

Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

► **B**

DIRECTIVA 96/49/CE DO CONSELHO

de 23 de Julho de 1996

relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas

(JO L 235 de 17.9.1996, p. 25)

Alterada por:

	Jornal Oficial		
	n.º	página	data
► M1 Directiva 96/87/CE da Comissão de 13 de Dezembro de 1996	L 335	45	24.12.1996
► M2 Directiva 1999/48/CE da Comissão de 21 de Maio de 1999	L 169	50	5.7.1999
► M3 Directiva 2000/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 10 de Outubro de 2000	L 279	44	1.11.2000
► M4 Directiva 2001/6/CE da Comissão de 29 de Janeiro de 2001	L 30	42	1.2.2001
► M5 Anexos da Directiva 96/49/CE do Conselho ⁽¹⁾ como anunciado na Directiva 96/87/CE da Comissão, de 13 de Dezembro de 1996, que adapta ao progresso técnico a Directiva 96/49/CE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas ⁽²⁾ Texto relevante para efeitos do EEE)	L 294	1	31.10.1998
► M6 Decisão 2002/885/CE da Comissão de 7 de Novembro de 2002	L 308	44	9.11.2002
► M7 Directiva 2003/29/CE da Comissão de 7 de Abril de 2003	L 90	47	8.4.2003

⁽¹⁾ JO L 235 de 17.9.1996, p. 25.

⁽²⁾ JO L 335 de 24.12.1996, p. 45.

▼B**DIRECTIVA 96/49/CE DO CONSELHO****de 23 de Julho de 1996****relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 75.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾, Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189.ºC do Tratado ⁽³⁾,

- (1) Considerando que, nos últimos anos, o transporte ferroviário de mercadorias perigosas registou uma expansão considerável, aumentando os riscos em caso de acidente; que, por conseguinte, se devem adoptar medidas destinadas a assegurar que este tipo de transporte se efectue nas melhores condições de segurança possíveis;
- (2) Considerando que todos os Estados-membros são partes na Convenção relativa aos transportes internacionais por caminho-de-ferro (COTIF), cujo apêndice B estabelece regras uniformes relativas ao contrato de transporte ferroviário internacional de mercadorias (CIM), e cujo anexo I constitui o regulamento relativo ao transporte ferroviário internacional de mercadorias perigosas (RID), e cujo âmbito geográfico excede os limites da Comunidade;
- (3) Considerando que a referida Convenção não abrange o transporte ferroviário nacional de mercadorias perigosas; que, por isso, é importante assegurar a aplicação uniforme de normas de segurança harmonizadas em toda a Comunidade; que o meio mais adequado para o conseguir consiste em alinhar pelo RID as diferentes legislações nacionais aplicadas pelos Estados-membros;
- (4) Considerando que, no respeito do princípio da subsidiariedade, se deve proceder a essa aproximação das legislações para assegurar um elevado nível de segurança aos transportes nacionais e internacionais, para garantir a eliminação das distorções de concorrência, facilitando a livre circulação de mercadorias e serviços em toda a Comunidade e para assegurar a coerência com as restantes disposições comunitárias;
- (5) Considerando que o disposto na presente directiva não prejudica o compromisso assumido pela Comunidade e pelos Estados-membros, de acordo com os objectivos definidos no capítulo 19 da agenda 21 da Conferência da CNUAD do Rio de Janeiro, de Junho de 1992, de se empenharem na harmonização futura dos sistemas de classificação das substâncias perigosas;

⁽¹⁾ JO n.º C 389 de 31. 12. 1994, p. 15 e proposta alterada enviada em 3 de Outubro de 1995 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽²⁾ JO n.º C 236 de 11. 9. 1995, p. 36.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu emitido em 13 de Julho de 1995 (JO n.º C 249 de 25. 9. 1995, p. 138), posição comum do Conselho de 8 de Dezembro de 1995 (JO n.º C 356 de 30. 12. 1995, p. 34) e decisão do Parlamento Europeu de 16 de Abril de 1996 (JO n.º C 141 de 13. 5. 1996, p. 51).

▼B

- (6) Considerando que não há ainda legislação comunitária específica que regule as condições de segurança em que devem ser transportados os agentes biológicos e os microrganismos geneticamente modificados, abrangidos pelas Directivas 90/219/CEE ⁽¹⁾, 90/220/CEE ⁽²⁾ e 90/679/CEE ⁽³⁾;
- (7) Considerando que o disposto na presente directiva é aplicável sem prejuízo da aplicação de outras disposições comunitárias relativas à segurança dos trabalhadores e à protecção do ambiente;
- (8) Considerando que os Estados-membros devem poder aplicar normas de circulação específicas ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas no respectivo território;
- (9) Considerando que, no que respeita ao transporte ferroviário interno de mercadorias perigosas, os Estados-membros devem conservar o direito de aplicar provisoriamente normas que observem as recomendações das Nações Unidas sobre o transporte multimodal de mercadorias perigosas, na medida em que o RID ainda não esteja harmonizado com essas normas, que devem facilitar o transporte intermodal de mercadorias perigosas;
- (10) Considerando que os Estados-membros devem conservar o direito de regulamentar ou proibir, unicamente por razões independentes da segurança, o transporte ferroviário interno de certas mercadorias perigosas;
- (11) Considerando que é necessário ter em conta as medidas de segurança mais severas aplicadas no túnel sob a Mancha, em virtude das suas características específicas, nomeadamente o seu percurso e extensão, e prever igualmente a possibilidade de os Estados-membros introduzirem medidas do mesmo tipo em situações análogas; que alguns Estados-membros devem poder aplicar normas mais severas no que se refere ao material destinado ao transporte, em virtude da sua temperatura ambiente;
- (12) Considerando que, para ter em conta a importância dos investimentos necessários neste sector, convém fixar um período transitório que permita aos Estados-membros manterem temporariamente certas disposições nacionais específicas relativas a exigências de construção ou de utilização de cisternas, recipientes e embalagens ou de um código de acção de emergência;
- (13) Considerando que não se devem impedir inovações tecnológicas e industriais e que se devem prever derrogações temporárias para o efeito;
- (14) Considerando que as disposições do RID autorizam a celebração de acordos em sua derrogação, e que os numerosos acordos celebrados numa base bilateral entre os Estados-membros constituem um obstáculo à livre prestação de serviços de transporte de mercadorias perigosas; que, mediante a inclusão de disposições adequadas nos anexos da presente directiva, se poderão evitar essas derrogações; que é necessário prever um período de transição, durante o qual os acordos em vigor poderão continuar a ser aplicados pelos Estados-membros;
- (15) Considerando que o transporte ferroviário de mercadorias perigosas com destino a um país terceiro ou dele proveniente é autorizado, desde que respeite as disposições do RID; que, todavia, no caso dos transportes efectuados a partir das Repúblicas da antiga União Soviética que não são partes contratantes da COTIF, ou com esse destino, convém prever o direito dos

⁽¹⁾ JO n.º L 117 de 8. 5. 1990, p. 1. Directiva alterada pela Directiva 94/51/CE da Comissão (JO n.º L 297 de 18. 11. 1994, p. 29).

⁽²⁾ JO n.º L 117 de 8. 5. 1990, p. 15. Directiva alterada pela Directiva 94/15/CE da Comissão (JO n.º L 103 de 22. 4. 1994, p. 20).

⁽³⁾ JO n.º L 374 de 31. 12. 1990, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 95/30/CE da Comissão (JO n.º L 155 de 6. 7. 1995, p. 41).

▼B

Estados-membros de adoptarem medidas adequadas em relação a esses transportes, para garantir um nível de segurança equivalente ao previsto no RID;

- (16) Considerando que deverá ser possível adaptar rapidamente a presente directiva ao progresso técnico, nomeadamente através da adopção das novas disposições do RID; que se deverá, para esse efeito, criar um comité e estabelecer um sistema de estreita colaboração entre os Estados-membros e a Comissão nesse comité,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

Âmbito de aplicação*Artigo 1.º*

1. A presente directiva é aplicável ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas no interior dos Estados-membros ou entre estes. Todavia, os Estados-membros podem excluir do âmbito de aplicação da presente directiva o transporte de mercadorias perigosas efectuado com materiais de transporte pertencentes às forças armadas ou sob a sua responsabilidade.

2. As disposições da presente directiva em nada prejudicam o direito dos Estados-membros de estabelecerem, na observância do direito comunitário, requisitos específicos em matéria de segurança do transporte ferroviário nacional ou internacional de mercadorias perigosas, na medida em que o anexo da presente directiva não o preveja, nomeadamente em relação:

- à circulação dos comboios,
- à disposição dos vagões de mercadorias nos comboios em tráfego nacional,
- às regras de exploração relativas às operações associadas ao transporte, como a triagem ou o estacionamento,
- à formação de pessoal e à gestão das informações relativas às mercadorias perigosas transportadas,
- às regras especiais relativas ao transporte de mercadorias perigosas em comboios de passageiros.

Artigo 2.º

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- «RID», o regulamento relativo ao transporte ferroviário internacional de mercadorias perigosas, incluído no anexo I do apêndice B da Convenção relativa aos transportes ferroviários internacionais por caminho-de-ferro (COTIF), e respectivas alterações;
- «CIM», as regras uniformes relativas ao contrato de transporte ferroviário internacional de mercadorias, incluídas no apêndice B da Convenção relativa aos transportes internacionais por caminho-de-ferro (COTIF), e respectivas alterações;
- «Mercadorias perigosas», as matérias e objectos cujo transporte ferroviário é proibido ou autorizado apenas em certas condições pelo anexo da presente directiva;
- «Transporte», as operações de transporte ferroviário de mercadorias perigosas efectuadas total ou parcialmente no território de um Estado-membro, incluindo as actividades de carga, descarga e transferência de e para outros meios de transporte e as paragens impostas pelas condições de transporte, abrangidas pelo anexo da presente directiva, sem prejuízo do regime previsto nas legislações dos Estados-membros em matéria de responsabilidade relativa a essas operações; esta noção não é aplicável às operações de transporte efectuadas exclusivamente dentro do perímetro de uma empresa.



Artigo 3.º

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 6.º, não é autorizado o transporte ferroviário de mercadorias perigosas cujo transporte seja proibido no anexo.
2. Sob reserva de disposição em contrário da presente directiva, e sem prejuízo da regulamentação relativa ao acesso de empresas ferroviárias ao mercado e ou da regulamentação aplicável de um modo geral ao transporte ferroviário de mercadorias, o transporte ferroviário de mercadorias perigosas é autorizado desde que sejam respeitadas as regras fixadas no anexo.

CAPÍTULO II

Derrogações, restrições e isenções

Artigo 4.º

Os Estados-membros podem, no que respeita às operações de transporte ferroviário interno no seu território, manter em vigor as disposições legislativas nacionais sobre o transporte ferroviário de mercadorias perigosas que sejam compatíveis com as recomendações da ONU relativas ao transporte de mercadorias perigosas até ao momento em que a revisão do anexo da presente directiva a torne compatível com as referidas recomendações e informarão a Comissão desse facto.

Artigo 5.º

1. Sem prejuízo de outras disposições comunitárias, os Estados-membros mantêm o direito de regulamentar ou proibir o transporte de determinadas mercadorias perigosas no seu território, apenas por razões independentes da segurança durante o transporte, relacionadas, nomeadamente, com a segurança nacional ou a protecção do ambiente.
2. a) Em relação aos transportes que utilizem o túnel sob a Mancha, a França e o Reino Unido podem impor disposições mais severas do que as previstas no anexo. Essas disposições serão comunicadas à Comissão, que delas informará os restantes Estados-membros.
- b) Se um Estado-membro considerar que se devem aplicar disposições mais severas aos transportes que utilizem, no seu território, túneis com características idênticas ao da Mancha, informará a Comissão desse facto. Esta decidirá nos termos do artigo 9.º, se o túnel em questão tem características idênticas. As disposições adoptadas por um Estado-membro serão notificadas à Comissão, que delas informará os restantes Estados-membros.
- c) Os Estados-membros cuja temperatura ambiente seja regularmente inferior a 20 °C podem impor normas mais severas em matéria de ►**M3** temperatura de utilização dos materiais utilizados para embalagens plásticas, cisternas e respectivos equipamentos destinados ◀ ao transporte ferroviário nacional de mercadorias perigosas no seu território, até que sejam incorporadas no anexo disposições relativas às temperaturas de referência adequadas a determinadas zonas climáticas.
3. Quando, na sequência de um acidente ou de um incidente, os Estados-membros considerarem que as disposições aplicáveis em matéria de segurança podem ser melhoradas para reduzir os riscos associados às operações de transporte e que a referida acção corresponde a uma necessidade urgente, notificarão a Comissão, ainda na fase de projecto, das medidas que tencionam adoptar. A Comissão decidirá, nos termos do artigo 9.º, se a execução dessas medidas pode ser autorizada e determinará o respectivo prazo de aplicação.
4. Os Estados-membros podem manter todas as disposições nacionais aplicáveis, em 31 de Dezembro de 1996, ao transporte e às embalagens de matérias que contenham dioxinas ou furanos.

▼B*Artigo 6.º*

1. Os Estados-membros podem autorizar, no seu território, o transporte ferroviário de mercadorias perigosas classificadas, embaladas e rotuladas segundo os requisitos internacionais em vigor para o transporte marítimo ou aéreo, sempre que a operação de transporte integre um trajecto por via marítima ou aérea.

Quando um transporte nacional ou internacional inclua um trajecto por via marítima, os Estados-membros podem aplicar disposições complementares das do anexo, a fim de ter em conta as normas internacionais relativas ao transporte marítimo, incluindo as normas internacionais relativas ao transporte por transbordador.

2. As disposições do anexo sobre apresentação dos documentos de transporte e utilização das línguas nas marcações ou nos documentos de transporte necessários, não são aplicáveis às operações de transporte limitadas ao território de um único Estado-membro. Os Estados-membros podem autorizar nas operações de transporte limitadas ao seu território, a utilização de outros documentos e línguas, além dos referidos no anexo.

▼M3

3. Os Estados-Membros podem autorizar a utilização, no respectivo território, de vagões construídos antes de 1 de Janeiro de 1997 que não estejam conformes com a presente directiva, mas que tenham sido construídos de acordo com os requisitos nacionais aplicáveis em 31 de Dezembro de 1996, desde que os referidos veículos mantenham os níveis de segurança requeridos.

As cisternas e veículos construídos após 1 de Janeiro de 1997 que não estejam conformes com o anexo, mas cuja construção satisfaça os requisitos da presente directiva aplicáveis à data da sua construção, podem continuar a ser utilizados para o transporte nacional até uma data a determinar de acordo com o procedimento previsto no artigo 9.º

▼B

4. ►**M6** Os Estados-Membros podem manter as disposições nacionais em vigor em 31 de Dezembro de 1996 em relação à construção, utilização e condições de circulação de novas cisternas e de novos tambores sob pressão e quadros de garrafas abrangidos pela classe 2 do anexo, que não respeitem as disposições do anexo, até serem incorporadas nesse mesmo anexo referências a normas de construção e de utilização de cisternas, tambores sob pressão e quadros de garrafas com o mesmo carácter obrigatório que as disposições nele contidas, o mais tardar até 30 de Junho de 2003. Os tambores sob pressão, quadros de garrafas e cisternas fabricados antes de 1 de Julho de 2003 e outros receptáculos fabricados antes de 1 de Julho de 2001 e que respeitem os níveis de segurança requeridos podem continuar a ser utilizados nas condições de origem.

Os prazos de 30 de Junho de 2003 e 1 de Julho de 2003 serão prorrogados para os tambores sob pressão, quadros de garrafas e cisternas em relação aos quais não existem especificações técnicas pormenorizadas ou relativamente aos quais não foram aditadas ao anexo referências suficientes às normas europeias adequadas. ◀

▼M3

Os recipientes e cisternas referidos no segundo parágrafo e a data mais tardia para a aplicação da presente directiva no que se refere a esses recipientes e cisternas serão determinados de acordo com o procedimento estabelecido no artigo 9.º

▼B

5. Os Estados-membros podem manter em vigor disposições nacionais diferentes das do anexo em relação à temperatura de referência para o transporte, no seu território, de gases liquefeitos ou de misturas de gases liquefeitos, até que disposições relativas às temperaturas de referência adequadas a determinadas zonas climáticas sejam incorporadas nas normas europeias e lhes seja feita referência no anexo.

6. Os Estados-membros podem permitir a utilização, para o transporte no seu território, de embalagens fabricadas, mas não certificadas

▼B

segundo o RID, antes de 1 de Janeiro de 1997, desde que essas embalagens ostentem a respectiva data de fabrico e sejam aprovadas nos ensaios previstos nas disposições nacionais em vigor em 31 de Dezembro de 1996, e desde que respeitem os níveis de segurança necessários (o que incluirá eventualmente a realização de ensaios e inspecções), de acordo com o seguinte regime: os recipientes metálicos de grandes dimensões para matérias a granel e os bidões metálicos de capacidade superior a 50 litros podem ser utilizados por um período máximo de 15 anos a contar da respectiva data de fabrico; as restantes embalagens metálicas e qualquer outro tipo de embalagem de plástico podem ser utilizadas por um período máximo de 5 anos a contar da respectiva data de fabrico, mas nunca após 31 de Dezembro de 1998.

7. Os Estados-membros podem autorizar, até 31 de Dezembro de 1998, o transporte, no seu território, de determinadas mercadorias perigosas embaladas antes de 1 de Janeiro de 1997, desde que essas mercadorias sejam classificadas, embaladas e rotuladas segundo os requisitos impostos pelas disposições nacionais em vigor antes de 1 de Janeiro de 1997.

8. Para as operações nacionais de transporte ferroviário efectuadas no seu território, os Estados-membros podem manter as suas disposições nacionais em vigor em 31 de Dezembro de 1996, relativas à ostentação de um código de acção de emergência em vez do número de identificação de perigo previsto no anexo.

▼M3

9. Desde que notifiquem previamente a Comissão o mais tardar até 31 de Dezembro de 2002 ou até dois anos após a última data de início de aplicação das versões alteradas dos anexos A e B da presente directiva, os Estados-Membros podem adoptar disposições menos restritivas que as previstas no anexo para as operações de transporte limitadas ao seu território e que envolvam apenas pequenas quantidades de determinadas mercadorias perigosas, com excepção de matérias de média e alta radioactividade.

Esses derrogações devem ser aplicadas sem discriminação.

Sem prejuízo do que fica disposto e desde que notifiquem previamente a Comissão, os Estados-Membros podem aprovar a todo o tempo, disposições semelhantes às aprovadas pelos outros Estados-Membros com base no presente número.

A Comissão verificará se estão reunidas as condições exigidas no primeiro parágrafo e decidirá, de acordo com o procedimento previsto no artigo 9.º, se os Estados-Membros em causa podem adoptar as referidas derrogações.

10. Os Estados-membros podem emitir autorizações administrativas, válidas apenas nos territórios respectivos, para transportes *ad hoc* de mercadorias perigosas proibidos pelo anexo ou efectuados em condições diferentes das previstas no anexo, desde que esses transportes *ad hoc* correspondam a operações de transporte claramente definidas e limitadas no tempo.

11. Desde que notifiquem previamente a Comissão, os Estados-Membros podem autorizar, para trajectos devidamente identificados no seu território, transportes regulares de mercadorias perigosas que façam parte de um processo industrial definido e que sejam proibidos pelo anexo ou efectuados em condições diferentes das nele previstas, sempre que essas operações tenham um carácter local e sejam estritamente controladas em condições claramente definidas.

▼M3

A Comissão verificará se estão reunidos os requisitos impostos no primeiro parágrafo e decidirá, de acordo com o procedimento previsto no artigo 9.º, se os Estados-Membros em causa podem autorizar as referidas operações de transporte.

▼B

12. Os Estados-membros podem autorizar derrogações de carácter temporário ao disposto no anexo para a realização, no seu território, dos ensaios necessários à adaptação do anexo ao progresso tecnológico e industrial, desde que delas não resulte uma redução da segurança. A Comissão será informada do facto e informará dele os Estados-membros.

As derrogações temporárias, acordadas entre as autoridades competentes dos Estados-membros com base no anexo, devem assumir a forma de um acordo multilateral proposto às autoridades competentes de todos os Estados-membros pela autoridade que tomar a iniciativa do acordo. A Comissão será informada do facto.

As derrogações referidas no primeiro e segundo parágrafos serão concedidas sem discriminações baseadas na nacionalidade ou no local de estabelecimento do expedidor, do operador ou do destinatário, terão uma duração máxima de cinco anos e não serão renováveis.

13. Os Estados-membros podem continuar a aplicar, o mais tardar até 31 de Dezembro de 1998, os acordos com outros Estados-membros, sem discriminações baseadas na nacionalidade ou no local de estabelecimento do expedidor, do operador ou do destinatário. Todas as outras derrogações a conceder futuramente darão cumprimento ao disposto no n.º 12.

▼M3

14. Desde que notifiquem previamente a Comissão, os Estados-Membros podem autorizar operações de transporte de mercadorias perigosas em condições menos restritivas do que as do anexo, em transportes locais de curta distância, limitados ao interior de zonas portuárias, aeroportuárias ou de complexos industriais.

A Comissão verificará se estão reunidas as condições impostas no primeiro parágrafo e decidirá, de acordo com o procedimento estabelecido no artigo 9.º, se os Estados-Membros em causa podem adoptar as referidas derrogações.

▼B*Artigo 7.º*

1. Sem prejuízo das disposições nacionais e comunitárias relativas ao acesso ao mercado, o transporte ferroviário de mercadorias perigosas entre os territórios da Comunidade e de países terceiros, será autorizado na medida em que respeite o disposto no RID.

2. A presente directiva não prejudica o direito dos Estados-membros de adoptarem no seu território, depois de informada a Comissão, regulamentação relativa aos transportes ferroviários de mercadorias perigosas efectuados a partir das Repúblicas da antiga União Soviética que não são partes contratantes da COTIF, ou com esse destino. Essa regulamentação será aplicável apenas aos transportes ferroviários de mercadorias perigosas (em pacotes, a granel ou em cisternas) por vagões de caminho-de-ferro autorizados num Estado que não seja parte contratante da COTIF. Os Estados-membros interessados garantirão, através de medidas e obrigações adequadas, a manutenção de um nível de segurança equivalente ao previsto na regulamentação do RID. No caso de alguns Estados-membros, as disposições referidas neste número serão aplicáveis apenas aos vagões-cisterna.

▼BCAPÍTULO III
Disposições finais*Artigo 8.º*

As alterações necessárias à adaptação do anexo ao progresso técnico e científico nas matérias reguladas pela presente directiva e que se destinem a integrar as novas disposições do RID, serão adoptadas nos termos do artigo 9.º

▼M3*Artigo 9.º*

1. A Comissão é assistida pelo Comité para o Transporte de Mercadorias Perigosas, criado pelo artigo 9.º da Directiva 94/55/CE ⁽¹⁾.
 2. Sempre que se faça referência ao presente artigo, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º
- O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.
3. O Comité aprovará o seu regulamento interno.

▼B*Artigo 10.º*

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de 1 de Janeiro de 1997. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-membros adoptarem essas disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão o texto das disposições de direito interno que adoptarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 11.º

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 12.º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

(1) JO L 319 de 12.12.1994, p. 7, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2000/61/do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 279 de 1.11.2000, p. 40).

▼ M7*ANEXO*

Regulamento relativo ao transporte ferroviário internacional de mercadorias perigosas (RID) que consta do anexo I do apêndice B da COTIF, aplicável a partir de 1 de Janeiro de 2003, subentendendo-se que os termos «parte contratante» e «os Estados ou os caminhos-de-ferro» são substituídos por «Estado-Membro».

NB: o texto das alterações da versão 2003 do RID será publicado logo que se encontre disponível em todas as línguas oficiais da Comunidade.