

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B****DIRECTIVA 94/55/CE A CONSILIULUI**

din 21 noiembrie 1994

de apropiere a legislațiilor statelor membre privind transportul rutier de mărfuri periculoase

(JO L 319, 12.12.1994, p. 7)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Annexes A and B to Council Directive 94/55/EC of 21 November 1994 (*)	L 275	1	28.10.1996
► <u>M2</u>	Commission Directive 96/86/EC of 13 December 1996 (*)	L 335	43	24.12.1996
► <u>M3</u>	Amendments to Annexes A and B of Council Directive 94/55/EC as announced in Commission Directive 96/86/EC (*)	L 251	1	15.9.1997
► <u>M4</u>	Commission Directive 1999/47/EC of 21 May 1999 (*)	L 169	1	5.7.1999
► <u>M5</u>	Directiva 2000/61/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 10 octombrie 2000	L 279	40	1.11.2000
► <u>M6</u>	Commission Directive 2001/7/EC of 29 January 2001 (*)	L 30	43	1.2.2001
► <u>M7</u>	Decizia 2002/886/CE Comisiei din 7 noiembrie 2002	L 308	45	9.11.2002
► <u>M8</u>	Directiva 2003/28/CE a Comisiei din 7 aprilie 2003	L 90	45	8.4.2003
► <u>M9</u>	Directiva 2004/111/CE a Comisiei din 9 decembrie 2004	L 365	25	10.12.2004
► <u>M10</u>	Directiva 2006/89/CE a Comisiei din 3 noiembrie 2006	L 305	4	4.11.2006

(*) Acest act nu a fost publicat niciodată în limba română.



DIRECTIVA 94/55/CE A CONSILIULUI

din 21 noiembrie 1994

de apropiere a legislațiilor statelor membre privind transportul rutier de mărfuri periculoase

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 75,

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura stabilită la articolul 189c din tratat ⁽³⁾,

- (1) întrucât, de-a lungul anilor, transportul rutier de mărfuri periculoase, atât național, cât și internațional, a crescut în mod semnificativ, contribuind la creșterea pericolelor în cazul unui accident;
- (2) întrucât toate statele membre, cu excepția Irlandei, sunt părți contractante ale Acordului european privind transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR), a cărui sferă de cuprindere geografică se extinde dincolo de Comunitate și care stabilește norme uniforme pentru transportul rutier internațional în siguranță al mărfurilor periculoase; întrucât, așadar, este de dorit ca aceste norme să se extindă și asupra traficului național pentru a se armoniza în întreaga Comunitate condițiile în care sunt transportate mărfurile periculoase pe căile rutiere;
- (3) întrucât legislația comunitară nu cuprinde ansamblul măsurilor necesare pentru asigurarea transportului în siguranță al mărfurilor periculoase și măsurile interne respective variază de la un stat membru la altul; întrucât aceste discrepanțe reprezintă un obstacol în calea liberei prestări a serviciilor de transport și, mai mult, a liberei circulații a vehiculelor și a echipamentelor de transport; întrucât, pentru a se depăși acest obstacol, trebuie să se definească norme uniforme aplicabile transportului intra-comunitar în ansamblul său;
- (4) întrucât o acțiune de asemenea natură trebuie efectuată la nivelul Comunității pentru a se asigura consecvența cu legislația comunitară, pentru a garanta un grad satisfăcător de armonizare în vederea facilitării liberei circulații a mărfurilor și a serviciilor și pentru a asigura un nivel înalt de siguranță pentru operațiunile de transport național și internațional;
- (5) întrucât dispozițiile prezentei directive nu aduc atingere angajamentelor luate de Comunitate și de statele membre ale acesteia, în conformitate cu scopurile stabilite prin Agenda 21, capitolul 19 la conferința Unced din iunie 1992 de la Rio de Janeiro, de a face eforturi în vederea armonizării viitoare a sistemelor de clasificare a substanțelor periculoase;
- (6) întrucât legislația comunitară nu reglementează, în prezent, în mod special condițiile de siguranță în care trebuie să se transporte

⁽¹⁾ JO C 17, 20.1.1994, p. 6.

⁽²⁾ JO C 195, 18.7.1994, p. 15.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 3 mai 1994 (JO C 205, 25.7.1994, p. 54), Poziția comună a Consiliului din 19 septembrie 1994 (JO C 301, 27.10.1994, p. 25) și Decizia Parlamentului European din 17 noiembrie 1994 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

▼B

agenții biologici și microorganismele modificate genetic prevăzute prin Directivele 90/219/CEE ⁽¹⁾, 90/220/CEE ⁽²⁾ și 90/679/CEE ⁽³⁾ ale Consiliului;

- (7) întrucât prezenta directivă ține seama de alte politici comunitare în domeniul siguranței lucrătorilor, al construcției vehiculelor și al protecției mediului;
- (8) întrucât statele membre au în continuare libertatea de a reglementa orice operațiune pentru transportul substanțelor periculoase efectuat pe teritoriul lor de către un vehicul care nu se supune dispozițiilor directivei, indiferent de locul unde este înmatriculat vehiculul;
- (9) întrucât statele membre trebuie să aibă posibilitatea de a aplica regulamente speciale de circulație rutieră pentru transportul mărfurilor periculoase pe teritoriile lor;
- (10) întrucât statele membre trebuie să aibă posibilitatea de a-și menține cerințele de control al calității în ceea ce privește anumite operațiuni de transport național până când Comisia raportează Consiliului asupra acestor chestiuni;
- (11) întrucât prevederile ADR autorizează încheierea unor acorduri de derogare de la acestea și întrucât numărul mare de acorduri încheiate pe cale bilaterală între statele membre împiedică libera prestare a serviciilor de transport pentru mărfuri periculoase; întrucât includerea dispozițiilor necesare în anexele la prezenta directivă ar trebui să excludă nevoia unor astfel de derogări; întrucât ar trebui stabilită o perioadă de tranziție în timpul căreia statele membre să poată continua aplicarea acordurilor existente între ele;
- (12) întrucât este necesar să se transpună în legislația comunitară prevederile ADR, inclusiv cerințele referitoare la construcția vehiculelor care transportă mărfuri periculoase; întrucât, în acest context, trebuie să se prevadă o perioadă de tranziție, în așa fel încât statele membre să poată menține temporar anumite dispoziții interne speciale cu privire la cerințele de construcție pentru vehiculele înmatriculate pe plan intern;
- (13) întrucât trebuie să fie folosite procedurile de informare existente în domeniul propunerilor legislative interne similare, pentru a se mări transparența pentru toți agenții economici;
- (14) întrucât, în ceea ce privește transporturile naționale, statele membre trebuie să-și păstreze dreptul de a aplica normele conforme cu recomandările multimodale ale Națiunilor Unite privind transportul mărfurilor periculoase, în măsura în care ADR nu este încă armonizat cu aceste norme, al căror scop este să faciliteze transportul inter-modal al mărfurilor periculoase;
- (15) întrucât statele membre trebuie să aibă posibilitatea să reglementeze sau să interzică transportul rutier al anumitor mărfuri periculoase pe teritoriile lor, dar numai pentru alte motive decât cele de siguranță a transportului; întrucât, în acest context, statele membre pot să-și păstreze dreptul de a impune, în cazul anumitor transporturi de substanțe foarte periculoase, utilizarea transportului feroviar sau pe căi navigabile interioare sau să mențină un ambalaj foarte specific pentru anumite substanțe foarte periculoase;
- (16) întrucât în scopul prezentei directive statele membre trebuie să aibă posibilitatea de a aplica norme mai stricte sau mai permissive anumitor operațiuni de transport desfășurate pe teritoriile lor de către vehiculele înmatriculate acolo;

⁽¹⁾ JO L 117, 8.5.1990, p. 1.

⁽²⁾ JO L 117, 8.5.1990, p. 15.

⁽³⁾ JO L 374, 31.12.1990, p. 1.

▼B

- (17) întrucât armonizarea condițiilor trebuie să țină seama de circumstanțele naționale specifice și, din acest motiv, dispozițiile prezentei directive trebuie să fie suficient de flexibile, oferind statelor membre posibilitatea de a acorda anumite derogări; întrucât aplicarea noilor evoluții tehnologice și industriale nu trebuie să fie împiedicată și trebuie să se prevadă derogări temporare în acest scop;
- (18) întrucât vehiculelor înmatriculate în statele terțe trebuie să li se permită să efectueze transporturi internaționale pe teritoriile statelor membre dacă respectă ADR;
- (19) întrucât trebuie să existe posibilitatea de adaptare rapidă a prezentei directive la progresul tehnic, pentru a se ține seama de noile prevederi incorporate în ADR și pentru a se decide asupra aplicării și punerii în practică a măsurilor de urgență în caz de accidente sau incidente; întrucât trebuie creat un comitet în acest scop și se impune elaborarea unei proceduri pentru o cooperare strânsă cu statele membre și cu Comisia în cadrul acestui comitet;
- (20) întrucât anexele la prezenta directivă conțin dispoziții care reglementează pregătirea profesională a anumitor conducători auto de pe vehiculele care transportă mărfuri periculoase pe cale rutieră; întrucât, așadar, Directiva 89/684/CEE a Consiliului din 21 decembrie 1994 privind pregătirea profesională a anumitor conducători auto ai vehiculelor care transportă mărfuri periculoase pe căile rutiere⁽¹⁾ ar trebui abrogată,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL I

Domeniul de aplicare, definiții și dispoziții generale

Articolul 1

- (1) Prezenta directivă se aplică transportului rutier de mărfuri periculoase în interiorul statelor membre sau între acestea. Nu se aplică transportului de mărfuri periculoase cu vehicule aparținând forțelor armate sau aflate în responsabilitatea acestora.
- (2) Prezenta directivă nu aduce atingere, cu toate acestea, dreptului statelor membre de a stabili, cu respectarea legislației comunitare, cerințe privind:
- (a) transportul național și internațional de mărfuri periculoase pe teritoriile lor, efectuat cu vehicule care nu intră sub incidența prezentei directive,
- (b) regulamente de circulație rutieră specifice transportului național și internațional de mărfuri periculoase;

▼M5

- (c) controalele de calitate asupra întreprinderilor care desfășoară operațiuni de transport național indicate la punctul 1 din anexa C.

Domeniul de aplicare a dispozițiilor de drept intern privind cerințele stabilite la prezenta literă nu poate fi extins.

Dispozițiile în cauză încetează să se aplice dacă alte măsuri similare devin obligatorii conform dispozițiilor comunitare.

În termen de cel mult doi ani de la intrarea în vigoare a standardului european pentru controlul calității asupra transportului de mărfuri periculoase, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului

⁽¹⁾ JO L 398, 30.12.1989, p. 33.

▼M5

un raport de evaluare a problemelor de siguranță aflate sub incidența acestei litere, precum și o propunere corespunzătoare de continuare a aplicării sau de abrogare a acesteia.

▼B

Domeniul de aplicare a dispozițiilor de drept intern referitoare la aceste cerințe nu poate fi extins.

Dacă măsuri similare devin obligatorii prin dispozițiile comunitare, prevederile în cauză încetează să se aplice.

Înainte de 31 decembrie 1998 Comisia va înainta Consiliului un raport de evaluare a aspectelor de siguranță reglementate prin prezenta dispoziție, împreună cu o propunere corespunzătoare în vederea menținerii sau abrogării ei.

Articolul 2

În înțelesul prezentei directive:

- „ADR” înseamnă Acordul european privind transportul rutier de mărfuri periculoase, încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, cu modificări;
- „vehicul” înseamnă orice fel de autovehicul destinat folosirii pe calea rutieră, care este complet sau incomplet, având cel puțin patru roți și o viteză maximă proiectată de peste 25 km/oră și remorcile acestuia, cu excepția vehiculelor care circulă pe șine, a tractoarelor agricole și forestiere și a tuturor echipamentelor mobile;
- „mărfuri periculoase” înseamnă acele substanțe și articole al căror transport pe cale rutieră este interzis sau autorizat numai în anumite împrejurări de anexele A și B la prezenta directivă;
- „transport” înseamnă orice operațiune de transport rutier efectuată de un vehicul integral sau parțial pe căile rutiere publice de pe teritoriul unui stat membru, inclusiv activitatea de încărcare și descărcare, acoperite prin anexele A și B, fără a aduce atingere reglementărilor stabilite prin legislațiile statelor membre referitoare la răspunderea legată de aceste operațiuni.

Nu este inclus transportul efectuat integral în perimetrul unei zone închise.

Articolul 3

(1) Fără a aduce atingere articolului 6, mărfurile periculoase al căror transport este interzis prin anexele A și B la prezenta directivă nu vor fi transportate pe căile rutiere.

(2) Cu excepția cazurilor în care prezenta directivă stipulează altfel, transportul altor mărfuri periculoase enumerate în anexa A este autorizat în cazul în care respectă condițiile impuse prin anexele A și B, în special în ceea ce privește:

- (a) ambalajul și etichetarea mărfurilor în cauză;
- (b) construcția, echipamentul și exploatarea corespunzătoare a vehiculului care transportă mărfurile în cauză.

▼B

CAPITOLUL II
Derogări, restricții și scutiri

Articolul 4

Numai în scopul operațiunilor de transport național efectuate de vehicule înmatriculate pe teritoriul său, fiecare stat membru poate să păstreze acele dispoziții din legislația internă privind transportul mărfurilor periculoase pe cale rutieră care sunt conforme cu recomandările ONU privind transportul de mărfuri periculoase, până când anexele A și B la prezenta directivă vor fi revizuite în așa fel încât să reflecte aceste recomandări. Statele membre respective informează Comisia în mod corespunzător.

Articolul 5

(1) Fără a aduce atingere legislației comunitare, în special în privința accesului la piață, fiecare stat membru își va păstra dreptul – strict pentru alte rațiuni decât cele de siguranță pe perioada transportului, cum ar fi rațiuni de siguranță națională sau de protecție a mediului – de a reglementa sau de a interzice transportul anumitor mărfuri periculoase pe teritoriul său.

(2) Orice norme impuse de un stat membru vehiculelor care efectuează un transport internațional prin teritoriul său și autorizate prin ► **M5** dispoziția specială prevăzută la punctul 2 din anexa C ◀ sunt limitate ca domeniu pe plan local, se aplică atât transportului național, cât și internațional și nu dau naștere nici unei discriminări.

(3) (a) Cu excepția cerințelor de construcție, fiecare stat membru poate aplica dispoziții mai stricte în privința transportului efectuat cu vehicule înmatriculate sau puse în circulație pe teritoriul său.

▼M5

(b) cu toate acestea, statele membre pot să își mențină dispozițiile specifice de drept intern privind centrele de greutate ale cisternelor înmatriculate pe teritoriile lor până la eventuala modificare, dacă va exista o modificare, a dispoziției speciale menționate la punctul 3 din anexa C, dar nu pot să le mențină, în nici un caz, după data de 30 iunie 2001 pentru cisternele care intră sub incidența dispoziției speciale menționate la punctul 3 din anexa C, conform versiunii modificate a ADR care se aplică de la 1 iulie 2001, și nu pot să le mențină, în nici un caz, după data de 30 iunie 2005 pentru celelalte cisterne.

(c) statele membre în care temperatura mediului ajunge în mod regulat sub - 20 °C pot impune standarde mai stricte cu privire la temperatura de utilizare a materialelor utilizate pentru ambalaje de plastic, containere și la echipamentele acestora destinate transportului național rutier de mărfuri periculoase pe teritoriul acestora până când anexele vor cuprinde dispoziții cu privire la temperaturile corespunzătoare de referință pentru zonele de climă date.

▼B

(4) Dacă un stat membru consideră că dispozițiile aplicabile privind siguranța sunt insuficiente pentru a limita pericolele implicate de transport în cazul unui accident sau incident și dacă există nevoia urgentă de a se întreprinde o acțiune, el informează Comisia, în stadiul de planificare, despre măsurile pe care își propune să le ia. Hotărând în conformitate cu procedura stabilită la articolul 9, Comisia decide dacă aplicarea acestor măsuri poate fi autorizată și stabilește durata lor.

▼B

(5) Statele membre pot menține toate dispozițiile de drept intern aplicabile la 31 decembrie 1996 în ceea ce privește:

- transportul substanțelor din clasa 1.1;
- transportul gazelor toxice, instabile și/sau inflamabile din clasa 2;
- transportul substanțelor care conțin dioxină sau furan;
- transportul în cisterne sau rezervoare cisternă de peste 3 000 litri a lichidelor din clasele 3, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 sau 8, care nu apar la (b) sau (c) în aceste clase.

Aceste dispoziții se pot referi numai la:

- interzicerea unor astfel de operațiuni de transport rutier dacă ele pot fi efectuate pe calea ferată sau pe căile navigabile interioare;
- cerința de a se urma anumite trasee preferențiale;
- orice alte dispoziții referitoare la ambalarea substanțelor care conțin dioxină sau furan.

Aceste dispoziții nu pot fi extinse și nici înăsprite. Statele membre comunică aceste dispoziții de drept intern Comisiei, care va informa în mod corespunzător celelalte state membre.

Articolul 6

(1) Fiecare stat membru poate autoriza transportul rutier pe teritoriul său al mărfurilor periculoase clasificate, ambalate și etichetate în conformitate cu cerințele internaționale ale transportului maritim sau aerian, ori de câte ori operațiunea de transport implică o călătorie pe mare sau pe căile aeriene.

(2) Dispozițiile din anexele A și B referitoare la limba utilizată în marcajele și documentația relevantă nu se aplică operațiunilor de transport limitate la teritoriul unui singur stat membru. Statele membre pot să autorizeze folosirea altor limbi decât cele prevăzute în anexe pentru operațiunile de transport efectuate pe teritoriul lor.

▼M5

(3) Pe teritoriul său, fiecare stat membru poate autoriza utilizarea vehiculelor fabricate înainte de 1 ianuarie 1997 care nu se conformează prezentei directive, dar care au fost fabricate conform standardelor naționale în vigoare la 31 decembrie 1996, cu condiția ca aceste vehicule să fie întreținute pentru a funcționa la nivelurile de siguranță cerute.

Containerele și vehiculele fabricate la sau după data de 1 ianuarie 1997 și care nu se conformează dispozițiilor din anexa B, dar care au fost fabricate conform cerințelor impuse de prezenta directivă și care erau în vigoare la data fabricării lor, pot fi utilizate în continuare pentru transportul național până la o dată stabilită conform procedurii prevăzute în articolul 9.

(4) ►**M7** Fiecare stat membru își poate menține dispozițiile de drept intern în vigoare la 31 decembrie 1996 referitoare la construcția, utilizarea și condițiile de transport ale noilor butoaie sub presiune și ale cadrelor pentru butelii, în sensul dispoziției speciale menționate în anexa C alineatul (4), și ale cisternelor noi care nu respectă dispozițiile din anexele A și B, până la adăugarea la anexele A și B a trimerilor la standardele pentru construcția și utilizarea cisternelor, butoaielor sub presiune și cadrelor pentru butelii, cu aceeași forță obligatorie ca cea a dispozițiilor din prezenta directivă, până cel târziu la 30 iunie 2003. Butoaiile sub presiune, cadrele pentru butelii și cisternele construite până la 1 iulie 2003 și alte recipiente construite până la 1 iulie 2001 și menținute la nivelurile de securitate necesare se pot utiliza în continuare în condițiile inițiale. ◀

▼ M5

Aceste date se amână pentru recipientele și containerele pentru care nu există specificații tehnice detaliate sau pentru care anexele A și B nu cuprind suficiente trimiteri la standardele europene relevante.

Recipientele și containerele menționate la al doilea paragraf, precum și termenul limită pentru punerea în aplicare a prezentei directive în ceea ce privește recipientele și containerele respective, sunt stabilite conform procedurii prevăzute la articolul 9.

▼ B

(5) Fiecare stat membru poate să mențină dispozițiile de drept intern, altele decât cele stabilite în anexele A și B, cu privire la temperatura de referință pentru transportul pe teritoriul său al gazelor lichefiate sau al amestecurilor de gaze lichefiate, până când sunt incorporate în standardele europene dispozițiile cu privire la temperaturile de referință corespunzătoare pentru zonele climatice respective și până când la anexele A și B sunt adăugate trimiteri la aceste standarde.

(6) Fiecare stat membru poate permite utilizarea, pentru transportul pe teritoriul său, a ambalajelor construite, dar necertificate în conformitate cu ADR, înainte de 1 ianuarie 1997, cu condiția ca aceste ambalaje să prezinte data fabricației și să fie capabile să treacă testele stabilite de legislația internă în vigoare la 31 decembrie 1996 și cu condiția ca aceste ambalaje să fie menținute la nivelurile de siguranță relevante (inclusiv testarea și inspectarea atunci când se impune), în conformitate cu următoarea schemă: recipientele metalice medii pentru transportul în vrac și butoaiele de metal cu o capacitate de peste 50 de litri, timp de maximum 15 ani de la data fabricării lor; alte ambalaje de metal și toate ambalajele de plastic, maximum cinci ani de la data fabricării lor, dar nu mai târziu de 31 decembrie 1998 ► **M5** , cu excepția faptului că, în cazul ambalajelor din plastic a căror capacitate nu depășește 20 de litri, data poate fi amânată până cel târziu la 30 iunie 2001. ◀

(7) Până la 31 decembrie 1998 fiecare stat membru poate permite transportul pe teritoriul său al anumitor mărfuri periculoase ambalate înainte de 1 ianuarie 1997, cu condiția ca mărfurile să fie clasificate, ambalate și etichetate în conformitate cu cerințele legislației interne în vigoare înainte de 1 ianuarie 1997.

(8) Pentru operațiunile de transport efectuate pe teritoriul său de către vehiculele înmatriculate în acel teritoriu, fiecare stat membru poate menține dispozițiile de drept intern în vigoare la 31 decembrie 1996 cu privire la afișarea unui cod de acțiune de urgență în locul numărului de identificare a pericolului prevăzut în anexa B.

▼ M5

(9) Cu condiția să notifice Comisia în prealabil și cel târziu până la data de 31 decembrie 2002 sau în termen de cel mult doi ani de la ultima dată de punere în aplicare a versiunilor modificate ale anexelor A și B la prezenta directivă, statele membre pot adopta dispoziții mai puțin stricte decât cele din anexe pentru transportul pe teritoriul lor și numai pentru cantități mici din anumite mărfuri periculoase, cu excepția substanțelor care prezintă un nivel mediu sau ridicat de radioactivitate.

Cu condiția să notifice Comisia în prealabil și cel târziu până la data de 31 decembrie 2002 sau în termen de cel mult doi ani de la ultima dată de punere în aplicare a versiunilor modificate ale anexelor A și B la prezenta directivă, statele membre pot adopta dispoziții diferite de cele din anexe pentru transportul local, limitat la teritoriul lor.

Derogările prevăzute în primul și al doilea paragraf se aplică fără discriminare.

Sub rezerva celor menționate anterior, cu condiția să notifice Comisia în prealabil, statele membre pot, în orice moment, să adopte dispoziții similare dispozițiilor adoptate de alte state membre în temeiul prezentului alineat.

▼ M5

Comisia analizează dacă au fost îndeplinite condițiile stabilite în prezentul alineat și decide, conform procedurii prevăzute la articolul 9, dacă statele membre în cauză pot adopta respectivele derogări.

▼ B

(10) Cu condiția să nu pună în pericol siguranța, statele membre pot acorda derogări temporare de la anexele A și B, în scopul efectuării pe teritoriul lor a încercărilor necesare înainte de amendarea acestor anexe, pentru a le adapta la evoluțiile tehnologice și industriale. Comisia va fi informată în legătură cu aceasta și va informa în mod corespunzător celelalte state membre.

O derogare temporară, convenită între autoritățile competente ale statelor membre pe baza ►**M5** dispozițiile speciale menționate la punctul 5 din anexa C ◀, ia forma unui acord multilateral propus tuturor autorităților competente ale statelor membre de către autoritatea care ia inițiativa în privința acordului. Comisia este informată în mod corespunzător.

Orice derogări de felul celor menționate în primul și al doilea paragraf se aplică fără discriminare pe bază de naționalitate sau loc de stabilire a expeditorului, transportatorului sau destinatarului; ele pot dura maximum cinci ani și nu se pot reînnoi.

▼ M5

(11) Statele membre pot elibera autorizații, valabile doar pe teritoriul lor, pentru a desfășura operațiuni *ad hoc* de transport de mărfuri periculoase care sunt fie interzise în anexa A sau B, fie sunt efectuate în condiții diferite de cele prevăzute în aceste anexe, cu condiția ca aceste operațiuni *ad hoc* de transport să fie clar definite și limitate în timp.

▼ B

(12) Fără a aduce atingere alineatului (2), fiecare stat membru poate să aplice, până cel târziu la 31 decembrie 1998, acordurile existente cu alte state membre care respectă ADR, fără discriminare pe bază de naționalitate sau loc de stabilire a expeditorului, transportatorului sau destinatarului. Orice altă derogare autorizată de ►**M5** dispozițiile speciale menționate la punctul 5 din anexa C ◀ trebuie să fie conformă cu alineatul (10).

Articolul 7

În funcție de dispozițiile interne sau comunitare cu privire la accesul la piață, vehiculele înmatriculate sau puse în circulație în statele terțe sunt autorizate să efectueze transporturi internaționale de mărfuri periculoase în cadrul Comunității dacă transporturile în cauză respectă ADR.

CAPITOLUL III

Dispoziții finale*Articolul 8*

Modificările necesare pentru adaptarea ►**M5** anexele A, B și C ◀ la progresul științific și tehnic în domeniile prevăzute prin prezenta directivă, pentru a ține seama de modificările la anexele ADR, se adoptă în conformitate cu procedura stabilită la articolul 9.

▼ M5*Articolul 9*

(1) Comisia este sprijinită de un comitet pentru transportul de mărfuri periculoase.

▼M5

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul articol, articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE se aplică cu respectarea dispozițiilor articolului 8 din decizia respectivă.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

(3) Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.

▼B*Articolul 10*

(1) Statele membre adoptă, înainte de 1 ianuarie 1997, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Ele informează Comisia în legătură cu aceasta.

Când statele membre adoptă aceste măsuri, ele includ trimiteri sau sunt însoțite de astfel de trimiteri la publicarea lor oficială. Statele membre stabilesc modul în care se fac aceste trimiteri.

(2) Statele membre comunică Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 11

(1) Directiva 89/684/CEE este abrogată prin prezenta directivă, începând cu termenul limită al transpunerii prezentei directive în legislația internă.

(2) Certificatele provizorii emise de statele membre în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din prezenta directivă pentru transportul național rămân valabile numai până la 31 decembrie 1996. Certificatele emise în conformitate cu articolul 4 alineatul (4) din prezenta directivă pot fi folosite în continuare până la sfârșitul perioadei lor de valabilitate, dar nu mai târziu de 1 iulie 1997 pentru mărfurile periculoase transportate în cisterne sau pentru explozibili și nu mai târziu de 1 ianuarie 2000 pentru celelalte mărfuri periculoase.

Articolul 12

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

▼ **M10**

ANEXA A

Dispozițiile din anexa A la Acordul european privind transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR) în vigoare de la 1 ianuarie 2007, cu observația că termenul „stat membru” înlocuiește termenul „parte contractantă”.

Textul modificărilor la versiunea 2007 a anexei A la ADR se publică în toate limbile oficiale ale Comunității de îndată ce este disponibil.

▼ **M10**

ANEXA B

Dispozițiile din anexa B la Acordul european privind transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR) în vigoare de la 1 ianuarie 2007, cu observația că termenul „stat membru” înlocuiește termenul „parte contractantă”.

Textul modificărilor la versiunea 2007 a anexei B la ADR se publică în toate limbile oficiale ale Comunității de îndată ce este disponibil.

▼ **M5***ANEXA C***Dispoziții speciale privind anumite articole din prezenta directivă**

1. Operațiunile de transport național menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c) sunt următoarele:
 - (i) substanțe explozive și articole din clasa 1, în cazul în care cantitatea de substanță explozivă conținută per unitate de transport depășește:
 - 1 000 kg pentru categoria 1.1 sau
 - 3 000 kg pentru categoria 1.2 sau
 - 5 000 kg pentru categoriile 1.3 și 1.5;
 - (ii) următoarele substanțe din containere sau cisterne cu o capacitate totală de peste 3 000 de litri:
 - substanțe din clasa 2: gaz din următoarele grupe de risc: F, T, TF, TC, TO, TFC, TOC;
 - substanțe din clasele 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 și 8: substanțe care nu sunt cuprinse la literele (b) și (c) în clasele respective sau care sunt cuprinse în acestea, dar care au un cod de risc cu trei sau mai multe cifre semnificative (diferite de zero);
 - (iii) următoarele ambalaje din clasa 7 (materiale radioactive): ambalaje de materiale fisionabile, ambalaje de tip B (U), ambalaj de tip B (M).
2. Dispoziția specială care se aplică articolului 5 alineatul (2) ► **M8** este capitolul 1.9 din anexa A ◀.
3. Dispoziția specială care se aplică articolului 5 alineatul (3) litera (b) este „marginal”211 128 din anexa B.
4. Dispoziția specială care se aplică articolului 6 alineatul (4) ► **M8** constă în definițiile termenilor „butelie”, „tub”, „canistră sub presiune”, „recipient criogenic” și „baterie de butelii” prezentate în anexa A punctul 1.2.1. ◀
5. Dispozițiile speciale care se aplică articolului 6 alineatele (10) și (12) ► **M8** sunt cele din capitolul 1.5 din anexa A ◀.