

31996L0049

1996.9.17.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 235/25

A TANÁCS 96/49/EK IRÁNYELVE

(1996. július 23.)

a veszélyes áruk vasúti fuvarozására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 75. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,a Szerződés 189c. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

(1) mivel az utóbbi időkben a veszélyes áruk vasúton való fuvarozása tekintélyes mértékben elterjedt, ezért a balesetek előfordulásának kockázata is megnövekedett; mivel a hasonló fuvarozásoknak a lehető legjobb biztonsági feltételek mellett való véghezvitele érdekében intézkedéseket kell tenni;

(2) mivel minden tagállam szerződő fele a nemzetközi vasúti fuvarozási egyezménynek (COTIF), amely az ahhoz csatolt B. függelékben nemzetközi vasúti áru fuvarozási szerződéseket (CIM) illetően egységes szabályokat határoz meg és amely az 1. melléklethez a veszélyes áruk nemzetközi vasúti fuvarozására vonatkozóan szabályzatot alkot (RID); mivel az egyezmény területi hatálya a Közösségen kívülre is terjed;

(3) mivel az Egyezmény nem terjed ki a veszélyes áruk belföldi vasúti fuvarozására; mivel ezért fontos az összhangba hozott biztonsági szabályok egységes alkalmazásának biztosítása a Közösség egészében; mivel ennek elérésének legmegfelelőbb módja a tagállamok által alkalmazott, RID-del kapcsolatos jogszabályok összehangolása;

(4) mivel a szubszidiaritás elvével összhangban ezeket a jogszabályokat harmonizálni kell a belföldi és nemzetközi fuvarozás magas fokú biztonságának biztosítása, a

Közösség egészében a verseny torzulása kiküszöbölésének az áruk és szolgáltatások szabad mozgásának elősegítésével való garantálása és más közösségi rendelkezésekkel való összhangjának biztosítása érdekében;

(5) mivel ennek az irányelvnek a rendelkezései figyelembe veszik azt a kötelezettséget, amelyet a Közösség és tagállamai állítottak fel az 1992. júniusi, Rio de Janeiróban tartott UNCED Konferencia 21. napirendjének 19. fejezete által kitűzött céloknak megfelelően, törekedve a veszélyes vegyi anyagok csoportosítási rendszerének jövőbeli harmonizációjára;

(6) mivel a 90/219/EGK ⁽⁴⁾, a 90/220/EGK ⁽⁵⁾ és a 90/676/EGK ⁽⁶⁾ irányelvben szabályozott biológiai anyagok és géntechnológiával módosított mikroorganizmusok fuvarozásának biztonsági feltételeit még nem szabályozza különleges közösségi jogi aktus;

(7) mivel ennek az irányelvnek a rendelkezései nem érintik a Közösség más, a munkavállalók biztonságáról és a környezetvédelemről szóló rendelkezéseinek alkalmazását;

(8) mivel a tagállamoknak képesnek kell lenniük a területükön történő veszélyes áruk vasúti fuvarozására különös közlekedési szabályokat alkalmazni;

(9) mivel a tagállamoknak a veszélyes áruk vasúti fuvarozása tekintetében fenn kell tartani azt a jogukat, hogy a veszélyes áruk multimodális fuvarozásáról szóló ENSZ ajánlásokkal összhangban átmenetileg szabályokat hajthatnak végre, addig, amíg a RID-nek a veszélyes áruk intermódusú fuvarozását elősegítő szabályokkal történő összehangolása nem történik meg;

(10) mivel a tagállamoknak fenn kell tartaniuk azt a jogukat, hogy szabályozzák és tiltsák, szigorúan más okokból,

⁽¹⁾ HL C 389., 1994.12.31., 15. o., és az 1995. október 03-án továbbított, módosított javaslat (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽²⁾ HL C 236., 1995.9.11., 36. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 1995. július 13-i véleménye (HL C 249., 1995.9.25., 138. o.), A Tanács 1995. december 8-i közös álláspontja (HL C 356., 1995.12.30., 34. o.), és az Európai Parlament 1996. április 16-i határozata (HL C 141., 1996.5.13., 51. o.).

⁽⁴⁾ HL L 117., 1990.5.8., 1. o. A 94/51/EK irányelvvel (HL L 297., 1994.11.18., 29. o.) módosított irányelv.

⁽⁵⁾ HL L 117., 1990.5.8., 15. o. A 94/15/EK irányelvvel (HL L 103., 1994.4.23., 20. o.) módosított irányelv.

⁽⁶⁾ HL L 374., 1990.12.31., 1. o. A 95/30/EK irányelvvel (HL L 155., 1995.7.6., 41. o.) módosított irányelv.

mint biztonsági okokból, egyes veszélyes áruk belföldi vasúti fuvarozását;

- (11) mivel a Csatornaalagútnál annak specifikus jellemzői: különösen útvonala és hosszúsága miatt alkalmazott szigorúbb biztonsági intézkedéseket figyelembe kell venni; mivel rendelkezést kell hozni a tagállamok számára annak érdekében, hogy hasonló helyzet felmerülése esetében ugyanolyan jellegű intézkedéseket tudjanak bevezetni; mivel néhány tagállam számára lehetővé kell tenni, hogy az országukban uralkodó hőmérséklet miatt a fuvarozásra szánt anyagokra vonatkozóan szigorúbb szabályokat alkalmazzanak;
- (12) mivel az ágazat által megkívánt befektetések volumene tekintetében átmeneti időszakot kell megállapítani, hogy a tagállamok képesek legyenek fenntartani egyes különleges nemzeti rendelkezéseiket a tartályok, tartályok, csomagolás és vészhelyzeti akciókód használatára vagy szerkezeti követelményeire vonatkozóan;
- (13) mivel az új technológiai és ipari fejlesztések bevezetésének hátráltatása tilos; mivel az ideiglenes eltéréseknek ezt a célt kell szolgálniuk;
- (14) mivel a RID rendelkezései engedélyezik az attól eltérő megállapodások megkötését; mivel a tagállamok között kötött kétoldalú megállapodások nagy száma korlátozza a veszélyes áruk fuvarozására vonatkozó szolgáltatás szabad nyújtását; mivel a szükséges rendelkezéseknek az ehhez az irányelvhez csatolt mellékletbe történő felvételének lehetővé kell tennie ilyen eltérések elkerülését; mivel gondoskodni kell egy átmeneti időszakról, amely során a tagállamok a közöttük létrejött megállapodásokat továbbra is alkalmazhatják;
- (15) mivel a veszélyes áruk vasúti fuvarozása egy harmadik országba vagy országból engedélyezett abban az esetben, ha azt a RID követelményeinek megfelelően viszik véghez; mivel azonban a volt Szovjetunió köztársaságaiba, amelyek nem szerződő felei a COTIF-nak, irányuló és onnan induló fuvarozás esetén a tagállamok jogosultak a megfelelő intézkedések elfogadására e fuvarozások tekintetében; mivel a RID-ben előírtakkal megegyező biztonsági szintet garantálnak;
- (16) mivel ezt az irányelvet sürgősen a műszaki fejlődéshez kell igazítani, nevezetesen a RID keretein belül megállapított új rendelkezések elfogadásával; mivel e célból egy bizottságot állítanak fel, és a tagállamok és a Bizottság közötti, e bizottságon belüli szoros együttműködés céljából létrehoznak egy eljárást,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. FEJEZET

Hatály

1. cikk

(1) Ezt az irányelvet a tagállamokon belül vagy a tagállamok között a veszélyes áruk vasúti fuvarozására kell alkalmazni. A tagállamok mindazonáltal kivehetik ezen irányelv alkalmazási köréből a veszélyes áruknak a fegyveres erőkhöz tartozó vagy felelőssége alatt álló közlekedési eszközökkel végzett fuvarozását.

(2) Ez az irányelv azonban nem érinti a tagállamok azon jogát, a közösségi jog kellő figyelembevételével, hogy a veszélyes áruk belföldi és nemzetközi vasúti fuvarozását illetően különleges biztonsági követelményeket határoznak meg, amennyiben az ahhoz csatolt melléklet nem fedi ezt a területet, különösen többek között a következők tekintetében:

- a vonatok közlekedése,
- a vonatokon a tehervagonok belföldi forgalomirányítása,
- a fuvarozással kapcsolatos tevékenységekkel, mint a rendezés és leállítás, kapcsolatos működési szabályzat,
- a veszélyes áruk fuvarozásával foglalkozó személyzet képzése és az információ kezelése,
- a személyvonatokon fuvarozott veszélyes árukra vonatkozó különös szabályok.

2. cikk

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

- „RID” a veszélyes áruk nemzetközi vasúti fuvarozásáról szóló szabályzat, amely a nemzetközi vasúti fuvarozásról szóló egyezmény (COTIF) és annak módosításai B. függelékének I. mellékleteként jelenik meg,
- „CIM” a nemzetközi vasúti áru fuvarozási szerződés egységes szabályai, amelyek a nemzetközi vasúti fuvarozásról szóló egyezmény (COTIF) és annak módosításai B. függelékében találhatóak,
- „veszélyes áruk” azok az anyagok és tárgyak, amelyeknek vasúti fuvarozása tiltott vagy az ehhez az irányelvhez tartozó melléklet alapján csak bizonyos feltételekkel engedélyezhető,
- „fuvarozás” veszélyes áruknak bármilyen, részben vagy teljesen a tagállam területén végzett vasúti fuvarozása, amely magában foglalja a fel- és lerakodást, az egy más közlekedési eszközre való átvitelt és a fuvarozás körülményei által fellépő szükséges megszakításokat, amely ennek az irány-

elvnek a mellékletében található, a tagállamok jogszabályai-ban megállapított, e tevékenységek tekintetében fennálló felelősségre vonatkozó megállapodások sérelme nélkül; de nem foglalja magában a teljes egészében egy vállalkozás körzetében végzett fuvarozást.

3. cikk

(1) A 6. cikk sérelme nélkül azok a veszélyes áruk, amelyek fuvarozása a melléklet rendelkezései által tiltott, nem fuvarozhatók vasúton.

(2) Amennyiben ez az irányelv másként nem rendelkezik, és a vasúti vállalkozások piacra jutásáról szóló szabályok vagy a vasúti áru fuvarozásra vonatkozó, általánosan alkalmazható szabályok sérelme nélkül a veszélyes áruk vasúti fuvarozása engedélyhez kötött, a mellékletében megállapított szabályok teljesítésére is figyelemmel.

II. FEJEZET

Eltérések, korlátozások és mentességek

4. cikk

Minden tagállam a területén belül történő belföldi vasúti fuvarozás érdekében fenntarthatja a veszélyes áruk vasúti fuvarozásával kapcsolatos olyan nemzeti jogszabályait, amelyek az Egyesült Nemzetek a veszélyes áruk fuvarozását érintő ajánlásával összhangban vannak, addig, amíg az ehhez az irányelvhez tartozó mellékletet nem módosítják az ajánlásokkal összhangban. Ilyen esetekben az érintett tagállam tájékoztatja a Bizottságot.

5. cikk

(1) Más közösségi rendelkezések sérelme nélkül minden tagállam fenntartja azt a jogát, hogy szabályozza vagy tiltsa, szigorúan különösen a nemzetbiztonsággal vagy környezetvédelemmel összefüggő fuvarozás biztonságán kívüli okokból, a veszélyes áruk területén történő fuvarozását.

(2) a) A Csatornaalagúton keresztül történő fuvarozással kapcsolatban Franciaország és az Egyesült Királyság a mellékletben leírtaknál szigorúbb rendelkezéseket hozhat. A Bizottságot tájékoztatják az ilyen rendelkezésekről, és az tájékoztatja a többi tagállamot.

b) Ha egy tagállam úgy dönt, hogy a területén elhelyezkedő, a Csatornaalagúttal megegyező tulajdonságokkal rendelkező alagútjain keresztül való fuvarozásra vonatkozóan szigorúbb rendelkezéseket alkalmaz, tájékoztatja a Bizottságot. A Bizottság, a 9. cikkben megállapított eljárásnak megfelelően, eldönti, hogy a kérdéses

alagút valóban hasonló tulajdonságokkal rendelkezik-e. A tagállam az elfogadott rendelkezésekről értesíti a Bizottságot, amely a többi tagállamot tájékoztatja.

c) Az a tagállam, ahol a környező hőmérséklet rendszeresen alacsonyabb -20°C -nál, szigorúbb szabályokat vezethet be a területén belül a veszélyes áruk belföldi vasúti fuvarozásánál használandó anyagok üzemi hőmérsékletét illetően, addig, amíg a melléklet a megadott égővekkal kapcsolatos referencia-hőmérsékletekről szóló rendelkezéseket nem tartalmazza.

(3) Ha baleset vagy más váratlan esemény esetén a tagállam úgy ítéli meg, hogy az alkalmazandó biztonsági rendelkezések nem elegendőek a fuvarozással kapcsolatosan felmerülő kockázat korlátozásának érdekében, és ha sürgős intézkedések megtétele szükséges, akkor a tagállam az általa megtenni javasolt intézkedés tervezési szakaszában értesíti a Bizottságot. A Bizottság a 9. cikkben megállapított eljárásnak megfelelően eldönti, hogy a kérdéses intézkedések megvalósítása engedélyezhető-e, és meg kell határoznia annak időtartamát.

(4) A tagállamok fenntarthatnak a dioxin- és furántartalmú anyagok fuvarozását és csomagolását illetően minden, 1996. december 31-én alkalmazandó nemzeti rendelkezést.

6. cikk

(1) Saját területén minden tagállam engedélyezheti a nemzetközi légi- vagy vízfúvarozás követelményeinek megfelelően osztályozott, csomagolt és címkézett veszélyes áruk vasúti fuvarozását, ha a fuvarozás légi vagy vízi utat is tartalmaz.

Ahol egy belföldi vagy nemzetközi utazás tengeren való fuvarozást is tartalmaz, a tagállamok a mellékletben találhatóakat kiegészítő rendelkezéseket alkalmazhatnak a vízi fuvarozásra vonatkozó nemzetközi szabályok figyelembevétele érdekében, beleértve a komppal való fuvarozást is.

(2) A mellékletnek a fuvarokmányok formátumát és a jelölésben, valamint az okmányban használt nyelveket szabályozó rendelkezései nem alkalmazhatók az egy tagállam területére korlátozott fuvarozásra. Egy tagállam a területére korlátozott fuvarozásra vonatkozóan engedélyezhet más, a mellékletben előírtaktól eltérő okmányok és nyelv használatát.

(3) A tagállamok a területükön belül megengedhetik olyan, 1997. január 1. előtt gyártott vasúti kocsik használatát, amelyek nem felelnek meg ezen irányelv rendelkezéseinek, de amelyek az 1996. december 31-én hatályos nemzeti rendelkezések szerint készültek, feltéve, hogy e kocsikat a megkövetelt biztonsági szinten tartják.

(4) A tagállam fenntarthat olyan, a melléklet 2. osztályában leírt, az új tartányok és tartályok kialakítására, használatára és szállítási feltételeire vonatkozó, 1996. január 31-én hatályos rendelkezéseket, amelyek e melléklet rendelkezéseitől különböznek, amíg a tartányok és tartályok kialakítására és használatára vonatkozó szabványokra való hivatkozás – az ezen irányelv rendelkezéseivel azonos kötelező erővel – be nem kerül a mellékletbe, de legkésőbb 1998. december 31-ig. Az 1999. január 1. előtt gyártott és megfelelő biztonsági szinten tartott tartányokat és tartályokat az eredeti feltételek mellett továbbra is használni lehet.

(5) A tagállam fenntarthat a cseppfolyósított gázok és cseppfolyósított gázok keverékeinek a területén történő fuvarozására vonatkozó referencia-hőmérséklet tekintetében a melléklettel eltérő nemzeti rendelkezéseket, amíg a megjelölt éghajlati területekhez kapcsolódó megfelelő referencia-hőmérsékletek az európai szabványokban és a mellékletben megjelennek.

(6) A tagállam engedélyezheti a területén történő fuvarozásnál az 1997. január 1. előtt a RID-nek megfelelően gyártott, de nem jóváhagyott csomagolás használatát, feltéve, hogy a csomagoláson a gyártás időpontját feltüntetik, a csomagolás megfelel az 1996. december 31-én hatályos nemzeti rendelkezésekben megállapított vizsgálatok során, valamint feltéve, hogy a megfelelő biztonsági szinten tartják (ahol szükséges, a vizsgálatot és felülvizsgálatot is beleértve) az alábbi rendszer szerint: 50 liter űrtartalmat meghaladó közepes raktömegű fém szállítótartályok és fémhordók a gyártásuk időpontjától számított 15 évig használhatóak; más fémcsomagolások és minden műanyag csomagolás a gyártása időpontjától számított 5 évig használható, de 1998. december 31. után már nem.

(7) A tagállam a területén 1998. december 31-ig engedélyezheti az 1997. január 1. előtt csomagolt egyes veszélyes áruk fuvarozását, feltéve, hogy az áruk az 1997. január 1. előtt hatályos nemzeti rendelkezések követelményeinek megfelelően vannak osztályozva, csomagolva és címkézve.

(8) A tagállam fenntarthatja nemzeti jogszabályainak az 1996. december 31-én hatályos, a mellékletben megállapított veszélyazonosító számok helyett vészhelyzeti akciókódok megjelenítéséről szóló rendelkezéseit a területén végzett nemzeti vasúti fuvarozásra vonatkozóan.

(9) Bármely tagállam fenntarthatja a Bizottsággal folytatott konzultációt követően a mellékletben foglaltaknál kevésbé szigorú rendelkezéseit egyes veszélyes áruk, kivéve a közepes vagy magas radioaktivitású anyagokat, kis mennyiségének a területén való vasúti fuvarozásával kapcsolatosan.

(10) A tagállam engedélyezheti a területén a veszélyes árukra kiterjedő eseti fuvarozást vagy a melléklet által tiltott, vagy a mellékletben megállapított feltételektől eltérő fuvarozást.

(11) Kellő tekintettel a közösségi jogra, ez az irányelv nem érinti a tagállam azon jogát, hogy a Bizottsággal folytatott konzultációt követően engedélyezze egy meghatározott ipari folyamat részét képező veszélyes áruknak a területén kijelölt utakon történő rendszeres fuvarozását, amelyet a melléklet tilt vagy amelyet a mellékletben megállapítottól eltérő feltételekkel végeznek, ha e tevékenységek helyi jellegűek és világosan meghatározott feltételek mellett szigorúan ellenőrzöttek.

(12) Feltéve, hogy a biztonság nem csorbul, egy tagállam engedélyezhet ideiglenes eltéréseket a melléklettel abból a célból, hogy a területén a szükséges próbákat a melléklet módosítása előtt véghezvigye a technológiai és ipari fejlődésekhez való hozzáigazítás céljából. Ennek megfelelően a Bizottságot értesíteni kell, amely értesíti a többi tagállamot is.

Azok az ideiglenes eltérések, amelyekben a tagállamok hatáskörrel rendelkező hatóságai a melléklet alapján megegyeztek, olyan többoldalú megállapodások, amelyeket valamennyi tagállam hatáskörrel rendelkező hatóságának a kezdeményező hatóság javasol. A Bizottságot erről tájékoztatják.

Az első és második albekezdésben említett eltéréseket a feladó, a fuvarozó és a címzett állampolgárságára vagy letelepedési helyére vonatkozó megkülönböztetés nélkül kell alkalmazni; az eltérések öt évig tarthatnak és nem újíthatók meg.

(13) A tagállam legkésőbb 1998. december 31-ig alkalmazhat más tagállamokkal már megkötött megállapodásokat, a feladó, a fuvarozó és a címzett állampolgárságára vagy letelepedési helyére vonatkozó megkülönböztetés nélkül. Minden jövőbeli eltérés meg kell, hogy feleljen a (12) bekezdésnek.

(14) A közösségi joggal összhangban, ez az irányelv nem érinti a tagállam azon jogát, hogy a Bizottsággal folytatott konzultációt követően engedélyezze a veszélyes áruknak ebben az irányelvben megállapítottaknál kevésbé szigorú feltételek szerint történő fuvarozását a kikötők, repülőterek és ipari területek környezetében végzett rövid távú, helyi fuvarozás esetén.

7. cikk

(1) A piacra jutásról szóló nemzeti vagy közösségi rendelkezésekre is figyelemmel, a Közösség területe és a harmadik országok közötti veszélyes áruk vasúti fuvarozását engedélyezik, amennyiben az megfelel a RID követelményeinek.

(2) Ez az irányelv nem érinti egy tagállam azon jogát, hogy a Bizottság tájékoztatását követően veszélyes anyagoknak a volt Szovjetunió Köztársaságaiból, amelyek nem szerződő felei a COTIF-nak, kiinduló vagy oda irányuló vasúti fuvarozásáról szóló szabályokat fogadjon el a területére vonatkozóan. E szabályok veszélyes áruknak csak azokban az államokban engedélyezett, vasúti kocsikban (csomagolva, ömlesztve vagy tartályokban) történő vasúti fuvarozására alkalmazandóak, amelyek nem szerződő felei a COTIF-nak. Az érintett tagállamok a megfelelő intézkedések és kötelezettségek által garantálják a RID-ben biztosítottaknak megfelelő biztonsági szint fenntartását. Egyes tagállamok esetében az ebben a bekezdésben említett rendelkezések csak a tartálykocsikra vonatkoznak.

III. FEJEZET

Záró rendelkezések

8. cikk

A 9. cikkben megállapított eljárásnak megfelelően fogadják el a mellékletnek az irányelv által szabályozott területeken végmenő tudományos és műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításához különösen a RID módosításainak figyelembevétele érdekében szükséges módosításait.

9. cikk

(1) A Bizottságot a 94/55/EK irányelv ⁽¹⁾ 9. cikke által létrehozott, a veszélyes áruk szállításával foglalkozó bizottság, a továbbiakban „bizottság” segíti, amely a tagállamok képviselőiből áll, és elnöke a Bizottság egyik képviselője.

(2) A Bizottság képviselője tervezetet nyújt be a bizottság számára a meghozandó intézkedésekről. A bizottság az elnöke által az ügy sürgősségére tekintettel megállapított határidőn belül véleményt nyilvánít a tervezetről. A véleményt a Szerződés 148. cikkének (2) bekezdésében a Tanácsnak a Bizottság javaslata alapján elfogadandó határozataira előírt többséggel kell meghozni. A bizottságban a tagállamok képviselőinek szavazatait az említett cikkben meghatározott módon kell súlyozni. Az elnök nem szavazhat.

- (3) a) A Bizottság a tervezett intézkedéseket elfogadja, ha azok összhangban vannak a bizottság véleményével.
- b) Ha a tervezett intézkedések nincsenek összhangban a bizottság véleményével vagy a bizottság nem nyilvánított véleményt, a Bizottság a meghozandó intézkedésekről haladéktalanul javaslatot terjeszt a Tanács elé. A Tanács minősített többséggel határoz.

Ha a javaslatnak a Tanács elé terjesztésétől számított három hónapon belül a Tanács nem döntött, a javaslatot a Bizottság fogadja el.

10. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 1997. január 1-je előtt megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

11. cikk

Ez az irányelv az *Európai Közösség Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

12. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1996. július 23-án.

a Tanács részéről
az elnök
I. YATES

⁽¹⁾ HL L 319., 1994.12.12., 7. o.

MELLÉKLET

Az 1995. január 1-i hatállyal alkalmazandó Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat (RID), azzal az eltéréssel, hogy a „szerződő felek” és az „államok vagy a vasutak” helyett „tagállamok”-at kell érteni

Megjegyzés: A Közösség minden hivatalos nyelvén készített változatot közzéteszik, amint minden nyelven elkészül egy konszolidált szöveg.

*

* *

Lásd: A Bizottság 2003/29/EK irányelve (HL L 90., 2003.4.8., 47. o.).
