

# **Directive n° 94/55/CE du 21/11/94 relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route**

(JOCE n° L 319 du 12 décembre 1994)

---

**Abrogée depuis le 30 juin 2009 par l'article 12 de la Directive n° 2008/68/CE du Parlement Européen et du Conseil du 24 septembre 2008 (JOUE n° L 260 du 30 septembre 2008).**

Texte modifié par :

Directive du Conseil n° 96/86/CE du 13 décembre 1996 (JOCE n° L 335 du 24 décembre 1996)

## **Vus**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

Vu la proposition de la Commission (1),

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

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

(1) *JO n° C 17 du 20 janvier 1994, p. 6.*

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

(3) *Avis du Parlement européen du 3 mai 1994 (JO no C 205 du 25. 7. 1994, p. 54), position commune du Conseil du 19 septembre 1994 (JO n° C 301 du 27 octobre 1994, p. 25) et décision du Parlement européen du 17 novembre 1994 (non encore parue au Journal officiel).*

## **Considérants**

(1) considérant que, au cours des années, les transports nationaux et internationaux de marchandises dangereuses par route ont augmenté considérablement, ce qui accroît les risques en cas d'accident;

(2) considérant que tous les Etats membres, sauf l'Irlande, sont parties à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) - dont le champ d'application géographique s'étend au-delà de la Communauté - qui fixe des règles uniformes de sécurité dans les transports internationaux de marchandises dangereuses par route; qu'il est en conséquence souhaitable que le champ d'application de ces règles soit étendu aux transports intérieurs nationaux afin d'harmoniser les conditions de transport des marchandises dangereuses par route à l'intérieur de la Communauté;

(3) considérant qu'il n'existe pas de législation communautaire couvrant l'ensemble des mesures nécessaires pour garantir la sécurité du transport des marchandises dangereuses et que les mesures nationales varient d'un Etat

membre à l'autre; que ces disparités entravent la libre prestation des services de transport, ainsi que la libre circulation des véhicules et des équipements de transport; que, pour éliminer ces entraves, il importe de définir des règles uniformes applicables à l'ensemble des transports intracommunautaires;

(4) considérant qu'une action de ce type doit être réalisée au niveau communautaire pour garantir la cohérence avec les autres dispositions communautaires, pour assurer un degré satisfaisant d'harmonisation qui facilite la liberté de circulation des marchandises et des services, et pour garantir un niveau élevé de sécurité dans les transports nationaux et internationaux;

(5) considérant que les dispositions de la présente directive ne portent pas préjudice à l'engagement pris par la Communauté et ses Etats membres, au titre des objectifs fixés au chapitre 19 du plan d'action 21 de la conférence de la CNUED de Rio de Janeiro en juin 1992, de s'efforcer d'harmoniser à l'avenir les systèmes de classification des substances dangereuses;

(6) considérant qu'il n'existe pas encore de législation communautaire spécifique régissant les conditions de sécurité dans lesquelles doivent être transportés les agents biologiques et les micro-organismes génétiquement modifiés, qui sont couverts par les directives 90/219/CEE (4) , 90/220/CEE (5) et 90/679/ CEE (6) du Conseil;

(7) considérant que les dispositions de la présente directive prennent en considération d'autres politiques communautaires dans les domaines de la sécurité des travailleurs, de la construction des véhicules et de la protection de l'environnement;

(8) considérant que les Etats membres restent libres de réglementer tout transport de marchandises dangereuses effectué sur leur territoire par un véhicule non couvert par la directive, indépendamment du lieu d'immatriculation du véhicule;

(9) considérant que les Etats membres doivent pouvoir appliquer des règles de circulation spécifiques pour le transport, sur leur territoire, de marchandises dangereuses;

(10) considérant que les Etats membres doivent pouvoir maintenir leurs exigences en matière d'assurance de qualité pour certaines opérations nationales de transport jusqu'à ce que la Commission présente au Conseil un rapport à cet égard;

(11) considérant que les dispositions de l'ADR autorisent la conclusion d'accords y dérogeant, et que les nombreux accords conclus sur une base bilatérale entre les Etats membres entravent la libre prestation des services de transport de marchandises dangereuses; que l'introduction des dispositions nécessaires dans les annexes de la présente directive doit permettre d'éviter de telles dérogations; qu'il importe de prévoir une période de transition au cours de laquelle les accords existants pourront encore être appliqués entre les Etats membres;

(12) considérant qu'il est nécessaire de transposer en droit communautaire les dispositions de l'ADR, notamment les exigences relatives à la construction des véhicules transportant des marchandises dangereuses; que, dans ce contexte, il convient de fixer une période transitoire pour permettre aux Etats membres de maintenir temporairement certaines dispositions spécifiques nationales concernant les exigences de construction pour les véhicules immatriculés sur leur territoire;

(13) considérant que les procédures d'information existant dans le domaine des propositions législatives nationales connexes doivent être utilisées afin d'améliorer la transparence pour tous les opérateurs économiques;

(14) considérant que les Etats membres doivent, pour ce qui concerne les transports intérieurs, conserver le droit d'appliquer des règles conformes aux recommandations multimodales des Nations unies sur le transport des

marchandises dangereuses, dans la mesure où l'ADR n'est pas encore harmonisé avec ces règles, qui doivent faciliter le transport intermodal de marchandises dangereuses;

(15) considérant que les Etats membres doivent pouvoir réglementer ou interdire le transport routier de certaines marchandises dangereuses sur leur territoire, mais uniquement pour des raisons autres que la sécurité des transports; que, dans ce contexte, les Etats membres peuvent se réserver le droit d'imposer pour certains transports de matières très dangereuses l'utilisation de la voie ferrée ou navigable ou peuvent maintenir pour certaines matières très dangereuses des emballages très spécifiques;

(16) considérant que, aux fins de la présente directive, les Etats membres doivent pouvoir appliquer une réglementation plus stricte ou plus souple à certaines opérations de transport effectuées sur leur territoire par des véhicules qui y sont immatriculés;

(17) considérant que, dans l'harmonisation des conditions, il importe de prendre en considération les conditions nationales spécifiques, et que, en conséquence, la présente directive doit être suffisamment souple et prévoir pour les Etats membres la possibilité d'octroyer certaines dérogations; que la mise en oeuvre des nouveaux développements technologiques et industriels ne doit pas être entravée, et que des dérogations provisoires doivent être prévues à cette fin;

(18) considérant que les véhicules immatriculés dans des pays tiers doivent être autorisés à effectuer des transports internationaux sur le territoire d'un Etat membre, pour autant qu'ils soient conformes aux dispositions de l'ADR;

(19) considérant qu'il est nécessaire de pouvoir adapter rapidement cette directive au progrès technique en vue de prendre en compte les nouvelles dispositions prévues dans l'ADR et de fixer l'application et la mise en oeuvre des mesures d'urgence en cas d'accident ou d'incident; qu'il convient, à cette fin, de créer un comité et d'instaurer une procédure de collaboration étroite entre les Etats membres et la Commission au sein de ce comité;

(20) considérant que les annexes de la présente directive contiennent des dispositions sur la formation professionnelle de certains conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses par route; qu'il convient donc d'abroger la directive 89/684/ CEE du Conseil, du 21 décembre 1989, concernant la formation professionnelle de certains conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses par route (7) ,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

(4) JO n° L 117 du 8 mai 1990, p. 1.

(5) JO n° L 117 du 8 mai 1990, p. 15.

(6) JO n° L 374 du 3 décembre 1990, p. 1.

(7) JO n° L 398 du 30 décembre 1989, p. 33.

## **Chapitre I : Champ d'application, définitions et dispositions générales**

### **Article 1er de la directive du 21 novembre 1994**

**1.** La présente directive s'applique aux transports de marchandises dangereuses par route effectués à l'intérieur des Etats membres ou entre Etats membres. Elle ne s'applique pas aux transports de marchandises dangereuses effectués par des véhicules appartenant aux forces armées ou se trouvant sous la responsabilité de ces dernières.

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

- a) les transports nationaux et internationaux de marchandises dangereuses effectués sur leur territoire, par des véhicules non couverts par la présente directive;
- b) les règles de circulation spécifiques au transport national et international de marchandises dangereuses;
- c) l'assurance de qualité des entreprises, selon les normes ISO 9001 et 9002, lorsqu'elles effectuent des transports nationaux :

i) de matières et objets explosibles de la classe 1, lorsque la quantité de matière explosible contenue dépasse, par unité de transport:

- 1 000 kilogrammes pour la division 1.1 ou
- 3 000 kilogrammes pour la division 1.2 ou
- 5 000 kilogrammes pour les divisions 1.3 et 1.5;

ii) en citernes ou en conteneurs-citernes d'une capacité totale supérieure à 3 000 litres des matières très dangereuses indiquées ci-dessous:

- Matières de la classe 2
- gaz classés sous les lettres: at) bt) b) ct) c),
- gaz liquéfiés fortement réfrigérés des 7° b) et 8° b),
- Matières des classes 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8
- ne figurant pas sous une rubrique b) ou c) de ces classes,
- ou y figurant, mais comportant un code de danger à trois sigles significatifs ou plus (zéro exclu);

iii) des colis de la classe 7 (matières radioactives) suivants: colis de matières fissiles, colis de type B(U), colis de type B(M).

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

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

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

## **Article 2 de la directive du 21 novembre 1994**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- ADR: l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, en date, à Genève, du 30 septembre 1957, avec ses modifications,
- véhicule: tout véhicule à moteur, complet ou incomplet, destiné à circuler sur route, pourvu d'au moins quatre roues et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 kilomètres par heure, ainsi que ses remorques, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, des tracteurs agricoles et forestiers et de toute machine mobile,

- marchandises dangereuses: les matières et objets dont le transport par route est interdit, ou autorisé uniquement dans certaines conditions par [les annexes A](#) et [B](#) de la présente directive,
- transport: toute opération de transport par route, effectuée par un véhicule entièrement ou partiellement sur des voies publiques situées sur le territoire d'un Etat membre, incluant les activités de chargement et de déchargement couvertes par [les annexes A](#) et [B](#), sans préjudice du régime prévu par les législations des Etats membres en ce qui concerne la responsabilité découlant de ces opérations.

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

## **Article 3 de la directive du 21 novembre 1994**

1. Sans préjudice de [l'article 6](#), les marchandises dangereuses dont le transport est interdit par [les annexes A](#) et [B](#) de la présente directive ne peuvent pas être transportées par route.

2. Sous réserve des autres dispositions de la présente directive, le transport des autres marchandises dangereuses énumérées dans l'annexe A est autorisé si les conditions fixées dans les annexes A et B sont remplies, notamment en ce qui concerne:

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

## **Chapitre II : Dérogations, restrictions et exemptions**

### **Article 4 de la directive du 21 novembre 1994**

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

### **Article 5 de la directive du 21 novembre 1994**

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

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

3.

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

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

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

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

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

De telles dispositions ne peuvent concerner que:

- l'interdiction d'effectuer ces transports par route quand il est possible de les effectuer par voie ferrée ou navigable,
- l'obligation d'emprunter certains itinéraires préférentiels

ou

- toute autre disposition concernant les emballages de matières contenant des dioxines ou des furannes.

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

## **Article 6 de la directive du 21 novembre 1994**

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

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

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

**4.** Les Etats membres peuvent maintenir leurs dispositions nationales en vigueur le 31 décembre 1996 en ce qui concerne la construction, l'utilisation et les conditions de circulation de nouveaux récipients au sens du marginal 2212 de l'annexe A et de nouvelles citernes qui s'écartent des dispositions des annexes A et B, jusqu'à ce que des références à des normes pour la construction et l'utilisation des citernes et des récipients soient ajoutées aux annexes A et B avec la même force obligatoire que les dispositions de la présente directive, et jusqu'au 31 décembre 1998 au plus tard. Les récipients et citernes fabriqués avant le 1er janvier 1999 et maintenus aux niveaux de sécurité exigés peuvent toujours être utilisés dans les conditions d'origine.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Article 7 de la directive du 21 novembre 1994**

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

## **Chapitre III : Dispositions finales**

### **Article 8 de la directive du 21 novembre 1994**

Les amendements nécessaires pour adapter les annexes A et B au progrès scientifique et technique dans les domaines couverts par la présente directive afin de tenir compte des modifications des annexes de l'ADR, sont adoptés conformément à la procédure prévue à [l'article 9](#).

### **Article 9 de la directive du 21 novembre 1994**

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

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

**3.**

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

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



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

## **Article 10 de la directive du 21 novembre 1994**

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

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

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

## **Article 11 de la directive du 21 novembre 1994**

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

2. Les certificats provisoires délivrés par les Etats membres conformément à l'article 4 paragraphe 2 de la directive précitée pour des transports nationaux uniquement demeurent valides jusqu'au 31 décembre 1996. Les certificats délivrés conformément à l'article 4 paragraphe 4 de ladite directive peuvent être utilisés jusqu'à l'expiration de leur validité, mais jusqu'au 1er juillet 1997 au plus tard pour les transports de marchandises dangereuses en citernes et pour les transports d'explosifs, et jusqu'au 1er janvier 2 000 au plus tard pour les transports des autres marchandises dangereuses.

## **Article 12 de la directive du 21 novembre 1994**

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

## **Annexe A**

### **(Directive 96/86/CE du 13 décembre 1996, article 1er)**

L'annexe A comprend les dispositions relatives aux marginaux 2000 à 3999 de l'annexe A de la version de l'"accord européen sur le transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)" valable à compter du 1er janvier 1997, les termes "partie contractante" étant remplacés par les termes "Etat membre".

NB: Le texte de 1997 modifiant le texte codifié de 1995 de l'annexe A de l'ADR sera publié dans toutes les langues officielles de la Communauté dès que toutes les versions linguistiques seront disponibles.

## **Annexe B**

### **(Directive 96/86/CE du 13 décembre 1996, article 1er)**

L'annexe B comprend les dispositions relatives aux marginaux 10000 à 270000 de l'annexe B de la version de l'"accord européen sur le transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)" valable à compter du 1er janvier 1997, les termes "partie contractante" étant remplacés par les termes "Etat membre".

NB: Le texte de 1997 modifiant le texte codifié de 1995 de l'annexe B de l'ADR sera publié dans toutes les langues officielles de la Communauté dès que toutes les versions linguistiques seront disponibles.

---

**Source URL:** <https://aida.ineris.fr/reglementation/directive-ndeg-9455ce-211194-relative-rapprochement-legislations-etats-membres>