



Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive</p> <p>2006/0278(COD)</p> <p>Procédure terminée</p>	
<p>Transport intérieur des marchandises dangereuses</p> <p>Abrogation Directive 96/35/EC 1991/0516(SYN) Abrogation Directive 94/55/EC 1993/0477(SYN) Abrogation Directive 96/49/EC 1994/0284(SYN) Modification Directive 2006/87/EC 1997/0335(COD) Abrogation Directive 2000/18/EC 1998/0106(COD)</p> <p>Sujet</p> <p>3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 3.20.04 Transport fluvial 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.70.13 Substances dangereuses, déchets toxiques et radioactifs (stockage, transport)</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		27/03/2008
		PSE LIBERADZKI Boguslaw	
	Commission au fond précédente		
	TRAN Transports et tourisme		06/02/2007
		PSE LIBERADZKI Boguslaw	
	Commission pour avis précédente		
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Transports, télécommunications et énergie	2861	07/04/2008
	Transports, télécommunications et énergie	2805	06/06/2007
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	TAJANI Antonio	

Evénements clés			
17/01/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
06/06/2007	Débat au Conseil	2805	Résumé
26/06/2007	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
28/06/2007	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0253/2007	
04/09/2007	Débat en plénière		
05/09/2007	Résultat du vote au parlement		

05/09/2007	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0370/2007	Résumé
10/04/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
29/05/2008	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
18/06/2008	Débat en plénière		
19/06/2008	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0302/2008	Résumé
24/09/2008	Signature de l'acte final		
24/09/2008	Fin de la procédure au Parlement		
30/09/2008	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2006/0278(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Abrogation Directive 96/35/EC 1991/0516(SYN) Abrogation Directive 94/55/EC 1993/0477(SYN) Abrogation Directive 96/49/EC 1994/0284(SYN) Modification Directive 2006/87/EC 1997/0335(COD) Abrogation Directive 2000/18/EC 1998/0106(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/61076

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2006)0852	22/12/2006	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2006)1725	22/12/2006	EC	
Document annexé à la procédure	SEC(2006)1726	22/12/2006	EC	
Projet de rapport de la commission	PE386.696	19/04/2007	EP	
Amendements déposés en commission	PE390.365	05/06/2007	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A6-0253/2007	28/06/2007	EP	
Comité économique et social: avis, rapport	CES0988/2007	11/07/2007	ESC	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T6-0370/2007	05/09/2007	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2007)5401	18/10/2007	EC	
Position du Conseil	06920/3/2008	07/04/2008	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position	COM(2008)0193	08/04/2008	EC	Résumé

du Conseil					
Projet de rapport de la commission		PE404.575	09/04/2008	EP	
Amendements déposés en commission		PE405.943	30/04/2008	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0227/2008	05/06/2008	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0302/2008	19/06/2008	EP	Résumé
Projet d'acte final		03656/2008/LEX	24/09/2008	CSL	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Directive 2008/68](#)
[JO L 260 30.09.2008, p. 0013](#) Résumé

Actes délégués

2020/2816(DEA)	Examen d'un acte délégué
--------------------------------	--------------------------

Transport intérieur des marchandises dangereuses

OBJECTIF : harmoniser les règles en matière de transport de marchandises dangereuses en les rendant aussi simples que possible.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : le volume total des marchandises dangereuses transportées dans l'Union européenne tourne autour de 110 milliards de tonnes-km/an, dont 58% par route, 25% par chemin de fer, et 17% par la batellerie. La tendance est à la hausse pour les transports routiers et fluviaux, et à la baisse pour les transports ferroviaires. Le transport des marchandises dangereuses dans l'ensemble des transports de marchandises représente environ 8%. Les dispositions du droit communautaire relatives au transport des marchandises dangereuses couvrent déjà les transports par route et par chemin de fer, mais sous la forme d'un grand nombre de règles distinctes et partiellement dépassées. Dans le contexte actuel du transport multimodal, l'harmonisation des règles est une nécessité. Elle devrait rendre le transport de marchandises plus sûr, plus rapide et plus économique, et réduira la charge des formalités administratives pour l'ensemble des personnes concernées.

CONTENU : la nouvelle directive proposée est une mise à jour de quatre directives et de quatre décisions de la Commission relatives au transport des marchandises dangereuses, qui les fusionne en un seul acte législatif, et qui étend le champ d'application des règles communautaires à la batellerie en plus des transports par route et par chemin de fer. La proposition intègre les règles existantes en matière de transport international dans le droit communautaire et étend également l'application des règles internationales au transport national.

Il s'agit d'une simplification substantielle du droit communautaire dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, même si le champ d'application s'en trouve étendu. Les trois modes de transport terrestre seraient régis par un seul acte juridique. La nouvelle directive devrait abroger les directives 94/55CE et 96/49CE, telles que modifiées, concernant le transport des marchandises dangereuses, les directives 96/35/CE et 2000/18/CE concernant les conseillers à la sécurité pour les marchandises dangereuses, et les décisions 2005/263 et 2005/180 de la Commission, telles que modifiées, autorisant certaines dérogations nationales aux directives 94/55/CE et 96/49/CE. Enfin, les annexes de la directive feraient seulement référence aux accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses au lieu de les y inclure textuellement.

La proposition couvre aussi les transports par la batellerie, pour lesquels il n'existe actuellement aucune règle de droit communautaire. Bien qu'en volume, il s'agisse du mode de transport le moins important, un accident sur une voie navigable peut avoir des conséquences graves et étendues. L'existence d'un ensemble unique de règles pour tous les transports de marchandises dangereuses sur les voies de navigation intérieures permettrait de réduire ces risques.

La consultation publique sur les idées de base de la proposition a clairement montré la nécessité de ce type d'initiative.

Transport intérieur des marchandises dangereuses

En adoptant le rapport de Bogusław LIBERADZKI (PSE, PL), la commission des transports et du tourisme a modifié- en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision - la proposition de directive relative au transport intérieur des marchandises dangereuses.

Les principaux amendements adoptés en commission sont les suivants :

- les dispositions de la directive ne devraient pas s'appliquer au transport de marchandises dangereuses sous la responsabilité directe et physique ou la supervision des forces armées. En revanche, le transport de marchandises dangereuses effectué par des contractants commerciaux travaillant pour les forces armées devrait être couvert par la directive, sauf si les obligations contractuelles concernées sont remplies ;
- les États membres qui ne disposent pas d'un réseau de chemin de fer devraient être dispensés, tant qu'ils ne disposent pas de réseau ferroviaire, de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre les dispositions de la directive ;
- les États membres devraient pouvoir fixer des prescriptions de sécurité spécifiques pour le transport national ou international de marchandises dangereuses sur leur territoire en ce qui concerne: a) le transport de marchandises dangereuses effectué par des véhicules, des wagons et des bateaux de la navigation intérieure non couverts par la présente directive; b) l'utilisation d'itinéraires obligatoires; c) les règles particulières relatives au transport de marchandises dangereuses dans les trains de voyageurs. La Commission devrait être informée de ces dispositions et en informer les autres États membres;
- chaque État membre devrait conserver le droit de réglementer ou d'interdire le transport de marchandises dangereuses sur son territoire, uniquement pour des raisons autres que la sécurité, par exemple des raisons de sécurité nationale ou de protection de l'environnement. L'application de cette disposition suppose que les autorités compétentes apportent la preuve de la nécessité de ces mesures ;
- il devrait être permis aux États membres de prévoir une période transitoire de 2 ans au plus (jusqu'au 30 juin 2011) pour l'application des dispositions de la directive relatives à la navigation intérieure ; en outre, une période transitoire générale de 5 ans devrait être prévue, pour l'ensemble des certificats délivrés aux bateaux et au personnel avant ou pendant la période transitoire prévue pour l'application des dispositions de la directive relatives aux voies navigables, à moins qu'une période de validité plus courte soit indiquée sur le certificat ;
- les États membres devraient pouvoir maintenir et établir sur leur territoire des dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer en provenance et à destination des parties contractantes de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). Dans les 10 ans qui suivent l'entrée en vigueur de la directive, la Commission devrait évaluer les effets de ces dispositions et, au besoin, présenter des propositions appropriées ;
- la durée de validité des dérogations serait fixée à 6 ans maximum (5 ans dans la proposition) à compter de la date de l'autorisation fixée dans la décision d'autorisation. La Commission pourra proroger l'autorisation pour une nouvelle durée ne dépassant pas 6 ans à compter de la date d'autorisation fixée par la décision d'autorisation ;
- les États membres devraient avoir le droit, exceptionnellement et sous réserve que la sécurité ne soit pas mise en péril, de délivrer des autorisations particulières pour des opérations de transport de marchandises dangereuses, sur son territoire, interdites par la directive, pour autant que ces opérations soient clairement définies et limitées dans le temps ;
- les États membres doivent pouvoir maintenir les restrictions imposées au niveau national sur le transport des substances contenant des dioxines et des furannes, en vigueur au 31 décembre 1996 ;
- la transposition de la directive dans les législations nationales devrait intervenir au plus tard le 30 juin 2009 (30 juin 2008 selon la proposition).

Transport intérieur des marchandises dangereuses

Sur la base du rapport de Bogusław LIBERADZKI (PSE, PL), le Parlement européen a arrêté, en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, sa position en vue de la proposition de directive relative au transport intérieur des marchandises dangereuses.

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

- les dispositions de la directive ne devraient pas s'appliquer au transport de marchandises dangereuses sous la responsabilité directe et physique ou la supervision des forces armées. En revanche, le transport de marchandises dangereuses effectué par des contractants commerciaux travaillant pour les forces armées doit être couvert par la directive, sauf si les obligations contractuelles concernées sont remplies ;
- les États membres qui ne disposent pas d'un réseau de chemin de fer sont dispensés, tant qu'ils ne disposent pas de réseau ferroviaire, de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre les dispositions de la directive relatives au transport par chemin de fer ;
- les États membres peuvent fixer des prescriptions de sécurité spécifiques pour le transport national ou international de marchandises dangereuses sur leur territoire en ce qui concerne: a) le transport de marchandises dangereuses effectué par des véhicules, des wagons et des bateaux de la navigation intérieure non couverts par la directive; b) l'utilisation d'itinéraires obligatoires et, lorsqu'il y a lieu, de modes de transport obligatoires; c) les règles particulières relatives au transport de marchandises dangereuses dans les trains de voyageurs. La Commission doit être informée de ces dispositions et en informer les autres États membres;
- la directive ne s'applique pas aux machines mobiles et aux tracteurs forestiers pour autant qu'ils ne dépassent pas 40 km/h lorsqu'ils transportent des marchandises dangereuses ;
- chaque État membre devrait conserver le droit de réglementer ou d'interdire le transport de marchandises dangereuses sur son territoire, uniquement pour des raisons autres que la sécurité, par exemple des raisons de sécurité nationale ou de protection de l'environnement;
- les États membres peuvent prévoir une période transitoire de 2 ans au plus (jusqu'au 30 juin 2011) pour l'application des dispositions de la directive relatives à la navigation intérieure ; en outre, une période transitoire générale de 5 ans (jusqu'au 30 juin 2016) doit être prévue, pour l'ensemble des certificats délivrés aux bateaux et au personnel avant ou pendant la période transitoire prévue pour l'application des dispositions de la directive relatives aux voies navigables, à moins qu'une période de validité plus courte soit indiquée sur le certificat ;
- les États membres peuvent maintenir et établir sur leur territoire des dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer en provenance et à destination des parties contractantes de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). Dans les 10 ans qui suivent l'entrée en vigueur de la directive, la Commission devra évaluer les effets de ces dispositions et, au besoin,

présenter des propositions appropriées ;

- la durée de validité des dérogations est portée à 6 ans maximum (5 ans dans la proposition initiale) à compter de la date de l'autorisation fixée dans la décision d'autorisation. La Commission pourra proroger l'autorisation pour une nouvelle durée ne dépassant pas 6 ans à compter de la date d'autorisation fixée par la décision d'autorisation ;

- les États membres doivent avoir le droit, exceptionnellement et sous réserve que la sécurité ne soit pas mise en péril, de délivrer des autorisations particulières pour des opérations de transport de marchandises dangereuses, sur son territoire, interdites par la directive, pour autant que ces opérations soient clairement définies et limitées dans le temps ;

- les États membres doivent pouvoir maintenir les restrictions imposées au niveau national sur le transport des substances contenant des dioxines et des furannes, en vigueur au 31 décembre 1996 ;

- la transposition de la directive dans les législations nationales devra intervenir au plus tard le 30 juin 2009.

Transport intérieur des marchandises dangereuses

Préalablement à l'adoption de la présente position commune, des contacts informels ont eu lieu entre le Conseil, le Parlement européen et la Commission en vue de parvenir à un accord sur ce dossier en première lecture, et d'éviter ainsi une deuxième lecture.

Dans ce contexte, le rapporteur, M. Boguslaw LIBERADZKI (PSE - PL), a présenté à l'assemblée plénière du Parlement, au nom de la commission des transports et du tourisme, un ensemble d'amendements de compromis à la proposition, qui avaient été approuvés au cours de ces contacts informels. Les amendements adoptés par la plénière correspondaient à ce qui avait été convenu entre les trois institutions et pouvaient par conséquent être acceptés par le Conseil.

Le service juridique du Parlement européen a toutefois découvert une anomalie, qui s'était produite lors du vote en séance plénière. Plus précisément, l'amendement 17 comportait deux volets: un premier, qui portait sur l'article 1^{er}, paragraphe 5, de la proposition, sur lequel un accord avait été dégagé puisque cette disposition existe déjà dans la législation actuelle et un deuxième, dont le rejet avait été retenu pour parvenir à une solution de compromis. Par erreur, l'amendement 17 a été rejeté dans son ensemble en plénière. En conséquence, il y a une contradiction entre l'intention du Parlement européen, telle qu'elle est exprimée dans la justification des amendements 17 et 20, et le vote formel.

À l'origine, il semblait que le problème pouvait être résolu sous la forme d'un corrigendum à adopter par l'assemblée plénière du Parlement, ce qui aurait permis au Conseil d'approuver la position du Parlement européen sans modification, en l'absence de désaccord de fond. En février 2008, le Parlement européen a informé le Conseil que cette procédure ne pouvait être suivie dans le cas présent. Un accord en première lecture n'était donc plus possible et le Conseil devait adopter une position commune.

En prenant pour base la proposition de la Commission, le Conseil a introduit plusieurs modifications. Par rapport à la proposition de la Commission, la position commune :

- dispense les États membres qui ne disposent pas d'un réseau ferroviaire de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre les dispositions de cette directive pour ce qui concerne le chemin de fer ;
- permet aux États membres qui n'ont pas de voies de navigation intérieures ou dont les voies de navigation intérieures ne sont pas reliées à celles d'autres États membres, de ne pas appliquer la directive pour ce qui est du transport des marchandises dangereuses sur les voies de navigation intérieures ;
- prévoit que les États membres disposeront d'une période transitoire de deux ans au plus pour l'application des dispositions de la directive relatives à la navigation intérieure, ce qui leur laissera suffisamment de temps pour adapter leurs dispositions nationales, élaborer des cadres juridiques et assurer la formation du personnel.

Le texte adopté par le Parlement européen correspond au texte du Conseil, à deux exceptions près, qui sont deux omissions du texte du Parlement européen:

- a) l'article 1^{er}, paragraphe 5, comme expliqué plus haut;
- b) l'article 8, paragraphe 2, concernant le financement des traductions par la Commission. Ce paragraphe n'a pas été exclu délibérément du texte du Parlement européen, puisque le considérant 17 correspondant apparaît dans le texte.

Le Conseil estime que la directive améliorera encore la sécurité du transport des marchandises dangereuses pour l'ensemble des trois modes de transport terrestres, contribuera à la protection de l'environnement et facilitera le transport des matières dangereuses et le fonctionnement du marché intérieur pour les exploitants des entreprises de transport en harmonisant les conditions de transport; elle constitue en outre un bon exemple de simplification de la législation et d'amélioration de la réglementation.

Transport intérieur des marchandises dangereuses

La Commission considère que la position commune, adoptée à l'unanimité, reflète l'ensemble des principaux objectifs de sa proposition ainsi que le résultat des négociations interinstitutionnelles.

Le Parlement européen et le Conseil ont apporté plusieurs amendements à la directive proposée. Une série d'amendements de compromis ont été adoptés par le Parlement européen en session plénière en septembre 2007. Ces amendements ont été approuvés par les trois institutions. Il était prévu que la directive proposée soit adoptée en première lecture. Cependant, deux omissions mineures ont été repérées dans le dispositif du texte adopté par le Parlement européen (les considérants correspondants ont été adoptés), concernant l'application de règles pour des raisons autres que la sécurité et le financement des traductions. Il s'agissait de simples erreurs, aucun désaccord n'existant quant au fond. Ces omissions ont été découvertes trop tard pour pouvoir être corrigées en première lecture et ont donc nécessité l'adoption d'une position commune par le Conseil.

Le texte des deux omissions se lit comme suit:

Article 1^{er}, paragraphe 5 : les États membres peuvent réglementer ou interdire, pour des raisons autres que la sécurité du transport uniquement, le transport des marchandises dangereuses sur leur territoire ;

Article 8, paragraphe 2 : la Commission soutient financièrement les États membres, en tant que de besoin, pour la traduction dans leur langue nationale de l'ADR, du RID et de l'ADN et des modifications y apportées.

Transport intérieur des marchandises dangereuses

En adoptant la recommandation pour la 2^{ème} lecture contenue dans le rapport Bogusław LIBERADZKI (PSE, PL), la commission des transports et du tourisme approuve, telle quelle, la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses.

Transport intérieur des marchandises dangereuses

Le Parlement européen a adopté, en 2^{ème} lecture de la procédure de codécision, une résolution législative approuvant la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses.

La recommandation pour la 2^{ème} lecture avait été déposée en vue de son examen en séance plénière par M. Bogusław LIBERADZKI (PSE, PL), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Le texte a été approuvé sans modifications, étant donné que le Conseil a adopté l'ensemble des amendements déjà déposés en première lecture. Les deux modifications apportées entre-temps par le Conseil ont également été approuvées. Il s'agit, tout d'abord, d'un nouveau paragraphe autorisant les États membres à réglementer ou à interdire, pour des raisons autres que la sécurité du transport uniquement, le transport de marchandises dangereuses sur leur territoire. Deuxièmement, le Conseil a indiqué que la Commission devrait fournir un soutien financier aux États membres pour la traduction des accords européens et les règlements dans le secteur.

Transport intérieur des marchandises dangereuses

OBJECTIF : assurer la sécurité et la sûreté du transport des marchandises dangereuses dans l'Union européenne.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses.

CONTENU : la directive actualise et simplifie les règles existantes dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, en les rassemblant dans une directive harmonisée unique. Ses principaux éléments sont les suivants :

Champ d'application : la directive s'applique au transport des marchandises dangereuses par route, par chemin de fer et par voie navigable à l'intérieur des États membres ou entre plusieurs États membres, y compris aux opérations de chargement et de déchargement, au transfert d'un mode de transport à un autre et aux arrêts nécessités par les circonstances du transport.

Le règlement dispense un État membre, qui ne dispose pas d'un réseau ferroviaire, de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre les dispositions de cette directive pour ce qui concerne le chemin de fer. Il permet également aux États membres qui n'ont pas de voies de navigation intérieures ou dont les voies de navigation intérieures ne sont pas reliées à celles d'autres États membres, de ne pas appliquer la directive pour ce qui est du transport des marchandises dangereuses sur les voies de navigation intérieures.

Les États membres pourront établir des prescriptions de sécurité spécifiques pour le transport national et international de marchandises dangereuses sur leur territoire en ce qui concerne: a) le transport de marchandises dangereuses effectué par des véhicules, des wagons ou des bateaux de la navigation intérieure non couverts par la présente directive; b) lorsque cela est justifié, l'utilisation d'itinéraires obligatoires, notamment de modes de transport obligatoires; c) les règles particulières relatives au transport de marchandises dangereuses dans les trains de voyageurs.

Les États membres pourront également réglementer ou interdire, uniquement pour des raisons autres que la sécurité du transport, le transport de marchandises dangereuses sur leur territoire.

Restrictions pour des motifs de sécurité du transport : les États membres pourront, pour des motifs de sécurité du transport, appliquer des dispositions plus sévères concernant le transport national de marchandises dangereuses effectué par des véhicules, des wagons et des bateaux de navigation intérieure immatriculés ou mis en circulation sur leur territoire, exception faite des prescriptions relatives à la construction.

Dans le cas d'un accident ou d'un incident survenu sur son territoire, lorsqu'un État membre estime que les dispositions en matière de sécurité se sont révélées insuffisantes et qu'il est urgent de prendre des mesures, il notifiera à la Commission les mesures qu'il propose de prendre. La Commission décidera d'autoriser ou non la mise en œuvre des mesures en question et fixe la durée de l'autorisation.

Dérogations : les États membres seront libres d'autoriser l'emploi d'autres langues que celles visées aux annexes pour les opérations de transport effectuées sur leur territoire. Sous réserve que la sécurité ne soit pas compromise, les États membres pourront demander des dérogations : a) pour le transport de petites quantités de certaines marchandises dangereuses sur leur territoire, à l'exception des matières moyennement ou hautement radioactives, pour autant que les conditions fixées pour ce transport ne soient pas plus sévères que celles établies dans ces annexes ; b) pour le transport de marchandises dangereuses sur leur territoire en cas: i) de transport local sur une courte distance; ou ii) de transport local par chemin de fer sur des trajets désignés particuliers, faisant partie d'un processus industriel défini et strictement contrôlé.

Adaptations : les modifications nécessaires pour adapter les annexes au progrès scientifique et technique, y compris en ce qui concerne

L'utilisation des technologies de repérage et de localisation, dans les domaines régis par la directive, notamment pour tenir compte des modifications apportées à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), au règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), seront arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle.

La Commission soutiendra financièrement les États membres, en tant que de besoin, pour la traduction dans leur langue nationale de l'ADR, du RID et de l'ADN et des modifications y apportées.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 01/11/2008.

TRANSPOSITION : 30/06/2009.

Les États membres disposent d'une période transitoire de deux ans au plus (jusqu'au 30/06/2011) pour l'application des dispositions de la directive relatives à la navigation intérieure, ce qui leur laissera suffisamment de temps pour adapter leurs dispositions nationales, élaborer des cadres juridiques et assurer la formation du personnel.