διέπει τους όρους ασφάλειας υπό τους οποίους πρέπει να μεταφέρονται σιδηροδρομικώς βιολογικοί παράγοντες και γενετικώς τροποποιημένοι οργανισμοί (οδηγίες 90/219/ΕΟΚ⁵, 90/220/ΕΟΚ⁶ και 90/679/ΕΟΚ⁷ του Συβουλίου)· ότι η ρύθμιση RID διέπει μόνο τις διεθνείς μεταφορές τέτοιων εμπορευμάτων και ότι πρέπει να θεσπιστούν κανόνες όμοιοι με τους προβλεπόμενους στους παραπάνω κανονισμούς οι οποίοι να διέπουν τις σιδηροδρομικές μεταφορές των εν λόγω εμπορευμάτων στο εσωτερικό των κρατών μελών·

⁴ ΕΕ αριθ. L 196, 16.8.67, σ. 1

⁵ ΕΕ αριθ. L 117, 8.5.90, σ. 1

⁶ ΕΕ αριθ. L 117, 8.5.90, σ. 15

⁷ ΕΕ αριθ. L 374, 31.12.90, σ.1

ότι στην οδηγία 89/391/ΕΟΚ⁸ του Συμβουλίου προβλέπονται μέτρα για την ασφάλεια και υγεία των εργαζομένων στους χώρους εργασίας· ότι εκπονούνται περαιτέρω κοινοτικά μέτρα σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας στους χώρους εργασίας επί των μέσων μεταφοράς και κατά την άσκηση του κυρίως έργου της μεταφοράς·

ότι πρέπει να υπάρχει δυνατότητα ταχείας προσαρμογής της παρούσας οδηγίας προς την τεχνική πρόοδο, ιδιαιτέρως με την έγκριση των νέων διατάξεων που θεσπίζονται με τη ρύθμιση RID· ότι, για να διευκολυνθεί η εφαρμογή των απαιτούμενων μέτρων, πρέπει να συσταθεί μια επιτροπή στο πλαίσιο της οποίας να καθιερωθεί μια διαδικασία στενής συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

⁸ ΕΕ αριθ. L 183, 29.6.1989, σελ. 1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι**ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ****Άρθρο 1**

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται για τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων στο εσωτερικό των κρατών μελών ή μεταξύ αυτών. Τα κράτη μέλη μπορούν ωστόσο να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων που ανήκουν στις ένοπλες δυνάμεις ή βρίσκονται υπό την ευθύνη τους.
2. Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας εφαρμόζονται με την επιφύλαξη άλλων κοινοτικών διατάξεων σχετικών με την ασφάλεια των εργαζομένων και την προστασία του περιβάλλοντος.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας:

- ως "RID" νοείται η κανονιστική ρύθμιση που διέπει τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων και που εμφανίζεται ως παράρτημα 1 του προσαρτήματος Β της Σύμβασης περί διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (COTIF), μαζί με τις τροπολογίες.
- ως "CIM" νοούνται οι ομοιόμορφοι κανόνες της συνθήκης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων, προσάρτημα Β της Σύμβασης περί διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (COTIF).

- ως επικίνδυνα εμπορεύματα" νοούνται ουσίες και εμπορεύματα των οποίων απαγορεύεται η δια σιδηροδρομών μεταφορά ή επιτρέπεται υπό ορισμένους μόνο όρους που τίθενται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας.
- ως "μεταφορά" νοείται οποιαδήποτε πράξη μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων σιδηροδρομικώς, η οποία λαμβάνει χώρα ολικώς ή μερικώς στην επικράτεια ενός κράτους μέλους και στην οποία συμπεριλαμβάνονται οι δραστηριότητες φόρτωσης και εκφόρτωσης καθώς και η μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς μετακίνηση και η προσωρινή αποθήκευση στο πλαίσιο πάντοτε της μεταφοράς που καλύπτονται από το παράρτημα της παρούσας οδηγίας, με την επιφύλαξη των νομοθετικών ρυθμίσεων των κρατών μελών σε ό,τι αφορά τη νομική ευθύνη τέτοιων πράξεων. Δεν περιλαμβάνονται μεταφορές που πραγματοποιούνται εξ ολοκλήρου εντός της περιμέτρου μιας τοποθεσίας.

Άρθρο 3

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 6, επικίνδυνα εμπορεύματα των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται βάσει του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας δεν επιτρέπεται να μεταφέρονται σιδηροδρομικώς.
2. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές λοιπών επικίνδυνων εμπορευμάτων επιτρέπονται στο πλαίσιο των όρων του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα οδηγία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ
ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΙΣ, ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

Άρθρο 4

Για τους σκοπούς των εθνικών σιδηροδρομικών μεταφορών που πραγματοποιούνται στην επικράτειά του, κάθε κράτος μέλος μπορεί να διατηρεί τις περί σιδηροδρομικών μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας που είναι συμβατές με τις συστάσεις των Ηνωμένων Εθνών περί μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, μέχρις ότου αναθεωρηθεί το παράρτημα της παρούσας οδηγίας έτσι ώστε να ανταποκρίνεται προς τις παραπάνω συστάσεις. Στις περιπτώσεις αυτές, το εκάστοτε κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά.

Άρθρο 5

1. Με την επιφύλαξη της λοιπής κοινοτικής νομοθεσίας, κάθε κράτος μέλος διατηρεί το δικαίωμα να ρυθμίζει ή να απαγορεύει, για λόγους αποκλειστικά και μόνο άσχετους προς την ασφάλεια κατά τη μεταφορά (για λόγους κυρίως εθνικής ασφάλειας), τη μεταφορά ορισμένων επικίνδυνων εμπορευμάτων στην επικράτειά του.
2. Προκειμένου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων μέσα στην επικράτειά τους, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να εξακολουθήσουν να εφαρμόζουν διατάξεις αυστηρότερες από τις προβλεπόμενες στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας, εξαιρουμένων των κατασκευαστικών προδιαγραφών.
3. Εάν ένα κράτος μέλος κρίνει ότι οι ισχύουσες διατάξεις ασφάλειας επιδέχονται βελτίωση, μετά από κάποιο ατύχημα ή περιστατικό, ώστε να περιοριστούν οι κίνδυνοι τους οποίους συνεπάγεται η μεταφορά ή εάν συντρέχει λόγος να αναληφθεί επείγουσα δράση, το κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή, από το στάδιο ήδη του προγραμματισμού, σχετικά με τα μέτρα που προτίθεται να λάβει. Ενεργώντας στα πλαίσια της διαδικασίας του άρθρου 9, η Επιτροπή

αποφασίζει κατά πόσον πρέπει να επιτραπεί η εφαρμογή των μέτρων αυτών και προσδιορίζει τη διάρκειά τους.

Άρθρο 6

1. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να αποδέχεται την μέσω του εδάφους του σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων που ταξινομήθηκαν, συσκευάστηκαν και επισημάνθηκαν σύμφωνα με τους διεθνείς όρους θαλάσσιων ή αεροπορικών μεταφορών όταν η μεταφορά περιλαμβάνει θαλάσσιο πλού ή πτήση. Όταν στο πλαίσιο διεθνούς μεταφοράς, περιλαμβάνεται θαλάσσιος πλους, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν διατάξεις επιπλέον εκείνων του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας, ώστε να συνεκτιμώνται και οι διεθνείς κανόνες που διέπουν τις θαλάσσιες μεταφορές.
2. Οι διατάξεις του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας που αφορούν τη χρήση γλωσσών για σήμανση των εμπορευμάτων και σύνταξη σχετικών εγγράφων δεν ισχύουν για μεταφορές που περιορίζονται στην επικράτεια ενός μόνο κράτους μέλους. Για μεταφορές που πραγματοποιούνται στην επικράτειά τους, τα κράτη μέλη μπορούν να εγκρίνουν τη χρήση γλωσσών άλλων από τις προβλεπόμενες στο παράρτημα.
3. Κάθε κράτος μέλος έχει τη δυνατότητα να επιτρέπει, στην επικράτειά του και μόνο, τη χρησιμοποίηση σιδηροδρομικών φορτηγαμαξών που δεν πληρούν τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, εφόσον θα έχουν κατασκευασθεί προ της 1ης Ιανουαρίου 1997 σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία που θα ισχύει έως και την 31η Δεκεμβρίου 1996, και συντηρούνται στην απαιτούμενη στάθμη ασφάλειας.
4. Σχετικά με την κατασκευή, χρήση και τους όρους μεταφοράς νέων δεξαμενών και νέων δοχείων κατά την έννοια του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας (class 2), κάθε κράτος μέλος μπορεί, το αργότερο έως την 31η Δεκεμβρίου 1998, να διατηρεί διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας διαφορετικές από τις διατάξεις του παραρτήματος, μέχρις

όπου προστεθεί στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας αναφορά σχετική με τις προδιαγραφές κατασκευής και χρησιμοποίησης που θα έχουν την ίδια δεσμευτική ισχύ με εκείνες. Δοχεία και δεξαμενές κατασκευασμένα προ της 1ης Ιανουαρίου 1999 μπορούν να συνεχίσουν να χρησιμοποιούνται εφόσον συντηρούνται στην απαιτούμενη στάθμη ασφάλειας.

5. Σχετικά με τη θερμοκρασία αναφοράς για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων ή μειγμάτων υγροποιημένων αερίων στην επικράτειά του, κάθε κράτος μέλος μπορεί να διατηρεί διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας διαφορετικές από τις διατάξεις του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας, μέχρις ότου θεσπιστούν, ως ευρωπαϊκές προδιαγραφές, διατάξεις σχετικές με τις θερμοκρασίες αναφοράς για τις διάφορες κλιματικές περιοχές και προστεθεί σχετική αναφορά στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας.
6. Για μεταφορές που πραγματοποιούνται στην επικράτειά του, κάθε κράτος μέλος έχει τη δυνατότητα να επιτρέπει τη χρησιμοποίηση δοχείων συσκευασίας κατασκευασμένων προ της 31ης Δεκεμβρίου 1996 και μη πιστοποιημένων με βάση τις απαιτήσεις RID, υπό τον όρο ότι αναγράφεται επ' αυτών η ημερομηνία κατασκευής, ότι μπορούν να υποβληθούν επιτυχώς στις δοκιμές τις προβλεπόμενες από την εθνική νομοθεσία που θα ισχύει έως και την 31η Δεκεμβρίου 1996 και ότι συντηρούνται στην απαιτούμενη στάθμη ασφάλειας (συμπεριλαμβάνονται δοκιμές και επιθεωρήσεις όπου αυτό απαιτείται), ως εξής: μεταλλικά εμπορευματοκιβώτια μέσης χωρητικότητας για μεταφορά χύμα και μεταλλικά βυτία χωρητικότητας πλέον των 50 λίτρων μπορούν να χρησιμοποιηθούν επί 15 το πολύ έτη μετά την ημερομηνία κατασκευής τους· άλλα μεταλλικά δοχεία συσκευασίας και όλα τα πλαστικά δοχεία συσκευασίας μπορούν να χρησιμοποιηθούν επί πέντε το πολύ έτη μετά την ημερομηνία κατασκευής τους, όχι όμως πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 1998.

7. Κάθε κράτος μέλος έχει τη δυνατότητα να επιτρέπει να μεταφέρονται στην επικράτειά του έως και την 31η Δεκεμβρίου 1998 ορισμένα επικίνδυνα εμπορεύματα που συσκευάστηκαν μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1997, αρκεί η ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανσή τους να έγινε σύμφωνα με τις απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας που ίσχυε μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1997.
8. Για σιδηροδρομικές μεταφορές που πραγματοποιούνται στην επικράτειά του, κάθε κράτος μέλος μπορεί να διατηρεί διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας που ίσχυαν πριν μεταφερθεί σ' αυτήν η παρούσα οδηγία, σχετικά με την αναγραφή ενός κώδικα δράσης έκτακτης ανάγκης αντί του αριθμού επισήμανσης κινδύνων, όπως απαιτείται βάσει του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας.
9. Κατόπιν συνεννοήσεως με την Επιτροπή, κάθε κράτος μέλος μπορεί να διατηρεί διατάξεις λιγότερο αυστηρές εκείνων του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας, σε ό,τι αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές μικρών ποσοτήτων ορισμένων επικίνδυνων εμπορευμάτων στην επικράτειά του, με την εξαίρεση ουσιών μέσης ή υψηλής στάθμης περιεκτικότητας σε ραδιενέργεια.
10. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να εγκρίνει να πραγματοποιούνται στην επικράτειά του μονής κατεύθυνσης μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων, οι οποίες είτε απαγορεύονται βάσει του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας ή πραγματοποιούνται υπό όρους διαφορετικούς απ' αυτούς που ορίζονται στο παράρτημα.
11. Υπό τον όρο ότι αυτό δεν θα αποβαίνει σε βάρος της ασφάλειας, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν προσωρινές παρεκκλίσεις από το παράρτημα της παρούσας οδηγίας με σκοπό να διεξαχθούν στην επικράτειά τους οι δοκιμές που είναι αναγκαίες για τροποποίηση των διατάξεων του παραρτήματος έτσι ώστε να ανταποκρίνονται προς τις εξελίξεις της τεχνολογίας και της βιομηχανίας. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή, η οποία με τη σειρά της ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη.

Οι παρεκκλίσεις αυτές εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις βασιζόμενες στην εθνικότητα ή τον τόπο εγκατάστασης του αποστολέα, της επιχείρησης ή του παραλήπτη. Οι παρεκκλίσεις ισχύουν επί πέντε έτη κατ' ανώτατο όριο και δεν ανανεώνονται.

12. Το αργότερο έως την 31η Δεκεμβρίου 1998, κάθε κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόζει ισχύουσες συμφωνίες τις οποίες έχει συνάψει με άλλα κράτη μέλη, χωρίς διακρίσεις βασιζόμενες στην εθνικότητα ή τον τόπο εγκατάστασης του αποστολέα, της επιχείρησης ή του παραλήπτη. Οι όποιες μελλοντικές παρεκκλίσεις συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της παραγράφου 10.

Άρθρο 7

Με την επιφύλαξη εθνικών ή κοινοτικών διατάξεων που διέπουν την πρόσβαση στην αγορά, οι σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων μεταξύ κοινοτικού εδάφους και εδάφους τρίτων χωρών διεξάγονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ρύθμισης RID.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ**ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**Άρθρο 8

Οι τροπολογίες οι αναγκαίες για προσαρμογή του παραρτήματος προς την επιστημονική και τεχνική πρόοδο στο πεδίο που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία, και ιδιαιτέρως για να ληφθούν υπόψη οι τροπολογίες της ρύθμισης RID, εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9.

Άρθρο 9

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή αρμόδια για τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, αποκαλούμενη στο εξής "επιτροπή", η οποία αποτελείται από αντιπροσώπους των κρατών μελών και προεδρεύεται από εκπρόσωπο της Επιτροπής.
2. Ο εκπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή σχέδιο των προς λήψη μέτρων. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της επί του σχεδίου εντός προθεσμίας που ορίζει ο πρόεδρος αναλόγως του επείγοντος. Η γνώμη εκδίδεται κατά πλειοψηφία όπως αυτή καθορίζεται στο άρθρο 148 της Συνθήκης για περιπτώσεις αποφάσεων που καλείται να εκδόσει το Συμβούλιο βάσει προτάσεως της Επιτροπής.

Κατά την ψηφοφορία στο πλαίσιο της επιτροπής, οι ψήφοι των αντιπροσώπων των κρατών μελών σταθμίζονται σύμφωνα με το προαναφερόμενο άρθρο. Ο πρόεδρος δεν ψηφίζει.

3. Η Επιτροπή εγκρίνει μέτρα αμέσου αποτελέσματος. Εάν ωστόσο τα μέτρα αυτά δεν συμφωνούν με τη γνώμη της επιτροπής, κοινοποιούνται αμέσως από την Επιτροπή στο Συμβούλιο.

4. Σε μια τέτοια περίπτωση, η Επιτροπή αναβάλλει την εφαρμογή των μέτρων που ενέκρινε, για χρονικό διάστημα τριών μηνών μετά τη γνωστοποίησή τους προς στο Συμβούλιο.

Το Συμβούλιο μπορεί να λάβει διαφορετική απόφαση με ειδική πλειοψηφία εντός της προθεσμίας που σημειώνεται στο προηγούμενο εδάφιο.

Άρθρο 10

1. Έως την 1η Ιανουαρίου 1997, τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις τις αναγκαίες για συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία και ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Κατά την έγκριση των ως άνω μέτρων, τα κράτη μέλη προσθέτουν στην οδηγία σχετική παραπομπή ή τα μέτρα συνοδεύονται από σχετική παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Τα σχετικά με την παραπομπή αυτή επαφίενται στα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας τις οποίες εγκρίνουν στο πεδίο που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 11

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται προς τα κράτη μέλη.

Έγινε στις Βρυξέλλες

Για το Συμβούλιο,

Ο Πρόεδρος

Κανονιστική ρύθμιση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID), όπως ισχύει από 1ης Ιανουαρίου 1995.

Σημ. Το κείμενο σε όλες τις επίσημες κοινοτικές γλώσσες θα δημοσιευθεί αφού οριστικοποιηθεί η διατύπωση του πρωτοτύπου και ολοκληρωθούν οι μεταφράσεις.

Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, ως φορτωτική νοείται μια φορτωτική CIM που χρησιμοποιείται στις διεθνείς μεταφορές, με την επιφύλαξη όμως των κρατών μελών να χρησιμοποιούν για μεταφορές μη καλυπτόμενες από την CIM άλλα ισοδύναμα έγγραφα μεταφοράς.

**Συμφωνία για τον
Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο**

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΟΧ

αριθ. .../9.

της 199.

**που τροποποιεί το Παράρτημα XIII (Μεταφορές)
της Συμφωνίας ΕΟΧ**

Η ΚΟΙΝΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΟΧ,

Έχοντας υπόψη:

τη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, όπως προσαρμόστηκε από το Πρωτόκολλο που τροποποιεί τη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, ονομαζόμενη στο εξής "Συμφωνία", και ιδίως το άρθρο 98,

Εκτιμώντας:

ότι το Παράρτημα XIII της Συμφωνίας τροποποιήθηκε από την απόφαση 7/94 της Κοινής Επιτροπής ΕΟΧ της 21ης Μαρτίου 1994¹,

ότι η οδηγία .../.../ΕΚ του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων² πρόκειται να ενσωματωθεί στη Συμφωνία

ΑΠΟΦΑΣΙΣΕ ΤΑ ΕΞΗΣ :

Άρθρο 1

Στο Παράρτημα III μετά το σημείο 42 (Απόφαση 82/529/ΕΟΚ) προστίθενται τα κάτωθι:

"(iii) Τεχνική εναρμόνιση και ασφάλεια

42α 39. L.....: Οδηγία .../.../ΕΚ του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ L σελ.)."

¹ ΕΕ L 160, 28.06.94, σελ. 85.

² ΕΕ L σελ.

Άρθρο 2

Τα κείμενα της οδηγίας .../.../ΕΚ του Συμβουλίου στη φινλανδική, ισλανδική, νορβηγική και σουηδική γλώσσα που επισυνάπτονται στις αντίστοιχες γλωσσικές εκδόσεις της παρούσας απόφασης είναι αυθεντικά.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση τίθεται σε ισχύ στις 19...., με την προϋπόθεση ότι θα έχουν πραγματοποιηθεί όλες οι κοινοποιήσεις προς την Κοινή Επιτροπή ΕΟΧ που προβλέπονται στο άρθρο 103(1) της Συμφωνίας.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση θα δημοσιευθεί στο τμήμα της Επίσημης Εφημερίδας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων περί ΕΟΧ, καθώς και στο σχετικό Συμπλήρωμα περί ΕΟΧ.

Βρυξέλλες,

[Ημερομηνία]

Για την Κοινή Επιτροπή ΕΟΧ
Ο Πρόεδρος

()

Οι Γραμματείς της Κοινής Επιτροπής ΕΟΧ

COM(94) 573 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ**GR****07**

Αριθ. καταλόγου: CB-CO-94-597-GR-C

ISBN 92-77-83279-7

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Luxembourg