

## DIRECTIVE 94/55/CE DU CONSEIL

du 21 novembre 1994

relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission (1),

vu l'avis du Comité économique et social (2),

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité (3),

- (1) considérant que, au cours des années, les transports nationaux et internationaux de marchandises dangereuses par route ont augmenté considérablement, ce qui accroît les risques en cas d'accident;
- (2) considérant que tous les États membres, sauf l'Irlande, sont parties à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) — dont le champ d'application géographique s'étend au-delà de la Communauté — qui fixe des règles uniformes de sécurité dans les transports internationaux de marchandises dangereuses par route; qu'il est en conséquence souhaitable que le champ d'application de ces règles soit étendu aux transports intérieurs nationaux afin d'harmoniser les conditions de transport des marchandises dangereuses par route à l'intérieur de la Communauté;
- (3) considérant qu'il n'existe pas de législation communautaire couvrant l'ensemble des mesures nécessaires pour garantir la sécurité du transport des marchandises dangereuses et que les mesures nationales varient d'un État membre à l'autre; que ces disparités entravent la libre prestation des services de transport, ainsi que la libre circulation des véhicules et des équipements de transport; que, pour éliminer

ces entraves, il importe de définir des règles uniformes applicables à l'ensemble des transports intracommunautaires;

- (4) considérant qu'une action de ce type doit être réalisée au niveau communautaire pour garantir la cohérence avec les autres dispositions communautaires, pour assurer un degré satisfaisant d'harmonisation qui facilite la liberté de circulation des marchandises et des services, et pour garantir un niveau élevé de sécurité dans les transports nationaux et internationaux;
- (5) considérant que les dispositions de la présente directive ne portent pas préjudice à l'engagement pris par la Communauté et ses États membres, au titre des objectifs fixés au chapitre 19 du plan d'action 21 de la conférence de la CNUED de Rio de Janeiro en juin 1992, de s'efforcer d'harmoniser à l'avenir les systèmes de classification des substances dangereuses;
- (6) considérant qu'il n'existe pas encore de législation communautaire spécifique régissant les conditions de sécurité dans lesquelles doivent être transportés les agents biologiques et les micro-organismes génétiquement modifiés, qui sont couverts par les directives 90/219/CEE (4), 90/220/CEE (5) et 90/679/CEE (6) du Conseil;
- (7) considérant que les dispositions de la présente directive prennent en considération d'autres politiques communautaires dans les domaines de la sécurité des travailleurs, de la construction des véhicules et de la protection de l'environnement;
- (8) considérant que les États membres restent libres de réglementer tout transport de marchandises dangereuses effectué sur leur territoire par un véhicule non couvert par la directive, indépendamment du lieu d'immatriculation du véhicule;
- (9) considérant que les États membres doivent pouvoir appliquer des règles de circulation spécifiques pour le transport, sur leur territoire, de marchandises dangereuses;

(1) JO n° C 17 du 20. 1. 1994, p. 6.

(2) JO n° C 195 du 18. 7. 1994, p. 15.

(3) Avis du Parlement européen du 3 mai 1994 (JO n° C 205 du 25. 7. 1994, p. 54), position commune du Conseil du 19 septembre 1994 (JO n° C 301 du 27. 10. 1994, p. 25) et décision du Parlement européen du 17 novembre 1994 (non encore parue au Journal officiel).

(4) JO n° L 117 du 8. 5. 1990, p. 1.

(5) JO n° L 117 du 8. 5. 1990, p. 15.

(6) JO n° L 374 du 31. 12. 1990, p. 1.

- (10) considérant que les États membres doivent pouvoir maintenir leurs exigences en matière d'assurance de qualité pour certaines opérations nationales de transport jusqu'à ce que la Commission présente au Conseil un rapport à cet égard;
- (11) considérant que les dispositions de l'ADR autorisent la conclusion d'accords y dérogeant, et que les nombreux accords conclus sur une base bilatérale entre les États membres entravent la libre prestation des services de transport de marchandises dangereuses; que l'introduction des dispositions nécessaires dans les annexes de la présente directive doit permettre d'éviter de telles dérogations; qu'il importe de prévoir une période de transition au cours de laquelle les accords existants pourront encore être appliqués entre les États membres;
- (12) considérant qu'il est nécessaire de transposer en droit communautaire les dispositions de l'ADR, notamment les exigences relatives à la construction des véhicules transportant des marchandises dangereuses; que, dans ce contexte, il convient de fixer une période transitoire pour permettre aux États membres de maintenir temporairement certaines dispositions spécifiques nationales concernant les exigences de construction pour les véhicules immatriculés sur leur territoire;
- (13) considérant que les procédures d'information existant dans le domaine des propositions législatives nationales connexes doivent être utilisées afin d'améliorer la transparence pour tous les opérateurs économiques;
- (14) considérant que les États membres doivent, pour ce qui concerne les transports intérieurs, conserver le droit d'appliquer des règles conformes aux recommandations multimodales des Nations unies sur le transport des marchandises dangereuses, dans la mesure où l'ADR n'est pas encore harmonisé avec ces règles, qui doivent faciliter le transport intermodal de marchandises dangereuses;
- (15) considérant que les États membres doivent pouvoir réglementer ou interdire le transport routier de certaines marchandises dangereuses sur leur territoire, mais uniquement pour des raisons autres que la sécurité des transports; que, dans ce contexte, les États membres peuvent se réserver le droit d'imposer pour certains transports de matières très dangereuses l'utilisation de la voie ferrée ou navigable ou peuvent maintenir pour certaines matières très dangereuses des emballages très spécifiques;
- (16) considérant que, aux fins de la présente directive, les États membres doivent pouvoir appliquer une réglementation plus stricte ou plus souple à certaines opérations de transport effectuées sur leur territoire par des véhicules qui y sont immatriculés;
- (17) considérant que, dans l'harmonisation des conditions, il importe de prendre en considération les conditions nationales spécifiques, et que, en conséquence, la présente directive doit être suffisamment souple et prévoir pour les États membres la possibilité d'octroyer certaines dérogations; que la mise en œuvre des nouveaux développements technologiques et industriels ne doit pas être entravée, et que des dérogations provisoires doivent être prévues à cette fin;
- (18) considérant que les véhicules immatriculés dans des pays tiers doivent être autorisés à effectuer des transports internationaux sur le territoire d'un État membre, pour autant qu'ils soient conformes aux dispositions de l'ADR;
- (19) considérant qu'il est nécessaire de pouvoir adapter rapidement cette directive au progrès technique en vue de prendre en compte les nouvelles dispositions prévues dans l'ADR et de fixer l'application et la mise en œuvre des mesures d'urgence en cas d'accident ou d'incident; qu'il convient, à cette fin, de créer un comité et d'instaurer une procédure de collaboration étroite entre les États membres et la Commission au sein de ce comité;
- (20) considérant que les annexes de la présente directive contiennent des dispositions sur la formation professionnelle de certains conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses par route; qu'il convient donc d'abroger la directive 89/684/CEE du Conseil, du 21 décembre 1989, concernant la formation professionnelle de certains conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses par route <sup>(1)</sup>,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### CHAPITRE PREMIER

#### Champ d'application, définitions et dispositions générales

##### *Article premier*

1. La présente directive s'applique aux transports de marchandises dangereuses par route effectués à l'intérieur des États membres ou entre États membres. Elle ne

<sup>(1)</sup> JO n° L 398 du 30. 12. 1989, p. 33.

s'applique pas aux transports de marchandises dangereuses effectués par des véhicules appartenant aux forces armées ou se trouvant sous la responsabilité de ces dernières.

2. Cependant, les dispositions de la présente directive ne réduisent en rien le droit des États membres de fixer, dans le respect du droit communautaire, des exigences en ce qui concerne:

- a) les transports nationaux et internationaux de marchandises dangereuses effectués sur leur territoire, par des véhicules non couverts par la présente directive;
- b) les règles de circulation spécifiques au transport national et international de marchandises dangereuses;
- c) l'assurance de qualité des entreprises, selon les normes ISO 9001 et 9002, lorsqu'elles effectuent des transports nationaux:
  - i) de matières et objets explosibles de la classe 1, lorsque la quantité de matière explosible contenue dépasse, par unité de transport:
    - 1 000 kilogrammes pour la division 1.1  
ou
    - 3 000 kilogrammes pour la division 1.2  
ou
    - 5 000 kilogrammes pour les divisions 1.3 et 1.5;
  - ii) en citernes ou en conteneurs-citernes d'une capacité totale supérieure à 3 000 litres des matières très dangereuses indiquées ci-dessous:
    - Matières de la classe 2
      - gaz classés sous les lettres: a)
        - bt)
        - b)
        - ct)
        - c),
      - gaz liquéfiés fortement réfrigérés des 7° b) et 8° b),
    - Matières des classes 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8
      - ne figurant pas sous une rubrique b) ou c) de ces classes,
      - ou y figurant, mais comportant un code de danger à trois sigles significatifs ou plus (zéro exclu);
  - iii) des colis de la classe 7 (matières radioactives) suivants: colis de matières fissiles, colis de type B(U), colis de type B(M).

Le champ d'application des dispositions nationales concernant ces exigences ne peut pas être élargi.

Lesdites dispositions cessent de s'appliquer si des mesures analogues sont rendues obligatoires par des dispositions communautaires.

Avant le 31 décembre 1998, la Commission présentera au Conseil un rapport comportant l'évaluation des aspects de sécurité couverts par le présent point, accompagné d'une proposition appropriée soit de prorogation soit d'abrogation de celui-ci.

## Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- «ADR»: l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, en date, à Genève, du 30 septembre 1957, avec ses modifications,
- «véhicule»: tout véhicule à moteur, complet ou incomplet, destiné à circuler sur route, pourvu d'au moins quatre roues et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 kilomètres par heure, ainsi que ses remorques, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, des tracteurs agricoles et forestiers et de toute machine mobile,
- «marchandises dangereuses»: les matières et objets dont le transport par route est interdit, ou autorisé uniquement dans certaines conditions par les annexes A et B de la présente directive,
- «transport»: toute opération de transport par route, effectuée par un véhicule entièrement ou partiellement sur des voies publiques situées sur le territoire d'un État membre, incluant les activités de chargement et de déchargement couvertes par les annexes A et B, sans préjudice du régime prévu par les législations des États membres en ce qui concerne la responsabilité découlant de ces opérations.

Les opérations de transport effectuées entièrement dans le périmètre d'un espace clos sont exclues de cette définition.

## Article 3

1. Sans préjudice de l'article 6, les marchandises dangereuses dont le transport est interdit par les annexes A et B de la présente directive ne peuvent pas être transportées par route.
2. Sous réserve des autres dispositions de la présente directive, le transport des autres marchandises dangereuses énumérées dans l'annexe A est autorisé si les conditions fixées dans les annexes A et B sont remplies, notamment en ce qui concerne:

- a) l'emballage et l'étiquetage des marchandises en cause  
et
- b) la construction, l'équipement et le bon fonctionnement du véhicule transportant lesdites marchandises.

## CHAPITRE II

## Déroptions, restrictions et exemptions

## Article 4

Les États membres peuvent, uniquement pour les opérations de transport intérieur effectuées par des véhicules immatriculés sur leur territoire, maintenir les dispositions de leur législation nationale sur le transport de marchandises dangereuses par route qui sont compatibles avec les recommandations des Nations unies sur le transport des marchandises dangereuses jusqu'au moment où les annexes A et B de la présente directive auront été révisées pour satisfaire à ces recommandations. Ils en informent la Commission.

## Article 5

1. Sans préjudice d'autres dispositions communautaires, notamment celles concernant l'accès au marché, les États membres conservent le droit de réglementer ou d'interdire, uniquement pour des raisons autres que la sécurité pendant le transport telles que, notamment, des raisons liées à la sûreté nationale ou à la protection de l'environnement, le transport de certaines marchandises dangereuses sur leur territoire.

2. Toute réglementation imposée par les États membres aux véhicules effectuant un transport international *via* leur territoire, et autorisée par le «marginal» 10 599 de l'annexe B, doit être limitée localement, doit s'appliquer aussi bien aux transports nationaux qu'aux transports internationaux et ne peut être source d'aucune discrimination.

3. a) Les États membres peuvent appliquer des dispositions plus strictes en ce qui concerne le transport effectué au moyen de véhicules immatriculés ou admis à la circulation sur leur territoire, mais non en ce qui concerne leur construction.

b) Toutefois, les États membres peuvent maintenir leurs dispositions nationales spécifiques concernant le centre de gravité des véhicules-citernes immatriculés sur leur territoire jusqu'à la modification éventuelle du «marginal» 211 128 figurant à l'annexe B de la présente directive, mais, au plus tard, jusqu'au 31 décembre 1998.

4. Si un État membre estime que les dispositions applicables en matière de sécurité se sont révélées insuffisantes en cas d'accident ou d'incident pour limiter les dangers inhérents au transport et s'il est urgent d'agir, il notifie à la Commission, au stade de projet, les mesures qu'il envisage de prendre. La Commission, agissant selon la procédure visée à l'article 9, décide s'il y a lieu d'autoriser la mise en œuvre desdites mesures et en détermine la durée.

5. Les États membres peuvent maintenir les dispositions nationales applicables le 31 décembre 1996, concernant:

- les transports de matières de la classe 1.1,
- les transports de gaz toxiques instables et/ou inflammables de la classe 2,
- les transports de matières contenant des dioxines ou des furannes,
- ou les transports en citernes ou conteneurs-citernes de plus de 3 000 litres de matières liquides des classes 3, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 ou 8 ne figurant pas sous une rubrique b) ou c) de ces classes.

De telles dispositions ne peuvent concerner que:

- l'interdiction d'effectuer ces transports par route quand il est possible de les effectuer par voie ferrée ou navigable,
  - l'obligation d'emprunter certains itinéraires préférentiels
- ou
- toute autre disposition concernant les emballages de matières contenant des dioxines ou des furannes.

Ces dispositions ne peuvent pas être élargies ou rendues plus strictes. Les États membres communiquent ces dispositions nationales à la Commission, qui en informe les autres États membres.

## Article 6

1. Les États membres peuvent autoriser le transport par route sur leur territoire de marchandises dangereuses classées, emballées et étiquetées conformément aux exigences internationales en matière de transport maritime ou aérien chaque fois que le transport comporte une partie maritime ou aérienne.

2. Les dispositions des annexes A et B relatives à l'emploi des langues dans le marquage ou dans les documents nécessaires ne s'appliquent pas aux opérations de transport limitées au territoire d'un seul État membre. Les États membres sont libres d'autoriser l'emploi d'autres langues que celles visées aux annexes pour les transports effectués sur leur territoire.

3. Les États membres peuvent autoriser l'utilisation sur leur territoire de véhicules construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997 et qui ne sont pas conformes à ces dispositions, mais dont la fabrication répond aux exigences nationales applicables le 31 décembre 1996, sous réserve qu'ils soient maintenus aux niveaux de sécurité exigés.

4. Les États membres peuvent maintenir leurs dispositions nationales en vigueur le 31 décembre 1996 en ce qui concerne la construction, l'utilisation et les conditions

de circulation de nouveaux récipients au sens du «marginal» 2212 de l'annexe A et de nouvelles citernes qui s'écartent des dispositions des annexes A et B, jusqu'à ce que des références à des normes pour la construction et l'utilisation des citernes et des récipients soient ajoutées aux annexes A et B avec la même force obligatoire que les dispositions de la présente directive, et jusqu'au 31 décembre 1998 au plus tard. Les récipients et citernes fabriqués avant le 1<sup>er</sup> janvier 1999 et maintenus aux niveaux de sécurité exigés peuvent toujours être utilisés dans les conditions d'origine.

5. Tout État membre peut maintenir des dispositions nationales autres que celles prévues aux annexes A et B en ce qui concerne la température de référence pour le transport sur le territoire national de gaz liquéfiés et de mélanges de gaz liquéfiés jusqu'à ce que des dispositions relatives aux températures de référence appropriées pour des zones climatiques désignées soient incorporées dans des normes européennes et que des références à ces normes soient ajoutées aux annexes A et B.

6. Tout État membre peut permettre l'utilisation, pour le transport sur son territoire, d'emballages fabriqués mais non certifiés conformément à l'ADR avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997, à condition que lesdits emballages portent la date de leur fabrication, et soient capables de subir avec succès les essais prévus par la législation nationale en vigueur jusqu'au 31 décembre 1996, et à condition que tous ces emballages soient maintenus aux niveaux de sécurité nécessaires (ce qui inclut des essais et des inspections, le cas échéant), selon le régime suivant: grands récipients métalliques pour vrac, fûts en métal dépassant 50 litres de capacité: pendant une période de quinze ans au maximum à partir de la date de leur fabrication; autres emballages en métal et tout emballage en plastique: pendant une période de cinq ans au maximum à partir de la date de leur fabrication, mais pas au-delà du 31 décembre 1998.

7. Tout État membre peut permettre jusqu'au 31 décembre 1998 le transport sur son territoire de certaines marchandises dangereuses emballées avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997, à condition que ces marchandises soient classées, emballées et étiquetées conformément aux exigences fixées par la législation nationale en vigueur avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997.

8. Pour les opérations de transport effectuées sur son territoire par des véhicules immatriculés sur son territoire, tout État membre peut maintenir les dispositions de la législation nationale en vigueur le 31 décembre 1996 concernant l'affichage d'un code d'action d'urgence au lieu du numéro d'identification du danger qui est prévu à l'annexe B.

9. Les États membres peuvent maintenir, après consultation de la Commission, des dispositions moins strictes que celles contenues dans les annexes A et B de la présente directive pour les transports sur leur territoire de petites quantités de certaines marchandises dangereuses, à l'exception des matières moyennement et hautement radioactives.

10. Sous réserve que la sécurité ne soit pas compromise, les États membres peuvent octroyer des dérogations temporaires aux annexes A et B, afin de pouvoir procéder, sur leur territoire, aux essais nécessaires en vue d'amender les dispositions de ces annexes pour les adapter à l'évolution des techniques et de l'industrie. La Commission en est informée et en informe les autres États membres.

Les dérogations temporaires, convenues entre les autorités compétentes des États membres sur la base des «marginaux» 2010 et 10 602 des annexes A et B, doivent prendre la forme d'un accord multilatéral proposé aux autorités compétentes de tous les États membres par l'autorité qui prend l'initiative de l'accord. La Commission en est informée.

Les dérogations visées aux premier et deuxième alinéas doivent être appliquées sans discrimination pour des raisons de nationalité ou de lieu d'établissement de l'expéditeur, du transporteur ou du destinataire, elles ont une durée maximale de cinq ans et ne sont pas renouvelables.

11. Les États membres peuvent autoriser sur leur territoire des transports *ad hoc* de marchandises dangereuses ou bien des transports interdits par les annexes A et B, ou des transports effectués dans des conditions différentes de celles prévues aux annexes A et B.

12. Sans préjudice du paragraphe 2 et jusqu'au 31 décembre 1998 au plus tard, les États membres peuvent appliquer les accords en vigueur conclus avec d'autres États membres dans le respect de l'ADR, sans discrimination pour des raisons de nationalité ou de lieu d'établissement de l'expéditeur, du transporteur ou du destinataire. Les autres dérogations qui sont autorisées par les «marginaux» 2010 et 10 602 des annexes A et B doivent répondre aux exigences du paragraphe 10.

#### Article 7

Sous réserve des dispositions nationales ou communautaires relatives à l'accès au marché, les véhicules immatriculés ou admis à la circulation dans des pays tiers sont autorisés à effectuer des transports internationaux de marchandises dangereuses à l'intérieur de la Communauté, pour autant que ces transports soient conformes aux dispositions de l'ADR.

### CHAPITRE III

#### Dispositions finales

#### Article 8

Les amendements nécessaires pour adapter les annexes A et B au progrès scientifique et technique dans les domai-

nes couverts par la présente directive afin de tenir compte des modifications des annexes de l'ADR, sont adoptés conformément à la procédure prévue à l'article 9.

#### Article 9

1. La Commission est assistée par un comité pour le transport des marchandises dangereuses, ci-après dénommé «comité», composé de représentants des États membres et présidé par un représentant de la Commission.

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

3. a) La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité.

b) Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.

Si, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la saisine du Conseil, celui-ci n'a pas statué, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission.

#### Article 10

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

#### Article 11

1. La directive 89/684/CEE est abrogée à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1997.

2. Les certificats provisoires délivrés par les États membres conformément à l'article 4 paragraphe 2 de la directive précitée pour des transports nationaux uniquement demeurent valides jusqu'au 31 décembre 1996. Les certificats délivrés conformément à l'article 4 paragraphe 4 de ladite directive peuvent être utilisés jusqu'à l'expiration de leur validité, mais jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1997 au plus tard pour les transports de marchandises dangereuses en citernes et pour les transports d'explosifs, et jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2000 au plus tard pour les transports des autres marchandises dangereuses.

#### Article 12

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 21 novembre 1994.

*Par le Conseil*

*Le président*

M. WISSMANN

---

*ANNEXE A*

Marginaux 2 000 — 3 999 de l'annexe A de l'accord européen sur le transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), tels qu'ils sont applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1995, étant entendu que les termes «partie contractante» sont remplacés par les termes «État membre».

*N.B.:* les différentes versions dans les langues officielles de la Communauté seront publiées dès qu'un texte codifié aura été élaboré et que les traductions auront été effectuées.

---

*ANNEXE B*

Marginaux 10 000 — 260 000 de l'annexe B de l'accord européen sur le transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), tels qu'ils sont applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1995, étant entendu que les termes «partie contractante» sont remplacés par les termes «État membre».

*N.B.:* les différentes versions dans les langues officielles de la Communauté seront publiées dès qu'un texte codifié aura été élaboré et que les traductions auront été effectuées.

---