

RÅDSDIREKTIV 96/49/EF**av 23. juli 1996****om tilnærming av lovgjevinga i medlemsstatane om jarnbanetransport av farleg gods(*)****RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNIONEN HAR -**

med tilvising til traktaten om skipinga av Det europeiske fællesskapet, særleg artikkel 75,

med tilvising til framlegget frå Kommisjonen⁽¹⁾,

med tilvising til fråsegna frå Økonomi- og sosialutvalet⁽²⁾,

etter den framgangsmåten som er fastsett i artikkel 189 C i traktaten⁽³⁾, og

ut frå desse synsmåtene:

- 1) I dei seinare åra har jarnbanetransporten av farleg gods auka monaleg, og med det er faren for ulukker vorten større. Difor må det gjerast tiltak for å sikre at slik transport finn stad under tryggast moglege vilkår.
- 2) Alle medlemsstatane er part i konvensjonen om internasjonal jarnbanetrafikk (COTIF), der det er fastsett einsarta reglar for avtala om internasjonal transport av gods på jarnbanene (CIM) i tillegg B, der vedlegg 1 inneheld reglementet for internasjonal jarnbanetransport av farleg gods (RID). Konvensjonen har eit geografisk verkeområde som strekkjer seg utover Fællesskapet.
- 3) Konvensjonen omfattar ikkje innanlands jarnbanetransport av farleg gods. Difor er det viktig å sikre einsarta bruk av harmoniserte tryggleiksreglar i heile Fællesskapet. Den beste måten å oppnå dette på er å tilpasse lovgjevinga i medlemsstatane til RID.
- 4) I samsvar med nærleiksprinsippet må desse lovgjevingane tilnærmast for å sikre eit høgt tryggleiksnivå i nasjonal og internasjonal transport, for å fjerne konkurransevriding, ved å lette det frie varebyttet og den frie rørsla for tenester i heile Fællesskapet, og for å sikre samanhengen med andre fællesskapsføresegner.

(*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT nr. L 235 av 17.9.1996, s. 25, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 80/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se denne utgaven av EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende.

⁽¹⁾ TEF nr. C 389 av 31.12.1994, s. 15, og det endra framlegget som vart sendt over 3. oktober 1995 (enno ikkje offentliggjort i TEF).

⁽²⁾ TEF nr. C 236 av 11.9.1995, s. 36.

⁽³⁾ Europaparlamentsfråsegn av 13. juli 1995 (TEF nr. C 249 av 25.9.1995, s. 138), felles haldning frå Rådet av 8. desember 1995 (TEF nr. C 356 av 30.12.1995, s. 34) og europaparlamentsavgjerd av 16. april 1966 (TEF nr. C 141 av 13.5.1996, s. 51).

5) Føresegnene i dette direktivet rører ikkje ved den skyldnaden som Fællesskapet og medlemsstatane har teke på seg, til å freiste å få i stand ei framtidig harmonisering av klassifikasjonssystema for farlege stoff, i samsvar med dei måla som vart fastsette i kapittel 19 i Agenda 21 under UNCED-konferansen (Konferansen til Dei sameinte nasjonane om miljø og utvikling) i Rio de Janeiro i juni 1992.

6) Det finst enno ikkje noko særskilt regelverk i Fællesskapet som regulerer tryggleiksvilkåra ved transport av biologiske agensar og genmodifiserte mikroorganismar, som er omfatta av direktiv 90/219/EØF⁽⁴⁾, 90/220/EØF⁽⁵⁾ og 90/679/EØF⁽⁶⁾.

7) Føresegnene i dette direktivet rører ikkje ved bruken av andre fællesskapsføresegner om tryggleiken for arbeidstakarar og miljøvern.

8) Medlemsstatane må kunne nytte særskilde trafikkreglar for jarnbanetransport av farleg gods på territoriet sitt.

9) Når det gjeld innanlands jarnbanetransport av farleg gods, bør medlemsstatane inntil vidare kunne halde fram med å nytte reglar som er i samsvar med rekommendasjonane frå Dei sameinte nasjonane om transport av farleg gods med ulike transportsystem, i den grad RID enno ikkje er harmonisert med desse reglane, noko som vil gjere det enklare å transportere farleg gods med fleire transportsystem.

10) Kvar medlemsstat bør framleis ha rett til å regulere eller forby innanlands jarnbanetransport av visse typar farleg gods av grunnar som ikkje gjeld tryggleiken.

11) Det bør takast omsyn til dei strengare tryggleikstiltaka som vert nytta i tunnelen under Den engelske kanalen på grunn av særprega hans, særleg laupet og lengda, og medlemsstatane bør kunne innføre tiltak av same type dersom det skulle kome opp liknande tilfelle. Visse medlemsstatar bør kunne nytte strengare standardar for transportmateriellet på grunn av omgjevnadstemperaturen i desse statane.

⁽⁴⁾ TEF nr. L 117 av 8.5.1990, s. 1. Direktivet endra ved kommisjonsdirektiv 94/51/EF (TEF nr. L 297 av 18.11.1994, s. 29).

⁽⁵⁾ TEF nr. L 117 av 8.5.1990, s. 15. Direktivet endra ved kommisjonsdirektiv 94/15/EF (TEF nr. L 103 av 22.4.1994, s. 20).

⁽⁶⁾ TEF nr. L 374 av 31.12.1990, s. 1. Direktivet sist endra ved kommisjonsdirektiv 95/30/EF (TEF nr. L 155 av 6.7.1995, s. 41).

- 12) Av omsyn til omfanget av dei investeringane som er naudsynte i denne sektoren, bør det fastsetjast ein overgangsperiode, slik at medlemsstatane inntil vidare kan halde fram med å nytte visse særlege nasjonale føresegner om krav til konstruksjon eller bruk av tankar, andre romfang og emballasje eller til bruk av innsatskodar.
- 13) Innføringa av teknologiske og industrielle nyvinningar må ikkje hindrast, og det bør fastsetjast mellombels unntak for dette føremålet.
- 14) Etter føresegnene i RID kan statane gjere avtaler som vik av frå RID, og det er gjort mange tosidige avtaler mellom medlemsstatane som hindrar retten til å yte tenester når det gjeld transport av farleg gods. Det bør vere mogleg å unngå slike avvik dersom det vert teke med naudsynte føresegner om dette i vedlegget til dette direktivet. Det bør fastsetjast ein overgangsperiode der medlemsstatane kan halde fram med å nytte noverande avtaler seg imellom.
- 15) Jarnbanetransport av farleg gods til eller frå ein tredjestat kan tillatast dersom transporten vert utført i samsvar med føresegnene i RID. Når det gjeld transport til og frå dei republikane i det tidlegare Sovjetunionen som ikkje er part i COTIF, kan medlemsstatane likevel vedta høvelege tiltak for transporten for å oppnå eit tryggleiksnivå som svarar til det som er fastsett i RID.
- 16) Dette direktivet bør snøgt kunne tilpassast den tekniske utviklinga, særleg ved å vedta nye føresegner som vert fastsette innanfor ramma av RID. Difor bør det skipast eit utval og fastsetjast ein framgangsmåte for nært samarbeid mellom medlemsstatane og Kommisjonen i utvalet -
- togtrafikk,
 - plassering av godsvogner i tog i innanlands trafikk,
 - driftsreglar for transportrelaterte operasjonar, t.d. spor-skifting og parkering,
 - opplæring av personell og forvaltning av opplysningar om farleg gods som vert transportert,
 - særlege reglar for transport av farleg gods i passasjertog.

Artikkel 2

I dette direktivet tyder

- «RID» reglementet for internasjonal jarnbanetransport av farleg gods, som er oppført som vedlegg I til tillegg B til konvensjonen om internasjonal jarnbanetraffikk (COTIF), med endringar,
- «CIM» dei einsarta reglane for avtala om internasjonal transport av gods på jarnbanene, som er oppført som tillegg B til konvensjonen om internasjonal jarnbanetraffikk (COTIF), med endringar,
- «farleg gods» stoff og saker som det er forbode å transportere med jarnbane, eller som det er tillate å transportere med jarnbane berre på visse vilkår etter vedlegget til dette direktivet,
- «transport» all jarnbanetransport av farleg gods som heilt eller delvis vert utført på territoriet til ein medlemsstat, medrekna lasting, lossing, omlasting til eller frå eit anna transportsystem og alt opphald grunna transportvilkåra i medhald av vedlegget til dette direktivet, med atterhald for lovgjevinga i medlemsstatane om det ansvaret som følgjer av slik verksemd. Definisjonen omfattar ikkje transport som finn stad på området til eit føretak.

VEDTEKE DETTE DIREKTIVET:

KAPITTEL 1

Verkeområde

Artikkel 1

1. Dette direktivet skal nyttast på jarnbanetransport av farleg gods i medlemsstatane eller mellom medlemsstatane. Medlemsstatane kan likevel frå verkeområdet for dette direktivet ta unna transport av farleg gods med transportmateriell som tilhøyrer dei væpna styrkane, eller som høyrer inn under ansvarsområdet deira.
2. Føresegnene i dette direktivet rører likevel ikkje ved den retten som medlemsstatane har, så sant dei rettar seg etter fællesskapsretten, til å fastsetje særlege tryggleikskrav til nasjonal eller internasjonal jarnbanetransport av farleg gods, i den grad vedlegget til dette direktivet ikkje dekkjer det aktuelle området, særleg med omsyn til:

Artikkel 3

1. Farleg gods som det er forbode å transportere etter føresegnene i vedlegget, kan med atterhald for artikkel 6 ikkje transporterast med jarnbane.
2. Dersom det ikkje er fastsett noko anna i dette direktivet, og utan at det rører ved reglane for tilgjenge til marknaden for jarnbaneføretak eller ved dei allmenne reglane for jarnbanetransport av gods, skal jarnbanetransport av farleg gods tillatast dersom han stettar dei reglane som er fastsette i vedlegget.

KAPITTEL II

Unntak, restriksjonar og fritak

Artikkel 4

Ein medlemsstat kan i samband med innanlands jarnbanetransport på territoriet sitt halde fram med å nytte føresegner i den nasjonale lovgjevinga om jarnbanetransport av farleg gods som er i samsvar med rekommandasjonane frå Dei sameinte nasjonane om transport av farleg gods, fram til vedlegget til dette direktivet vert endra slik at det er i samsvar med dei førnemnde rekommandasjonane. Medlemsstaten skal melde frå til Kommissjonen om dette.

Artikkel 5

1. Med atterhald for andre fællesskapsføresegner skal medlemsstatane framleis ha rett til å regulere eller forby transport av visse typar farleg gods på territoriet sitt, men berre av grunnar som ikkje gjeld tryggleiken under transporten, og som særleg er knytte til nasjonal tryggleik eller til miljøvern.
- 2.a) Når det gjeld transport gjennom tunnelen under Den engelske kanalen, kan Frankrike og Det sameinte kongeriket innføre strengare føresegner enn dei som er fastsette i vedlegget. Det skal gjevast melding om slike føresegner til Kommissjonen, som skal melde frå til dei andre medlemsstatane.
- b) Dersom ein medlemsstat finn at det bør nyttast strengare føresegner på territoriet hans for transport gjennom tunnelar som har liknande særpreg som tunnelen under Den engelske kanalen, skal han melde frå til Kommissjonen om dette. Etter den framgangsmåten som er fastsett i artikkel 9, skal Kommissjonen avgjere om den aktuelle tunnelen har liknande særpreg. Føresegner som vert vedtekne av ein medlemsstat, skal meldast til Kommissjonen, som skal melde frå til dei andre medlemsstatane.
- c) Dersom omgjevnadstemperaturen i ein medlemsstat jamleg er lågare enn $\pm 20^{\circ}\text{C}$, kan han fastsetje strengare standardar for driftstemperatur for materiell som er meint til bruk i innanlands jarnbanetransport av farleg gods på territoriet hans, fram til det vert teke inn i vedlegget føresegner om høvelege referansetemperaturar for visse klimasoner.
3. Dersom ein medlemsstat etter ei ulukke eller hending finn at dei gjeldande tryggleiksføresegnene ikkje strekk til for å redusere farane ved transporten, og at det straks bør gjerast tiltak, skal han alt på planleggingsstadiet melde frå til Kommissjonen om dei planlagde tiltaka. Etter den framgangsmåten som er fastsett i artikkel 9, skal Kommissjonen avgjere om tiltaka kan setjast i verk, og kor lenge dei skal gjelde.

4. Medlemsstatane kan halde fram med å nytte alle nasjonale føresegner som 31. desember 1996 er i kraft for transport og emballering av stoff som inneheld dioksin eller furan.

Artikkel 6

1. Når transportstrekninga omfattar sjø- eller lufttransport, kan medlemsstatane på territoriet sitt tillate jarnbanetransport av farleg gods som er klassifisert, emballert og merkt i samsvar med internasjonale krav til sjø- eller lufttransport.

Når ei nasjonal eller internasjonal transportstrekning omfattar sjøtransport, kan medlemsstatane nytte føresegner som utfyller føresegnene i vedlegget, slik at det vert teke omsyn til internasjonale reglar for sjøtransport, medrekna internasjonale reglar for ferjetransport.

2. Dei føresegnene i vedlegget som gjeld utforminga av transportdokument og kva språk som skal nyttast til merking eller i dei naudsynte transportdokumenta, skal ikkje nyttast på transport som er avgrensa til territoriet til éin medlemsstat. Ein medlemsstat kan gje løyve til at det vert nytta andre dokument og språk enn dei som er nemnde i vedlegget, ved transport som er avgrensa til territoriet hans.
3. Ein medlemsstat kan gje løyve til at det på territoriet hans vert nytta jarnbanevogner som er bygde før 1. januar 1997 og ikkje stettar føresegnene i dette direktivet, dersom dei er bygde i samsvar med dei nasjonale føresegnene som er i kraft 31. desember 1996, og vert haldne ved like på eit nivå som stettar tryggleikskrava.
4. Ein medlemsstat kan halde fram med å nytte nasjonale føresegner i kraft 31. desember 1996 som gjeld bygging av, bruk av og transportvilkår for nye tankar og andre nye romfang, slik det er definert i klasse 2 i vedlegget, og som vik av frå føresegnene i dette vedlegget, fram til det i vedlegget vert lagt til tilvisingar til standardar for bygging og bruk av tankar og andre romfang som er like bindande som føresegnene i vedlegget, men berre fram til seinast 31. desember 1998. Tankar og andre romfang som er produserte før 1. januar 1999, og som vert haldne ved like på eit nivå som stettar tryggleikskrava, kan framleis nyttast på dei opphavlege vilkåra.
5. Ein medlemsstat kan halde fram med å nytte nasjonale føresegner som vik av frå dei føresegnene som er fastlagde i vedlegget, når det gjeld referansetemperaturen for transport av flytande gassar eller blandingar av flytande gassar på territoriet hans, fram til det vert innarbeidd føresegner om høvelege referansetemperaturar for visse klimasoner i dei europeiske standardane, og fram til det vert lagt til tilvisingar til desse i vedlegget.

6. Medlemsstatane kan for transport på territoriet sitt tillate bruk av emballasje som er produsert, men ikkje godkjend i samsvar med RID før 1. januar 1997, på dei vilkåra at emballasjen er merkt med produksjonsdato, at han stettar dei prøvingskrava som er fastsette i nasjonale føresegnar i kraft 31. desember 1996, og at han vert halden ved like på eit nivå som stettar dei aktuelle tryggleikskrava (medrekna eventuell prøving og inspeksjon), etter følgjande ordning: store bulkkonteinarar av metall og metallfat med eit volum på minst 50 liter kan nyttast i høgst 15 år frå produksjonsdatoen; andre typar metallemballasje og all plastemballasje kan nyttast i høgst fem år frå produksjonsdatoen, men ikkje lenger enn til 31. desember 1998.

7. Ein medlemsstat kan fram til 31. desember 1998 tillate transport på territoriet sitt av visse typar farleg gods som er emballert før 1. januar 1997, på det vilkåret at godset er klassifisert, emballert og merkt i samsvar med dei krava som er fastsette i dei nasjonale føresegnene som er i kraft før 1. januar 1997.

8. Medlemsstatane kan for innanlands jarnbanetransport på territoriet sitt halde fram med å nytte føresegnar i den nasjonale lovgjevinga som er i kraft 31. desember 1996 og gjeld påføring av ein innsatskode, i staden for det farenummeret som er fastsett i vedlegget.

9. Etter samråd med Kommisjonen kan medlemsstatane halde fram med å nytte føresegnar som er mindre strenge enn dei som er fastsette i vedlegget, når det gjeld jarnbanetransport på territoriet deira av små mengder av visse typar farleg gods, bortsett frå stoff med middels eller høg radioaktivitet.

10. Ein medlemsstat kan på territoriet sitt tillate transport av farleg gods i særskilde høve, transport som er forboden etter føresegnene i vedlegget, eller transport som vert gjennomført på andre vilkår enn dei som er fastsette i vedlegget.

11. Dette direktivet rører ikkje ved den retten som medlemsstatane har, så sant dei rettar seg etter fællesskapsretten, til etter samråd med Kommisjonen å tillate jamleg transport på særskilt utpeikte strekningar på territoriet sitt av farleg gods som utgjer ein del av ein fastlagd industriell prosess, sjølv om slik transport er forboden etter føresegnene i vedlegget eller vert gjennomført på andre vilkår enn dei som er fastsette i vedlegget, dersom transporten er av lokal karakter og er underlagd streng kontroll på klart fastlagde vilkår.

12. På det vilkåret at tryggleiken ikkje vert sett til side, kan medlemsstatane gjere mellombels unntak frå føresegnene i vedlegget for å utføre prøver på territoriet sitt som er naudsynte for å endre føresegnene med sikte på å tilpasse dei til den tekniske og industrielle utviklinga. Det skal gjevast melding om dette til Kommisjonen, som skal melde frå til dei andre medlemsstatane.

Dei mellombels unntaka, som dei rette styresmaktene i medlemsstatane skal verte samde om på grunnlag av vedlegget,

skal fastleggjast i ei fleirsidig avtale som den styresmakta som tek initiativet til avtala, skal gjere framlegg om for dei rette styresmaktene i alle medlemsstatane. Det skal meldast frå til Kommisjonen om dette.

Dei unntaka som er nemnde i første og andre leddet, skal nyttast utan å gjere skilnad på grunnlag av nasjonaliteten eller etableringsstaden til avsendaren, transportøren eller mottakaren; unntaka skal gjelde i høgst fem år og kan ikkje lengjast.

13. Ein medlemsstat kan fram til seinast 31. desember 1998 nytte noverande avtaler med andre medlemsstatar utan å gjere skilnad på grunnlag av nasjonaliteten eller etableringsstaden til avsendaren, transportøren eller mottakaren. Alle framtidige unntak skal vere i samsvar med nr. 12.

14. I samsvar med fællesskapsretten rører dette direktivet ikkje ved den retten som medlemsstatane har, til etter samråd med Kommisjonen å tillate transport av farleg gods på mindre strenge vilkår enn dei som er fastsette i vedlegget til dette direktivet, når det gjeld lokal transport over korte avstandar innanfor hamneområde, lufthamnrområde eller industrianleggsområde.

Artikkel 7

1. Med atterhald for nasjonale føresegnar eller fællesskapsføresegnar om tilgjenge til marknaden skal jarnbanetransport av farleg gods mellom territoriet til Fællesskapet og tredjestatar tillatast dersom transporten er i samsvar med føresegnene i RID.

2. Dette direktivet rører ikkje ved den retten som medlemsstatane har, til etter å ha meldt frå til Kommisjonen å vedta for territoriet sitt reglar for jarnbanetransport av farleg gods til og frå dei republikkane i det tidlegare Sovjetunionen som ikkje er part i COTIF. Slike reglar skal gjelde berre for jarnbanetransport av farleg gods (som stykkogds, i bulk eller i tankar) i jarnbanevogner som er godkjende av ein stat som ikkje er part i COTIF. Dei medlemsstatane det gjeld, skal ved hjelp av føremålstenlege tiltak og pålegg sikre at tryggleiksnivået svarar til det som er fastsett i RID. For visse medlemsstatar skal føresegnene i dette nummeret gjelde berre for tankvogner.

KAPITTEL III

Slutføresegnar

Artikkel 8

Endringar som er naudsynte for å tilpasse vedlegget til den vitskapelege og tekniske utviklinga på dei områda som dette direktivet omfattar, særleg som følgje av nye føresegnar i RID, skal vedtakast etter den framgangsmåten som er fastsett i artikkel 9.

Artikkel 9

1. Kommissjonen skal få hjelp av Utvalet for transport av farleg gods, som vart skipa ved artikkel 9 i direktiv 94/55/EF(1) og heretter vert kalla «utvalet», og som er samansett av representantar for medlemsstatane og vert leidd av ein representant for Kommissjonen.

2. Representanten for Kommissjonen skal leggje fram for utvalet eit utkast til tiltak som skal gjerast. Utvalet skal kome med ei fråsegn om utkastet innan ein frist som leiaren kan fastsetje etter kor mykje saka hastar. Fråsegna skal gjevast med det fleirtalet som artikkel 148 nr. 2 i traktaten fastset for avgjerder som Rådet skal ta etter framlegg frå Kommissjonen. Ved røysting i utvalet skal røystene til representantane for medlemsstatane ha den vekta som den nemnde artikkelen fastset. Leiaren skal ikkje røyste.

3. a) Kommissjonen skal vedta dei planlagde tiltaka dersom dei er i samsvar med fråsegna frå utvalet.

b) Dersom dei planlagde tiltaka ikkje er i samsvar med fråsegna frå utvalet eller det ikkje er gjeve noka fråsegn, skal Kommissjonen straks gjere framlegg for Rådet om tiltak som skal gjerast. Rådet skal ta avgjerda si med kvalifisert fleirtal.

Dersom Rådet ikkje har teke noka avgjerd innan tre månader etter at framlegget vart gjort, skal Kommissjonen vedta dei framlagde tiltaka.

Artikkel 10

1. Medlemsstatane skal setje i kraft dei lovene og forskriftene som er naudsynte for å rette seg etter dette direktivet, innan 1. januar 1997. Dei skal straks melde frå til Kommissjonen om dette.

Når desse føresegnene vert vedtekne av medlemsstatane, skal dei ha ei tilvising til dette direktivet, eller det skal visast til direktivet når dei vert kunngjorde. Medlemsstatane fastset korleis tilvisinga skal gjerast.

2. Medlemsstatane skal sende Kommissjonen teksta til dei internrettslege føresegnene som dei vedtek på det området som dette direktivet omfattar.

Artikkel 11

Dette direktivet tek til å gjelde den dagen det vert kunngjort i *Tidend for Dei europeiske fællesskapa*.

Artikkel 12

Dette direktivet er retta til medlemsstatane.

Utferda i Brussel, 23. juli 1996.

For Rådet

I. YATES

Formann

VEDLEGG

Reglement for internasjonal jernbanetransport av farleg gods (RID), slik det gjeld frå 1. januar 1995, med den føresetnaden at «stater som har undertegnet» og «statene eller jernbanene» vert bytte ut med «medlemsstat».

NB! Utgåvene på dei offisielle språka til Fællesskapet vil verte kunngjorde så snart det ligg føre ei konsolidert tekst på desse språka.

*
* *

I dette vedlegget tyder «fraktbrev» eit CIM-fraktbrev som vert nytta i internasjonal transport, utan at dette rører ved den retten som medlemsstatane har, til å nytte eit tilsvarande dokument for transport som ikkje er omfatta av CIM. Bruken av «ADR» i margnummer 15 i dette vedlegget skal dessutan ikkje røre ved den retten som medlemsstatane har, til i innanlands trafikk å tillate jernbanetransport av veggåande køyretøy etter nasjonale føresegner som er fastsette i medhald av direktiv 94/55/EF.