KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 22.12.2006
KOM(2006) 852 wersja ostateczna

2006/0278 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych

{SEK(2006)1725}
{SEK(2006)1726}

(przedstawiony przez Komisję)

UZASADNIENIE

1) KONTEKST WNIOSKU

Podstawa i cele wniosku

Międzynarodowy transport towarów niebezpiecznych jest regulowany przez umowy i porozumienia międzynarodowe. W Europie istnieją dwa instrumenty tego rodzaju obowiązujące w odniesieniu do transportu drogowego i kolejowego. Odpowiednia umowa dotycząca transportu śródlądowego podlega obecnie procesowi ratyfikacji. W UE przepisy dotyczące transportu drogowego i kolejowego wprowadzono do prawodawstwa wspólnotowego za pośrednictwem dwóch dyrektyw rozszerzających zakres tych przepisów na transport krajowy i tworzących pojedynczy zestaw przepisów dla wszystkich przewozów w obrębie pojedynczego rynku. Ponieważ oczekuje się, że wkrótce nastąpi ratyfikacja porozumienia dotyczącego transportu śródlądowego, ze względu na harmonizację logiczne byłoby wprowadzenie go również do prawodawstwa wspólnotowego. Przy tej okazji istnieje możliwość aktualizacji i ujednolicenia istniejącego prawodawstwa.

Podstawą prawną dla działań UE w tej dziedzinie jest art. 71 ust. 1 lit. c) traktatu.

Kontekst ogólny

Całkowite przewozy towarów niebezpiecznych w Unii wynoszą około 110 miliardów tonokm rocznie, z czego 58 % stanowi transport drogowy, 25 % - transport kolejowy, a 17 % transport śródlądowy. Stwierdza się trend wzrostowy w transporcie drogowym i transporcie śródlądowym, przy równoczesnym trendzie spadkowym w transporcie kolejowym. Udział towarów niebezpiecznych w całości przewozów wynosi około 8 %.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa dla przewozu towarów niebezpiecznych oraz swobodnego i multimodalnego przepływu usług transportu międzynarodowego Organizacja Narodów Zjednoczonych (ONZ) stworzyła i zaktualizowała dokument *Zalecenia dotyczące Transportu Towarów Niebezpiecznych, Przepisy Modelowe*.

Umowy międzynarodowe regulujące międzynarodowy transport towarów niebezpiecznych bazują na Zaleceniach ONZ, które zostały wdrożone w sektorze transportu lądowego w Europie za pośrednictwem trzech instrumentów:

- Europejska umowa dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR);
- Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID);
- Europejskie porozumienie w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (ADN).

ADR i RID zostały podpisane przez prawie wszystkie kraje UE.

ADN nie weszło jeszcze w życie. Podlega obecnie procesowi ratyfikacji. Oczekuje się, że wejdzie w życie najpóźniej w 2009 r. ADN zostało podpisane przez dziewięć krajów UE. Obecnie dwa inne systemy na bazie ADN (ADN-R, ADN-D) są stosowane w obszarach Renu

i Dunaju – państwa tych obszarów są sygnatariuszami ADN. Ponadto istnieją przepisy krajowe regulujące transport krajowy.

W 1997 r. Komisja złożyła wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w zakresie transportu towarów niebezpiecznych statkami na śródlądowych drogach wodnych (zmieniony w 1999 r.). Wniosek nie został jednak przyjęty, ponieważ nie zawarto porozumienia ADN. Został wycofany w 2004 r. Z tego powodu prawodawstwo UE obejmuje jedynie przewozy drogowe i kolejowe w transporcie lądowym towarów niebezpiecznych. W odniesieniu do tych dwóch rodzajów transportu prawodawstwo zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa, swobodne świadczenie usług transportowych i swobodne przemieszczanie się środków transportu na terytorium UE. Nie istnieją przepisy europejskie regulujące transport towarów niebezpiecznych wodnymi drogami śródlądowymi.
Ponieważ ADN wejdzie wkrótce w życie, nie należy dopuścić do opracowania dwóch różnych systemów prawnych: jednego w odniesieniu do transportu międzynarodowego i drugiego w odniesieniu do transportu krajowego. W przypadku śródlądowych dróg wodnych obowiązuje takie samo uzasadnienie, jak w odniesieniu do włączenia do prawodawstwa wspólnotowego międzynarodowych umów dotyczących transportu drogowego i kolejowego, a właściwie w odniesieniu do rozszerzenia tych przepisów również na transport krajowy.
Nie jest pożądane utrzymywanie odrębnych zestawów przepisów, których musieliby przestrzegać użytkownicy, dla każdego rodzaju transportu w ramach przewozów multimodalnych. W miarę możliwości przepisy te powinny być identyczne, co jest celem Zaleceń ONZ.

Ze względów historycznych obecne prawodawstwo UE dotyczące transportu towarów niebezpiecznych jest dość skomplikowane. Akty prawne dotyczące określonych rodzajów transportu zawierają niepotrzebne niespójności. Co więcej, niektóre z przepisów już są lub wkrótce staną się przestarzałe. Dwie dyrektywy można uznać za zbędne, ponieważ ich przepisy zostały już włączone do ADR, RID i ADN.
Poza powyższymi kwestiami merytorycznymi, pojawił się również problem techniczny, związany z obecną strukturą istniejących dyrektyw. Przy każdej zmianie umów i porozumień międzynarodowych, co ma miejsce raz na dwa lata, zgodnie z dyrektywami konieczne jest wykonywanie pełnych tłumaczeń obszernych załączników technicznych, co okazało się niezwykle trudne, jeżeli nie niemożliwe do wykonania.
Jeżeli nic nie zostanie zrobione w tej sprawie, powyższe problemy będą dalej istnieć, a nawet się pogłębią: obecnie skomplikowane przepisy najprawdopodobniej staną się jeszcze bardziej skomplikowane w wyniku zmian w umowach i porozumieniach międzynarodowych, utrzymane zostaną przestarzałe przepisy, które będą wprowadzać w błąd użytkowników, a także zwiększy się ryzyko naruszenia obowiązujących przepisów. Przepisy UE, zamiast stać się bardziej przyjaznymi dla użytkowników, mogą stać się zupełnie nieprzyjazne. Wraz ze wzrastającym wykorzystaniem koncepcji multimodalnych, istnienie odmiennych przepisów w odniesieniu do różnych rodzajów transportu doprowadzi do pogłębienia codziennych, praktycznych problemów związanych z przewozami i do niepotrzebnego wzrostu kosztów. W transporcie śródlądowym istnienie odmiennych przepisów regulujących działalność międzynarodową i krajową utrudni rozwój tej dziedziny, która w przeciwnym wypadku często byłaby preferowanym rodzajem transportu, na co wskazują dane statystyczne.

Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek

Prawodawstwo wspólnotowe obejmuje cztery akty legislacyjne w omawianej dziedzinie:

(1) dyrektywę Rady 94/55/WE z dnia 21 listopada 1994 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych;

(2) dyrektywę Rady 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w zakresie kolejowego transportu towarów niebezpiecznych;

(3) dyrektywę Rady 96/35/WE z dnia 3 czerwca 1996 r. w sprawie wyznaczania i kwalifikacji zawodowych doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie drogowym, kolejowym i śródlądowym towarów niebezpiecznych;

(4) dyrektywę 2000/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 kwietnia 2000 r. w sprawie minimalnych wymogów egzaminacyjnych dla doradców do spraw bezpieczeństwa w drogowym, kolejowym i śródlądowym transporcie towarów niebezpiecznych.

Przepisy dyrektyw (3) i (4) są obecnie uwzględnione w załącznikach do dyrektyw (1) i (2), w wyniku czego te pierwsze stają się zbędne w odniesieniu do transportu drogowego i kolejowego.
Wniosek łączy i aktualizuje dyrektywy (1) i (2) bez zasadniczej zmiany obecnych przepisów w zakresie transportu drogowego i kolejowego. Wniosek rozszerza natomiast zakres prawodawstwa wspólnotowego na transport śródlądowy, co stanowi istotną zmianę.

Spójność z innymi politykami i celami Unii

Wniosek jest **po**wiązany z istniejącym prawodawstwem UE pod względem polityki bezpieczeństwa transportu, rynku wewnętrznego i ochrony środowiska, i sprzyja realizacji celów strategii trwałego rozwoju i strategii lizbońskiej.

2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA WPŁYWU

Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

W związku z istniejącym prawodawstwem UE w zakresie transportu towarów niebezpiecznych powołany został już komitet regulacyjny zajmujący się tym zagadnieniem. Za pośrednictwem komitetu konsultowano się z państwami członkowskimi i krajami EFTA podczas szeregu spotkań oraz pomiędzy spotkaniami, z wykorzystaniem Internetu.

Dzięki regularnej korespondencji pomiędzy komitetem regulacyjnym a Parlamentem Europejskim ten ostatni był informowany o pracach komitetu.

Zainteresowane strony, którymi są stowarzyszenia przemysłowe reprezentujące przedsiębiorstwa zajmujące się transportem towarów niebezpiecznych, mają prawo uczestniczyć w posiedzeniach komitetu regulacyjnego jako obserwatorzy. W ten sposób stowarzyszenia przekazywały swoje poglądy na bieżąco w trakcie przygotowywania wniosku.

Dodatkowo prowadzono konsultacje z Centralną Komisją ds. Żeglugi na Renie ze względu na jej znaczenie dla przewozów na tej rzece, ponieważ transport towarów niebezpiecznych na Renie stanowi około 80 % przewozów tego typu towarów w Europie.

Konsultacje otwarte prowadzono za pośrednictwem Internetu w dniach od 21 maja 2006 r. do 31 lipca 2006 r. Komisja otrzymała 108 odpowiedzi. Wyniki są dostępne na stronie internetowej:
http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/security/consultations/2006_07_31_en.htm.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób, w jaki zostały one uwzględnione

Na treść wniosku zasadniczy wpływ wywarły opinie państw członkowskich i zainteresowanych stron. W procesie konsultacji starano się w jak największej mierze uzyskać wspólne stanowisko.

W publicznych konsultacjach zdecydowana większość respondentów opowiadała się za polityką proponowaną przez Komisję.

Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

Ocena wpływu

W ocenie wpływu badano trzy opcje polityki:

(1) „Niedokonywanie zmian polityki, jedynie kodyfikacja”
Zakres i treść istniejącego prawodawstwa UE w sprawie transportu towarów niebezpiecznych pozostałyby w obecnej formie. Transport śródlądowy nie zostałby włączony do prawodawstwa wspólnotowego. Zostałaby jedynie przeprowadzona procedura kodyfikacji w odniesieniu do istniejącego prawodawstwa i podjęto już próby w tym kierunku. Kodyfikacja może doprowadzić to tego, że stosowanie przepisów stanie się bardziej przyjazne dla użytkowników, choć w ograniczonym zakresie. Jednak pomimo potencjalnie pozytywnego przyjęcia zmian przez zainteresowane strony, ich wpływ we wszystkich dziedzinach byłby ograniczony.

(2) „Kodyfikacja i nowe prawodawstwo w odniesieniu do śródlądowych dróg wodnych”
Zostałaby przeprowadzona kodyfikacja, jak w przypadku opcji 1, a dodatkowo zostałby stworzony nowy akt prawny UE obejmujący transport towarów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi. Obecnie w odniesieniu do transportu śródlądowego obowiązują odmienne przepisy regionalne i krajowe na terytorium Unii. Nowy akt opierałby się na przyszłym porozumieniu międzynarodowym i obejmowałby zarówno transport międzynarodowy, jak i krajowy, ujednolicając przepisy na obszarze Unii. Miałoby to korzystne znaczenie ekonomiczne dla przewoźników, ponieważ przepisy stałyby się prostsze, a także przyniosłoby korzyści społeczne dla pracowników zatrudnionych w transporcie i pozytywne skutki dla środowiska naturalnego, ponieważ doszłoby do zmniejszenia ryzyka wypadków. Ponadto łatwiejsze stałoby się egzekwowanie przepisów przez organa krajowe.

(3) „Zmiana prawodawstwa, z uwzględnieniem śródlądowych dróg wodnych”
Istniejące prawodawstwo UE w zakresie transportu towarów niebezpiecznych zostałoby zmienione i uproszczone, dyrektywy zostałyby połączone, a zakres prawodawstwa rozszerzony na transport śródlądowy. Opcja 3 obejmowałaby element zmiany i uproszczenia przepisów w uzupełnieniu do opcji 2. Po pierwsze, zostałyby usunięte przestarzałe postanowienia. Ich dalsze istnienie tylko niepotrzebnie komplikowałoby zagadnienia, które są z natury skomplikowane, powodując zwiększenie ryzyka i kosztów. Po drugie, uzyskano by największe możliwe ujednolicenie przepisów regulujących trzy rodzaje transportu lądowego — drogowy, kolejowy i żegluga śródlądowa. Ujednolicony zestaw przepisów doprowadziłby do znacznych ułatwień w transporcie multimodalnym. Te dwa elementy nie byłyby dostępne w przypadku opcji 1 i 2. Złożoność przepisów wiąże się z nieodłącznymi zagrożeniami w zakresie bezpieczeństwa i środowiska naturalnego. Dlatego uważa się, że ujednolicenie przepisów wywarłoby korzystny wpływ: ekonomiczny – ponieważ zmniejsza koszty, społeczny – ponieważ upraszcza stosowanie przepisów, a przez to zapewnia zwiększenie bezpieczeństwa, oraz na środowisko naturalne – z tych samych przyczyn. Przepisy charakteryzujące się zmiennością w mniejszym wymiarze ułatwiają również ich egzekwowanie przez władze krajowe. Ujednolicony, bardziej przyjazny dla użytkownika zestaw przepisów mógłby również znacznie poprawić stopień ich przestrzegania przez zainteresowane strony. Opcja 3 zapewnia zdecydowanie najkorzystniejszy wpływ ekonomiczny, społeczny, środowiskowy i wykonawczy.

3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

Krótki opis proponowanych działań

Proponowana nowa dyrektywa aktualizuje istniejące cztery dyrektywy i cztery decyzje Komisji w zakresie transportu towarów niebezpiecznych, łącząc je w jeden akt legislacyjny i rozszerzając zakres przepisów UE również na transport śródlądowy, obok transportu drogowego i kolejowego. Wniosek wprowadza istniejące przepisy w zakresie transportu międzynarodowego do prawodawstwa wspólnotowego i rozszerza stosowanie przepisów międzynarodowych na transport krajowy.

Podstawa prawna

Artykuł 71 ust. 1 lit. c) traktatu.

Zasada pomocniczości

Zasada pomocniczości ma zastosowanie wówczas, gdy wniosek nie wchodzi w wyłączne kompetencje Wspólnoty.

Istnieją przyczyny, dla których cele wniosku nie mogą być w sposób wystarczający realizowane przez państwa członkowskie.

– Działania UE zostały już podjęte i obowiązują w zakresie transportu drogowego i kolejowego towarów niebezpiecznych.

– W transporcie śródlądowym towarów niebezpiecznych istnieją obecnie dwa systemy przepisów regionalnych regulujące transport w obszarze Renu i Dunaju (ADN-R, ADN-D). Oczekuje się wejścia w życie wkrótce trzeciego systemu (ADN ONZ). Ponadto istnieją zróżnicowane przepisy regulujące krajowy transport krajowy w krajach, przez które przepływają Ren i Dunaj, a także w innych krajach. Działania poszczególnych państw członkowskich nie mogą doprowadzić do uzyskania na terytorium Unii tego samego zakresu ujednolicenia i stosowania przepisów w zakresie transportu śródlądowego, jak w przypadku transportu drogowego i kolejowego.

Działanie na poziomie Wspólnoty umożliwi lepszą realizację celów wniosku z następującego powodu.

Cel stworzenia jednolitych przepisów obowiązujących na terytorium Unii w odniesieniu do wszystkich przewozów towarów niebezpiecznych, czy to krajowych, czy międzynarodowych, niezależnie od wykorzystywanego rodzaju transportu lądowego, nie może zostać osiągnięty bez interwencji Wspólnoty.

Następujące wskaźniki jakościowe wykazują, że cele wniosku mogą zostać lepiej zrealizowane przez Unię.

– Dojdzie do zwiększenia przewozów realizowanych transportem multimodalnym.

– Dla przewoźników nastąpi uproszczenie przewozów i zmniejszenie ponoszonych przez nich kosztów.

– Zmniejszy się ryzyko wypadków z udziałem pracowników transportu i innych obywateli oraz wypadków szkodliwych dla środowiska naturalnego.

– Dla władz krajowych nastąpi uproszczenie prawodawstwa w zakresie transportu i jego egzekwowania.

– Nastąpi uproszczenie prawodawstwa wspólnotowego w omawianym zakresie.

Wzmocnienie i rozszerzenie stosowania ADR i RID poprzez włączenie ich do prawodawstwa wspólnotowego w zakresie transportu drogowego i kolejowego wykazało, że interwencja UE była uzasadniona. Interwencja ta jest równie uzasadniona, gdy rozszerzy się ich zakres na trzeci rodzaj transportu lądowego, śródlądowe drogi wodne.

Wniosek jest więc zgodny z zasadą pomocniczości.

Zasada proporcjonalności

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów.

Kwestia proporcjonalności w tym kontekście jest istotna wyłącznie w odniesieniu do transportu śródlądowego, ponieważ istnieją już instrumenty UE dotyczące transportu drogowego i kolejowego towarów niebezpiecznych.

W przypadku tych państw członkowskich, które stosują już jedno z regionalnych ADN (ADN-R, ADN-D) lub które zamierzają je stosować, konieczny jest jedynie niewielki zakres dodatkowych działań w celu rozszerzenia porozumienia również na transport krajowy, tym bardziej że ADN obejmuje już szczególne postanowienia dotyczące statków przewożących

towary wyłącznie w transporcie krajowym. Co więcej, wnioskowana dyrektywa zawiera szczególne przepisy dotyczące tych państw członkowskich, w których przewozy towarów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi są niewielkie lub transport taki nie istnieje.

Proponowany instrument, dyrektywa, jest najwłaściwszy z dwóch powodów:

– istniejące instrumenty UE w danej dziedzinie, które zostaną zastąpione przez nowy instrument, są dyrektywami;

– w celu wdrożenia tymczasowych i krajowych przepisów określonych w załącznikach do wniosku.

Ponieważ wniosek ujednolica i upraszcza zasady transportu towarów niebezpiecznych w Unii, obciążenie finansowe i administracyjne wszystkich podmiotów w państwach członkowskich raczej się zmniejszy niż zwiększy. W przypadku transportu śródlądowego, a także w przypadku, gdy przepisy ADN będą stosowane w odniesieniu do transportu krajowego po raz pierwszy, mogą istnieć teoretycznie dodatkowe koszty dostosowania do przepisów ADN statków, które wcześniej były wykorzystywane wyłącznie do transportu krajowego, jednak w praktyce jest to mało prawdopodobne.

Wybór instrumentów

Proponowany instrument: dyrektywa.

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów.
Po pierwsze proponowany instrument zastępuje i uchyla cztery istniejące instrumenty, z których wszystkie są dyrektywami. Po drugie, rozszerzenie zakresu wnioskowanego instrumentu na śródlądowe drogi wodne jest zgodne z podobnymi zasadami legislacyjnymi, dotyczącymi istniejących dyrektyw. Chociaż wniosek zawiera głównie przepisy techniczne, które bazują na Zaleceniach ONZ i nie mogą ulec zmianie, istnieją również wyjątki i odstępstwa, które mogą być wdrażane w państwach członkowskich na różne sposoby. Po trzecie stosowanie wniosku w odniesieniu do transportu śródlądowego zależy od okoliczności w każdym państwie członkowskim. Dlatego najwłaściwszym instrumentem jest dyrektywa.

4) WPŁYW NA BUDŻET

Celem wniosku jest przeniesienie niezbędnego tłumaczenia i publikowania załączników technicznych do dyrektywy ze Wspólnoty, a w rzeczywistości z poziomu Komisji, do państw członkowskich. Załączniki te są aktualizowane co dwa lata. Wspólnota powinna być w związku z tym przygotowana na wspieranie finansowe tłumaczeń krajowych. Jednak oszczędności Wspólnoty związane z kosztami tłumaczeń i publikacji przeważą nad kosztami wsparcia na rzecz państw członkowskich.

5) INFORMACJE DODATKOWE

Uproszczenie

Wniosek zapewnia uproszczenie prawodawstwa i procedur administracyjnych zarówno dla organów władzy publicznej (UE lub krajowych), jak i dla podmiotów prywatnych.

Wniosek oznacza znaczne uproszczenie prawodawstwa wspólnotowego w zakresie transportu towarów niebezpiecznych, chociaż zakres prawodawstwa zostanie rozszerzony. Wszystkie trzy rodzaje transportu lądowego zostaną objęte tylko jednym aktem prawnym. Nowa dyrektywa doprowadziłaby do uchylenia istniejących dyrektyw 94/55/WE i 96/49/WE, ze zmianami, w sprawie transportu towarów niebezpiecznych, dyrektyw 96/35/WE i 2000/18/WE w sprawie doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych, i decyzji Komisji 2005/263/WE i 2005/180/WE, ze zmianami, w sprawie krajowych odstępstw od dyrektyw 94/55/WE i 96/49/WE. Wreszcie, istniałyby jedynie odwołania do umów i porozumień międzynarodowych dotyczących transportu towarów niebezpiecznych w załącznikach do dyrektywy, a nie byłyby one włączone do dyrektyw, jak to ma miejsce obecnie. Będzie to oznaczać zmniejszenie objętości wspólnotowego dorobku prawnego o około 2000 stron.

Mniejszym problemem jest to, że artykuł 6 dyrektywy Rady 82/714/EWG ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (poddawanej obecnie zmianom) zezwala obecnie każdemu statkowi posiadającemu świadectwo wydane zgodnie z rozporządzeniem w sprawie transportu substancji niebezpiecznych na Renie (ADN-R) na przewożenie niebezpiecznych towarów na terytorium Wspólnoty. Ze względu na to, że niniejszym wnioskowana dyrektywa przewiduje stopniowe wycofywanie świadectw wydawanych na mocy ADN-R, artykuł ten powinien zostać uchylony.

Uproszczenie prawodawstwa wspólnotowego doprowadziłoby do uproszczenia transpozycji tego prawodawstwa do ustawodawstwa krajowego. Ujednolicenie przepisów w zakresie transportu towarów niebezpiecznych uprościłoby i zwiększyłoby skuteczność pracy organów ścigania, w tym ich sprawozdawczości.
Uproszczenie i ujednolicenie przepisów doprowadziłoby do ułatwienia procedur administracyjnych dla wszystkich uczestników transportu towarów niebezpiecznych, od nadawcy do odbiorcy. Ujednolicenie przepisów doprowadziłoby również do uproszczenia dokumentacji dotyczącej przewozów i pojazdów, a także szkoleń zaangażowanych osób oraz pracy doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych.

Wniosek jest włączony do programu Komisji na rzecz stopniowej aktualizacji i stopniowego upraszczania wspólnotowego dorobku prawnego oraz do jej programu działalności legislacyjnej i prac oznaczonego jako 2005/TREN/017.

Uchylenie istniejącego prawodawstwa

Przyjęcie wniosku doprowadzi do uchylenia istniejącego prawodawstwa.

Tabela korelacji

Państwa członkowskie są zobowiązane do przekazywania Komisji tekstu krajowych przepisów stanowiących transpozycję dyrektywy oraz tabeli korelacji pomiędzy tymi przepisami a dyrektywą.

Europejski Obszar Gospodarczy

Wnioskowany akt prawny ma znaczenie dla EOG i w związku z tym jego zakres powinien być rozszerzony na Europejski Obszar Gospodarczy.

Szczegółowe wyjaśnienie wniosku

Artykuł 1: Zakres

Jednym z głównych punktów niniejszego artykułu jest wskazanie, kiedy państwo członkowskie może być zwolnione ze stosowania dyrektywy w odniesieniu do transportu śródlądowego.

Artykuł 2: Definicje

Zdefiniowano istotne umowy i porozumienia międzynarodowe, towary niebezpieczne i środki transportu.

Artykuł 3: Przepisy ogólne

Określono przepisy ogólne w zakresie transportu towarów niebezpiecznych.

Artykuł 4: Państwa trzecie

Dozwolony jest transport z i do krajów spoza UE, których dotyczą umowy międzynarodowe w zakresie transportu towarów niebezpiecznych

Artykuł 5: Ograniczenia z innych względów niż bezpieczeństwo podczas transportu

Na własnym terytorium państwo członkowskie może, z innych powodów niż względy bezpieczeństwa, stosować dodatkowe przepisy dotyczące transportu towarów niebezpiecznych.

Artykuł 6: Ograniczenia ze względów bezpieczeństwa transportu

Państwo członkowskie może stosować dodatkowe przepisy w zakresie transportu krajowego realizowanego przez pojazdy krajowe. W razie wypadku lub zdarzenia państwo członkowskie może w razie potrzeby podjąć środki nadzwyczajne.

Artykuł 7: Odstępstwa

Ponieważ umowy międzynarodowe i załączniki do dyrektywy nie uwzględniają szczególnych cech transportu krajowego, państwa członkowskie mogą, w określonych warunkach, przyznać odstępstwa od dyrektywy w zakresie transportu krajowego. W niektórych przypadkach, odstępstwa muszą zostać przyjęte przez Komisję zgodnie z procedurą komitologii. Odstępstwa podlegają regularnemu przeglądowi i są wymienione w załącznikach do dyrektywy.

Artykuł 8: Przepisy przejściowe

Państwo członkowskie może zachować pewne przejściowe przepisy krajowe, które wymieniono w załącznikach do dyrektywy.

Artykuł 9: Adaptacje

Zmiany niezbędne do dostosowania załączników do postępu naukowego i technicznego muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą komitologii.

Artykuł 10: Komitet

Przewiduje się istnienie komitetu regulacyjnego do spraw transportu towarów niebezpiecznych, który będzie pomagać Komisji w procedurach komitologii.

Artykuł 11: Transpozycja

Docelowym terminem wejścia dyrektywy w życie jest dzień 1 stycznia 2009 r. W tym samym dniu wejdą w życie dwuletnie aktualizacje odpowiednich umów i porozumień międzynarodowych.

Artykuły 12 i 13: Zmiany i uchylenia

Nowa dyrektywa spowoduje uchylenie istniejących dyrektyw 94/55/WE i 96/49/WE, ze zmianami, w sprawie transportu towarów niebezpiecznych, dyrektyw 96/35/WE i 2000/18/WE w sprawie doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych, decyzji 2005/263/WE i 2005/180/WE w sprawie odstępstw, ze zmianami, i artykułu 6 dyrektywy Rady 82/714/EWG ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, ze zmianami.

Artykuły 14 i 15: Wejście w życie i adresaci

Dyrektywa wejdzie w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu. Dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.

2006/0278 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71,

uwzględniając wniosek Komisji[1],

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[2],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów [3],

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 traktatu,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Drogowy, kolejowy lub śródlądowy transport towarów niebezpiecznych wiąże się ze znacznym ryzykiem wypadków. Dlatego należy podjąć działania mające na celu zapewnienie wykonywania takiego transportu w najlepszych możliwych warunkach bezpieczeństwa.

(2) Dyrektywa Rady 94/55/WE z dnia 21 listopada 1994 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych[4] i dyrektywa Rady 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w zakresie kolejowego transportu towarów niebezpiecznych[5] ustanowiły jednolite przepisy dotyczące odpowiednio transportu drogowego i kolejowego towarów niebezpiecznych.

(3) W celu ustanowienia wspólnego systemu prawnego obejmującego wszystkie aspekty transportu lądowego towarów niebezpiecznych, dyrektywy 94/55/WE i 96/49/WE należy zastąpić jedną dyrektywą, która będzie zawierać także postanowienia dotyczące transportu śródlądowego.

---

1 Dz.U. C z , str. .
2 Dz.U. C z , str. .
3 Dz.U. C z , str. .
4 Dz.U. L 319 z 12.12.1994 r., str. 7. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2004/111/WE (Dz.U. L 365 z 10.12.2004 r., str. 25).
5 Dz.U. L 235 z 17.9.1996 r., str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2004/110/WE (Dz.U. L 365 z 10.12.2004 r., str. 24).

(4) Większość państw członkowskich jest stronami europejskiej umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych („ADR”), regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych („RID”) i, o ile dotyczy, europejskiego porozumienia w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi („ADN”).

(5) ADR, RID i ADN określają jednolite zasady bezpiecznego transportu międzynarodowego towarów niebezpiecznych. Aby ujednolicić w całej Wspólnocie warunki przewozu towarów niebezpiecznych i zapewnić funkcjonowanie wspólnego rynku transportu, zasady te powinny zostać również rozszerzone na transport krajowy.

(6) Przepisy niniejszej dyrektywy nie powinny dotyczyć transportu towarów niebezpiecznych w pewnych wyjątkowych okolicznościach związanych z charakterem wykonujących go pojazdów lub statków, lub z ograniczonym charakterem realizowanego transportu.

(7) Każde państwo członkowskie powinno zachować prawo do uzyskania zwolnienia ze stosowania niniejszej dyrektywy w zakresie transportu śródlądowego towarów niebezpiecznych, jeżeli śródlądowe drogi wodne na jego terytorium nie są połączone za pośrednictwem śródlądowych dróg wodnych z drogami wodnymi innych państw członkowskich, bądź też jeżeli nie są takimi drogami przewożone towary niebezpieczne.

(8) Powinno być dozwolone wykonywanie przez środki transportu zarejestrowane w krajach trzecich międzynarodowego transportu towarów niebezpiecznych na terytoriach państw członkowskich, pod warunkiem zgodności z odpowiednimi przepisami ADR, RID lub ADN.

(9) Każde państwo członkowskie powinno zachować prawo do regulowania lub wprowadzenia zakazu, wyłącznie z powodów innych niż względy bezpieczeństwa, transportu krajowego towarów niebezpiecznych.

(10) Każde państwo członkowskie powinno mieć możliwość stosowania bardziej rygorystycznych przepisów w odniesieniu do przewozów krajowych wykonywanych przez pojazdy zarejestrowane lub wprowadzone do ruchu na jego terytorium.

(11) Ujednolicenie warunków transportu krajowego towarów niebezpiecznych nie powinno przeszkodzić w uwzględnieniu szczególnych okoliczności krajowych. Niniejsza dyrektywa powinna w związku z tym zapewnić państwom członkowskim możliwość przyznania odstępstw na mocy pewnych określonych warunków. Takie odstępstwa powinny zostać wymienione w niniejszej dyrektywie jako „dodatkowe przepisy krajowe”.

(12) Ze względu na poziom inwestycji wymaganych w tym sektorze, państwom członkowskim należy zezwolić na tymczasowe utrzymanie pewnych szczególnych przepisów krajowych dotyczących wymagań konstrukcyjnych dla środków transportu lub sprzętu transportowego, transportu przez tunel pod kanałem La Manche i transportu pomiędzy państwami członkowskimi a państwami, które są stronami Organizacji Współpracy Kolei (OSJD). Takie przepisy powinny zostać wymienione w niniejszej dyrektywie jako „dodatkowe przepisy przejściowe”.

(13) Konieczna jest możliwość szybkiego dostosowywania załączników do dyrektywy do postępu naukowego i technicznego, w tym do rozwoju nowych technologii w zakresie śledzenia ruchu i pochodzenia, w szczególności w celu uwzględnienia nowych postanowień włączanych do ADR, RID i ADN.

(14) Komisja powinna mieć również możliwość zmiany wykazów dodatkowych przepisów krajowych i podejmowania decyzji o zastosowaniu i wdrożeniu środków nadzwyczajnych w razie wypadków lub zdarzeń.

(15) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji[6].

(16) W szczególności Komisja powinna być uprawniona do dostosowywania załączników do postępu naukowego i technicznego. Ponieważ środki te mają ogólny zakres zastosowania i nie mają na celu zmiany istotnych elementów niniejszej dyrektywy ani uzupełnienia niniejszej dyrektywy o dodanie nowych elementów innych niż istotne elementy, powinny być one przyjmowane zgodnie z procedurą. regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 5a decyzji 1999/468/EWG.

(17) W określonych przypadkach, gdy jest to uzasadnione względami sprawnego postępowania, ograniczenia czasowe, które zazwyczaj obowiązują w kontekście procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą, powinny być dostosowane do przyjmowania wersji załączników zmienionych odpowiednio do postępu naukowego i technicznego.

(18) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie zapewnienie jednolitego stosowania ujednoliconych zasad bezpieczeństwa w całej Wspólnocie i wysoki poziom bezpieczeństwa krajowych i międzynarodowych przewozów, nie mogą zostać w wystarczającej mierze osiągnięte przez państwa członkowskie działające pojedynczo, w związku z czym, ze względu na skalę i efekty niniejszej dyrektywy, mogą zostać lepiej osiągnięte na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodne z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 traktatu. Zgodnie z określoną tym artykułem zasadą proporcjonalności, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

(19) Przepisy niniejszej dyrektywy pozostają bez uszczerbku dla zobowiązań podjętych przez Wspólnotę i jej państwa członkowskie zgodnie z celami ustalonymi w rozdziale 19 Programu 21 konferencji UNCED, która odbyła się w Rio de Janeiro w czerwcu 1992 r., zmierzających do przyszłej harmonizacji systemów klasyfikacji substancji niebezpiecznych.

(20) Przepisy niniejszej dyrektywy pozostają bez uszczerbku dla prawodawstwa wspólnotowego regulującego warunki bezpieczeństwa, na podstawie których powinny być przewożone czynniki biologiczne i mikroorganizmy zmodyfikowane genetycznie,

---

[6] Dz.U. L 184 z 17.7.1999 r., str. 23. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200, 22.7.2006 r., str. 11).

objęte dyrektywą Rady 90/219/EWG[7], dyrektywą 2001/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[8] i dyrektywą 2000/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[9].

(21) Przepisy niniejszej dyrektywy pozostają bez uszczerbku dla stosowania innych przepisów Wspólnoty w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony środowiska, w szczególności dyrektywy ramowej w sprawie bezpieczeństwa i poprawy zdrowia pracowników – dyrektywy 89/391/EWG[10], i jej dyrektyw szczegółowych, w tym dyrektywy 98/24/WE[11] w sprawie środków chemicznych i dyrektywy 2004/37/WE[12] w sprawie czynników rakotwórczych i mutagennych.

(22) Artykuł 6 dyrektywy Rady 82/714/EWG z dnia 4 października 1982 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej[13] przewiduje, że statki posiadające świadectwo wydane zgodnie z rozporządzeniem w sprawie transportu substancji niebezpiecznych na Renie (ADN-R) mogą przewozić towary niebezpieczne na terytorium Wspólnoty zgodnie z warunkami podanymi w takim świadectwie. W konsekwencji przyjęcia niniejszej dyrektywy, dyrektywa 82/714/EWG powinna zostać zmieniona w celu usunięcia tego postanowienia.

(23) Dyrektywy 94/55/WE i 96/49/WE powinny w związku z tym zostać uchylone. Ze względu na przejrzystość i racjonalność konieczne jest również uchylenie dyrektywy Rady 96/35/WE z dnia 3 czerwca 1996 r. w sprawie wyznaczania i kwalifikacji zawodowych doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie drogowym, kolejowym i śródlądowym towarów niebezpiecznych[14], dyrektywy 2000/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 kwietnia 2000 r. w sprawie minimalnych wymogów egzaminacyjnych dla doradców do spraw bezpieczeństwa w drogowym, kolejowym i śródlądowym transporcie towarów niebezpiecznych[15], decyzji Komisji 2005/263/WE z dnia 4 marca 2005 r. upoważniającej państwa członkowskie na mocy dyrektywy 94/55/WE do przyjęcia niektórych odstępstw w odniesieniu do transportu drogowego towarów niebezpiecznych[16] i decyzji Komisji 2005/180/WE z dnia 4 marca 2005 r. upoważniającej państwa członkowskie na mocy dyrektywy Rady 96/49/WE do przyjęcia niektórych odstępstw w odniesieniu do kolejowego transportu towarów niebezpiecznych[17].

---

7 Dz.U. L 117 z 8.5.1990 r., str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona decyzją Komisji 2005/174/WE (Dz.U. L 59 z 5.3.2005 r., str. 20).

8 Dz.U. L 106 z 17.4.2001 r., str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1830/2003 (Dz.U. L 268 z, 18.10.2003 r., str. 24).

9 Dz.U. L 262 z 17.10.2000 r., str. 21.

10 Dz.U. L 183 z 29.6.1989 r., str. 1

11 Dz.U. L 131 z 5.5.1998 r., str. 11.

12 Dz.U. L 158 z 30.4.2004 r., str. 50

13 Dz.U. L 301 z 28.10.1982 r., str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą [../../WE] Parlamentu Europejskiego i Rady (…).

14 Dz.U. L 145 z 19.6.1996 r., str. 10.

15 Dz.U. L 118 z 19.5.2000 r., str. 41.

16 Dz.U. L 85 z 2.4.2005 r., str. 58. Decyzja zmieniona decyzją 2005/903/WE (Dz.U. L 328 z 15.12.2005 r., str. 62).

17 Dz.U. L 61 z 8.3.2005 r., str.41. Decyzja zmieniona decyzją 2005/777/WE (Dz.U. L 293 z 9.11.2005 r., str. 23).

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zakres

1. Niniejsza dyrektywa dotyczy transportu drogowego, kolejowego lub śródlądowego towarów niebezpiecznych w obrębie państw członkowskich lub pomiędzy nimi, w tym czynności związanych z załadunkiem i rozładunkiem, przeładunkiem na inny środek transportu lub z innego środka transportu oraz postojów niezbędnych z uwagi na określone okoliczności przewozu.

   Niniejsza dyrektywa nie dotyczy transportu towarów niebezpiecznych:

   (a) pojazdami, wagonami i statkami należącymi do sił zbrojnych lub pojazdami, wagonami i statkami, za które siły zbrojne są odpowiedzialne;

   (b) statkami pełnomorskimi na wodach morskich stanowiących część śródlądowych dróg wodnych;

   (c) promami jedynie przepływającymi po śródlądowej drodze wodnej lub przez port; ani

   (d) wykonywanego w całości w granicach zamkniętego obszaru.

2. W ciągu jednego roku od wejścia w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu się do przepisów załącznika III.1 z jednego z następujących powodów:

   (a) brak występowania na ich terytorium śródlądowych dróg wodnych;

   (b) brak połączenia ich śródlądowych dróg wodnych za pośrednictwem śródlądowej drogi wodnej z drogami wodnymi innych państw członkowskich; lub

   (c) brak przewozów towarów niebezpiecznych za pośrednictwem ich śródlądowych dróg wodnych.

   Jeżeli państwo członkowskie podejmuje decyzję o niestosowaniu się do przepisów załącznika III.1, powiadamia o swojej decyzji Komisję, która informuje o niej z kolei pozostałe państwa członkowskie.

3. Niniejsza dyrektywa nie wpływa na prawo państw członkowskich do ustanawiania, w zakresie nieobjętym niniejszą dyrektywą, szczegółowych wymagań dotyczących bezpieczeństwa krajowego lub międzynarodowego transportu towarów niebezpiecznych na ich terytoriach.

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszej dyrektywy:

(1) „ADR” oznacza europejską umowę dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, zawartą w Genewie w dniu 30 września 1957, ze zmianami;

(2) „RID” oznacza regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych występujący jako załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzony w Wilnie w dniu 3 czerwca 1999 r., ze zmianami;

(3) „ADN” oznacza europejskie porozumienie w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi, zawarte w Genewie w dniu 26 maja 2000 r., ze zmianami;

(4) „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do użytku na drogach, mający co najmniej cztery koła i osiągający maksymalną prędkość konstrukcyjną przekraczającą 25 km/h, oraz jego przyczepy, z wyłączeniem pojazdów poruszających się po szynach, ciągników rolniczych i leśnych osiągających maksymalną prędkość konstrukcyjną nie przekraczającą 40 km/h oraz wszelkich maszyn samobieżnych;

(5) „wagon” oznacza każdy pojazd szynowy z własnym układem napędzającym, który porusza się na własnych kołach po torach kolejowych i jest używany do przewozu towarów;

(6) „statek” oznacza każdy statek śródlądowy lub pełnomorski;

Artykuł 3

Przepisy ogólne

1. Nie naruszając przepisów art. 7, towarów niebezpiecznych nie przewozi się o ile zabraniają tego załączniki I.1, II.1 i III.1.

2. Nie naruszając ogólnych przepisów dostępu do rynku lub przepisów ogólnie obowiązujących w odniesieniu do transportu towarów, transport towarów niebezpiecznych jest dozwolony, o ile są spełnione warunki określone w załącznikach I.1, II.1 i III.1.

Artykuł 4

Kraje trzecie

Transport towarów niebezpiecznych pomiędzy terytorium Wspólnoty a krajami trzecimi jest dozwolony pod warunkiem zgodności z przepisami ADR, RID lub ADN.

Artykuł 5

Ograniczenia z innych względów niż bezpieczeństwo podczas transportu

Państwa członkowskie zachowują prawo do regulowania lub wprowadzenia zakazu transportu towarów niebezpiecznych na swoim terytorium, wyłącznie z powodów innych niż względy bezpieczeństwa podczas transportu.

Artykuł 6

Ograniczenia ze względów bezpieczeństwa transportu

1. Ze względów bezpieczeństwa transportu państwa członkowskie mogą stosować bardziej rygorystyczne przepisy dotyczące transportu krajowego towarów niebezpiecznych wykonywanego przez pojazdy zarejestrowane lub wprowadzone do ruchu na ich terytorium, z wyjątkiem wymagań konstrukcyjnych.

2. Jeżeli w razie wypadku lub zdarzenia na swoim terytorium państwo członkowskie uzna, że obowiązujące przepisy bezpieczeństwa są niewystarczające do ograniczenia zagrożeń związanych z przewozami i jeżeli wystąpi pilna potrzeba podjęcia działań, takie państwo członkowskie zawiadamia Komisję na etapie planowania o środkach, których podjęcie proponuje.

   Działając zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 10 ust. 2, Komisja podejmuje decyzję zezwalającą lub nie na wdrożenie danych środków i określającą okres obowiązywania takiego zezwolenia.

Artykuł 7

Odstępstwa

1. Państwa członkowskie mogą zezwolić na stosowanie języków innych niż przewidziane w załącznikach w odniesieniu do przewozów wykonywanych wyłącznie w obrębie ich terytorium.

2. (a) Państwa członkowskie mogą wnioskować o odstępstwa od załączników I.1, II.1 lub III.1 w zakresie transportu niewielkich ilości pewnych towarów niebezpiecznych w obrębie ich terytorium, z wyłączeniem substancji o średniej lub wysokiej radioaktywności, o ile nie spowoduje to zmniejszenia bezpieczeństwa i jeżeli warunki dla takiego transportu nie są bardziej rygorystyczne niż warunki określone w tych załącznikach.

   (b) O ile nie spowoduje to zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa, państwa członkowskie mogą również wnioskować o odstępstwa od załączników I.1, II.1 lub III.1 w zakresie transportu towarów niebezpiecznych w obrębie ich terytorium w odniesieniu do:

   b1) transportu lokalnego na krótkich odcinkach, lub

b2) lokalnego transportu kolejowego na dokładnie wyznaczonych trasach w ramach określonego procesu przemysłowego i pod ścisłą kontrolą, w jasno określonych warunkach.

W każdym przypadku Komisja sprawdza, czy zostały spełnione warunki określone w pierwszym i drugim podpunkcie niniejszego ustępu i zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 10 ust. 2, podejmuje decyzję, czy zezwolić na odstępstwo i dodać je do listy dodatkowych przepisów krajowych w załącznikach I.3, II.3 lub III.3.

3. Odstępstwa obowiązują przez okres 5 lat od daty zezwolenia.

Odstępstwa nie są dyskryminujące.

4. Jeżeli państwo członkowskie wnioskuje o przedłużenie zezwolenia na odstępstwo, Komisja dokonuje przeglądu danego odstępstwa.

Jeżeli nie została przyjęta zmiana załączników I.1, II.1 lub III.1 dotycząca przedmiotu odstępstwa, Komisja przedłuża ważność zezwolenia na kolejny okres 5 lat.

Jeżeli została przyjęta zmiana załączników I.1, II.1 lub III.1 dotycząca przedmiotu odstępstwa, Komisja, działając zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 10 ust. 2, może:

(a) oświadczyć, że odstępstwo jest przestarzałe, i skreślić je z właściwego załącznika;

(b) zmniejszyć zakres zezwolenia i odpowiednio zmienić właściwy załącznik;

(c) przedłużyć zezwolenie na kolejny okres 5 lat.

5. Na swoim terytorium każde państwo członkowskie może wydawać indywidualne zezwolenia na wykonywanie przewozów towarów niebezpiecznych zabronionych niniejszą dyrektywą lub na wykonywanie takich przewozów na warunkach innych niż określone w niniejszej dyrektywie, pod warunkiem ścisłego określenia i ograniczenia w czasie takich przewozów.

Artykuł 8

Przepisy przejściowe

Na swoim terytorium państwa członkowskie mogą utrzymywać przepisy wymienione w załącznikach I.2., II.2. i III.2.

Państwa członkowskie, które utrzymują takie przepisy, zawiadamiają o tym Komisję. Komisja informuje o tym z kolei pozostałe państwa członkowskie.

Artykuł 9

Dostosowania

Zmiany niezbędne do dostosowania załączników do postępu naukowego i technicznego, w tym związane z zastosowaniem technologii w zakresie śledzenia ruchu i pochodzenia, w obszarach objętych niniejszą dyrektywą, w szczególności w celu uwzględnienia zmian w ADR, RID i ADN, przyjmuje się zgodnie z procedurą. regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 10 ust. 3.

Artykuł 10

Komitet

1. Komisja wspomagana jest przez komitet do spraw transportu towarów niebezpiecznych.

2. W przypadku dokonania odniesienia do niniejszego artykułu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

   Okres określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. W przypadku dokonania odniesienia do niniejszego artykułu stosuje się art. od 5a ust. 1 do ust. 4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

   Okresy określone w art. 5a ust. 3 lit. c), ust. 4 lit. b) i ust. 4 lit. e) decyzji 1999/468/WE ustala się odpowiednio na jeden miesiąc, jeden miesiąc i dwa miesiące.

Artykuł 11

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2008 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów i tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

   Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst głównych postanowień prawa krajowego, które przyjmują w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 12

Zmiana

W dyrektywie 82/714/EWG skreśla się art. 6.

Artykuł 13

Uchylenia

1. Tracą moc dyrektywy 94/55/WE, 96/49/WE, 96/35/WE i 2000/18/WE.

   Świadectwa wydane na mocy przepisów uchylonych dyrektyw zachowują ważność do końca ich terminu ważności.

2. Tracą moc decyzje 2005/263/WE i 2005/180/WE.

.

Artykuł 14

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wejdzie w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.*

Artykuł 15

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIKI

I

Transport drogowy

I.1. ADR

Załączniki A i B do europejskiej umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), stosowane z mocą od dnia 1 stycznia 2009 r., przy czym rozumie się, że wyrazy „umawiająca się strona” zastępuje się odpowiednio wyrazami „państwo członkowskie”.

I.2. Dodatkowe przepisy przejściowe

1. Państwa członkowskie mogą utrzymać odstępstwa przyjęte na mocy art. 4 dyrektywy 94/55/WE do dnia 31 grudnia 2010 r. lub do zmiany załącznika I.1 zgodnie z Zaleceniami ONZ dotyczącymi transportu towarów niebezpiecznych, o których mowa w niniejszym artykule, jeżeli zmiana ta nastąpi wcześniej.

2. Każde państwo członkowskie może zezwolić na użytkowanie na swoim terytorium cystern i pojazdów skonstruowanych przed dniem 1 stycznia 1997 r., które nie spełniają wymagań określonych w niniejszej dyrektywie, a które zostały skonstruowane zgodnie z wymaganiami krajowymi obowiązującymi w dniu 31 grudnia 1996 r., pod warunkiem, że takie cysterny i pojazdy zapewnia wymagany poziom bezpieczeństwa.

   Cysterny i pojazdy skonstruowane dnia 1 stycznia 1997 r. lub później, niezgodne z niniejszą dyrektywą lecz skonstruowane zgodnie z wymaganiami dyrektywy 94/55/WE obowiązującej w dniu ich konstrukcji, mogą być nadal użytkowane na potrzeby transportu krajowego.

3. Każde państwo członkowskie może zezwolić na użytkowanie na swoim terytorium bębnów ciśnieniowych, wiązek butli i cystern skonstruowanych przed dniem 1 lipca 2007 r. i innych zbiorników skonstruowanych przed dniem 1 lipca 2003 r., które nie spełniają wymagań określonych w niniejszej dyrektywie, a które zostały skonstruowane zgodnie z wymaganiami krajowymi obowiązującymi w dniu ich konstrukcji, jednak nie później niż w dniu 1 lipca 2005 r., w przypadku bębnów ciśnieniowych, wiązek butli i cystern, i nie później niż w dniu 1 lipca 2001 r. w przypadku innych zbiorników, pod warunkiem, że taki sprzęt zapewnia wymagany poziom bezpieczeństwa.

4. Każde państwo członkowskie, w którym temperatura otoczenia jest regularnie niższa od -20 °C, może wprowadzić na swoim terytorium bardziej rygorystyczne normy dotyczące temperatury stosowania materiałów wykorzystywanych na opakowania z tworzyw sztucznych, cysterny i ich oprzyrządowanie, przeznaczone do użytku w krajowym transporcie drogowym towarów niebezpiecznych, do chwili włączenia postanowień o właściwych temperaturach referencyjnych dla danych stref klimatycznych do załącznika I.1 do dyrektywy.

5. Każde państwo członkowskie może utrzymywać na swoim terytorium przepisy krajowe inne niż określone w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do temperatury referencyjnej transportu gazów płynnych lub mieszanin gazów płynnych, do chwili włączenia postanowień o właściwych temperaturach referencyjnych dla wyznaczonych obszarów klimatycznych do norm europejskich i włączenia odniesienia do tych postanowień do załącznika I.1 do dyrektywy.

6. Każde państwo członkowskie może utrzymywać na swoim terytorium obowiązujące w dniu 31 grudnia 1996 r. przepisy ustawodawstwa krajowego dotyczące prezentacji lub umieszczenia kodu działania w stanie zagrożenia lub karty zagrożenia zamiast numeru identyfikacyjnego zagrożenia, ustalonego w załączniku I.1 do dyrektywy.

I.3. Dodatkowe przepisy krajowe

Odstępstwa dla państw członkowskich dotyczące transportu towarów niebezpiecznych na terytorium tych państw na podstawie art. 7 ust. 2.

Numeracja odstępstw: RO-a/b1/b2-MS-nn
RO= transport drogowy
a/b1/b2= art. 7 ust. 2 lit. a)/b1)/b2)
MS= skrót nazwy państwa członkowskiego
Nn= liczba porządkowa

Na podstawie art. 7 ust. 2 lit. a)

BE Belgia

RO–a–BE–1

Przedmiot: Klasa 1 – Małe ilości.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 1.1.3.6

Treść załącznika do dyrektywy: Ppkt 1.1.3.6 ogranicza do 20 kg ilość górniczych materiałów wybuchowych, które można przewozić w zwykłych pojazdach.

Treść ustawodawstwa krajowego: Podmiotom gospodarczym ze składami odległymi od punktów zaopatrzenia można zezwolić na transport co najwyżej 25 kg dynamitu lub silnych materiałów wybuchowych i 300 detonatorów w zwykłych pojazdach silnikowych, z zastrzeżeniem warunków określonych przez służby ds. materiałów wybuchowych.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artykuł 111 dekretu królewskiego z dnia 23 września 1958 r. w sprawie materiałów wybuchowych, zmienionego dekretem królewskim z dnia 14 maja 2000 r.

RO–a–BE– 2

Przedmiot: Transport nieoczyszczonych pustych pojemników po produktach różnych klas.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.4.1.1.6

Treść ustawodawstwa krajowego: Wskazanie w dokumencie przewozowym „nieoczyszczone puste opakowania po produktach różnych klas”.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Odstępstwo 6-97.

Uwagi: Odstępstwo zarejestrowane przez Komisję Europejską pod nr 21 (na mocy art. 6 ust. 10).

RO–a–BE–3

Przedmiot: Przyjęcie RO–a–UK–4.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego:

DE Niemcy

RO–a–DE–1

Przedmiot: Opakowania mieszane i ładunki mieszane części samochodowych o oznaczeniu klasyfikacyjnym 1.4G razem z niektórymi towarami niebezpiecznymi (n4).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 4.1.10 i 7.5.2.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy w sprawie opakowań mieszanych i ładunków mieszanych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Towary o numerach UN 0431 i UN 0503 można ładować razem z niektórymi towarami niebezpiecznymi (produkty związane z produkcją samochodów) w pewnych ilościach, wymienionych w wyłączeniu. Nie można przekraczać wartości 1000 (porównywalne z ppkt 1.1.3.6.4).

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 28.

Uwagi: Wyłączenie jest konieczne w celu zapewnienia szybkiej dostawy części samochodowych związanych z bezpieczeństwem zależnie od miejscowego zapotrzebowania. Z powodu dużej różnorodności zakresu produktów składowanie tych produktów przez miejscowe stacje obsługi nie jest powszechne.

RO–a–DE–2

Przedmiot: Zwolnienie z wymagania posiadania dokumentu przewozowego i zgłoszenia nadania dotyczących niektórych ilości towarów niebezpiecznych określonych w ppkt 1.1.3.6 (n1).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.4.1.1.1 i 5.4.1.1.6.

Treść załącznika do dyrektywy: Treść dokumentu przewozowego.

Treść ustawodawstwa krajowego: Dotyczy wszystkich klas z wyjątkiem klasy 7: nie wymaga się dokumentu przewozowego, jeśli ilość przewożonych towarów nie przekracza ilości podanych w ppkt 1.1.3.6.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 18.

Uwagi: Informację zawartą w oznaczeniach i etykietach uważa się za wystarczającą dla transportu krajowego, ponieważ dokument przewozowy nie zawsze jest adekwatny w przypadkach, gdy chodzi o dystrybucję lokalną.
Odstępstwo zarejestrowane przez Komisję Europejską pod nr 22 (na mocy art. 6 ust. 10).

RO–a–DE–3

Przedmiot: Transport wzorców miary i pomp paliwowych (pustych, nieoczyszczonych).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: Przepisy dotyczące towarów o numerach UN 1202, 1203 i 1223

Treść załącznika do dyrektywy: Instrukcje dotyczące pakowania, znakowania, dokumentów, transportu i przeładunku, instrukcje dla załogi pojazdu.

Treść ustawodawstwa krajowego: Specyfikacja mających zastosowanie przepisów i postanowień pomocniczych dotyczących stosowania odstępstwa; do 1000 l: porównywalne z pustymi, nieoczyszczonymi opakowaniami; powyżej 1000 l: Zgodność z niektórymi przepisami dotyczącymi zbiorników, transport wyłącznie pustych i nieczyszczonych.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 24.

Uwagi: Lista nr 7, 38, 38a.

RO–a–DE–4

Przedmiot: Wyłączenie niewielkich ilości niektórych towarów do użytku prywatnego.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: Tabela w rozdziale 3.2 dotycząca niektórych towarów oznaczonych numerami UN w obrębie klas 1 – 9.

Treść załącznika do dyrektywy: Pozwolenie na transport i odnośne postanowienia.

Treść ustawodawstwa krajowego: Klasy 1 – 9; wyłączenie bardzo małych ilości różnych towarów w opakowaniach oraz pewnych ilości do użytku prywatnego; maksymalnie 50 kg na jednostkę transportową; stosowanie ogólnych wymagań dotyczących pakowania w opakowania wewnętrzne.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 3.

Uwagi: Odstępstwo ograniczone do dnia 31 grudnia 2004 r. Lista nr 14*.

RO–a–DE–5

Przedmiot: Pozwolenie na stosowanie opakowania kombinowanego.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 4.1.10.4 MP2.

Treść załącznika do dyrektywy: Zakaz stosowania opakowania kombinowanego.

Treść ustawodawstwa krajowego: Klasy 1.4S, 2, 3 oraz 6.1; pozwolenie na stosowanie opakowania kombinowanego w przypadku przedmiotów ujętych w klasie 1.4S (naboje do broni ręcznej), aerozoli (klasa 2) oraz materiałów czyszczących i do obróbki ujętych w klasach 3 i 6.1 (wymienione numery UN) stanowiących zestawy przeznaczone do sprzedaży w opakowaniu kombinowanym w grupie opakowaniowej II oraz w małych ilościach.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 21.

Uwagi: Lista nr 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

DK Dania

RO–a–DK–1

Przedmiot: Transport drogowy opakowań zawierających odpady lub pozostałości substancji niebezpiecznych zebranych z gospodarstw domowych i niektórych przedsiębiorstw w celu ich utylizacji.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: Część 2, 4.1.4, 4.1.10, 5.2, 5.4 i 8.2

Treść załącznika do dyrektywy:

Zasady klasyfikacji. Przepisy dotyczące opakowań mieszanych. Przepisy dotyczące znakowania i etykietowania. Dokument przewozowy.

Treść ustawodawstwa krajowego: Opakowania wewnętrzne zawierające odpady lub pozostałości chemikaliów zebranych z gospodarstw domowych i niektórych przedsiębiorstw mogą być pakowane razem w niektóre opakowania zewnętrzne posiadające homologację przyznaną przez ONZ. Zawartość każdego opakowania wewnętrznego nie może przekraczać 5 kg lub 5 litrów. Odstępstwa od przepisów dotyczących klasyfikacji, znakowania i etykietowania, dokumentacji i szkolenia.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Bekendtgørelse nr. 729 of 15. august 2001 om vejtransport of farligt gods § 4, stk. 3.

Uwagi: Nie jest możliwe dokonanie dokładnej klasyfikacji oraz zastosowanie wszystkich przepisów ADR w przypadku, gdy odpady lub pozostałości chemikaliów są zbierane z gospodarstw domowych i niektórych przedsiębiorstw w celu ich utylizacji. Odpady znajdują się zazwyczaj w opakowaniach, w których dokonano sprzedaży detalicznej.

RO–a–DK–2

Przedmiot: Transport drogowy w tym samym pojeździe opakowań z materiałami wybuchowymi i opakowań z detonatorami.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 7.5.2.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące opakowań mieszanych.

Treść ustawodawstwa krajowego: W transporcie drogowym towarów niebezpiecznych należy przestrzegać zasad ADR.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Bekendtgørelse nr. 729 of 15. august 2001 om vejtransport of farligt gods § 4, stk. l.

Uwagi: Istnieje praktyczna potrzeba umożliwienia pakowania razem substancji wybuchowych i detonatorów w tym samym pojeździe w czasie ich transportu z miejsca ich składowania do miejsca używania i z powrotem.
Po zmianie duńskiego ustawodawstwa w zakresie transportu towarów niebezpiecznych władze duńskie zezwolą na tego rodzaju transport na następujących warunkach:

(1) W grupie D przewozi się nie więcej niż 25 kg substancji wybuchowych.

(2) W grupie B przewozi się nie więcej niż 200 sztuk detonatorów.

(3) Detonatory i substancje wybuchowe muszą być pakowane oddzielnie w opakowanie z certyfikatem ONZ zgodnie z zasadami określonymi w dyrektywie 2000/61/WE zmieniającej dyrektywę 94/55/WE.

(4) Odległość między opakowaniem zawierającym detonatory i opakowaniem zawierającym substancje wybuchowe musi wynosić co najmniej 1 metr. Odległość ta musi być zachowana nawet w przypadku gwałtownego hamowania. Opakowania zawierające substancje wybuchowe i opakowania zawierające detonatory muszą być umieszczone w sposób pozwalający na ich szybkie usunięcie z pojazdu.

(5) Należy przestrzegać wszystkich innych zasad dotyczących transportu drogowego towarów niebezpiecznych.

FI Finlandia

RO–a–FI–1

Przedmiot: Transport pewnych ilości towarów niebezpiecznych w autobusach i transport materiałów o niskim poziomie radioaktywności w małych ilościach do celów ochrony zdrowia i badań.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 4.1, 5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Postanowienia dotyczące opakowań, dokumentacja.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport towarów niebezpiecznych w pewnych ilościach objętych ppkt 1.1.3.6 o maksymalnej masie netto nieprzekraczającej 200 kg w autobusach jest dozwolony bez konieczności posiadania dokumentu przewozowego oraz bez konieczności spełniania wszystkich wymagań dotyczących opakowań. Podczas przewozu materiałów o niskim poziomie radioaktywności w ilości maksymalnie 50 kg do celów ochrony zdrowia i badań pojazd nie musi być oznakowany i wyposażony zgodnie z ADR.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003, 312/2005).

RO–a–FI–2

Przedmiot: Opis pustych zbiorników w dokumencie przewozowym.

Odniesienie do załącznika 1.1. do dyrektywy: 5.4.1.1.6.

Treść załącznika do dyrektywy: Specjalne postanowienia dotyczące pustych, nieoczyszczonych opakowań, pojazdów, kontenerów, zbiorników, pojazdów akumulatorowych oraz wieloelementowych kontenerów gazowych (MEGC).

Treść ustawodawstwa krajowego: W przypadku pustych, nieoczyszczonych pojazdów-cystern, w których przewożono dwie lub więcej substancji o numerach UN 1202, 1203 oraz 1223, opis w dokumentach przewozowych musi zostać uzupełniony o „słowa „Ostatni ładunek" razem z nazwą produktu o najniższej temperaturze zapłonu; „Pusty pojazd-cysterna, 3, ostatni ładunek: UN 1203 Benzyna, II".

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

RO–a–FI–3

Przedmiot: Etykietowanie i znakowanie jednostki transportowej przewożącej materiały wybuchowe.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.3.2.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Ogólne postanowienia dotyczące znakowania przy użyciu pomarańczowej tabliczki.

Treść ustawodawstwa krajowego: Jednostki transportowe przewożące (zazwyczaj przy użyciu furgonetek) małe ilości materiałów wybuchowych (maksymalnie 1000 kg (netto)) do kopalni odkrywkowych i na tereny robocze mogą być oznakowane z przodu i z tyłu za pomocą tabliczki przedstawionej w modelu nr 1.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

FR Francja

RO–a–FR–1

Przedmiot: Transport przenośnych i ruchomych urządzeń radiograficznych promieniowania gamma (18).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: Załączniki A i B.

Treść załącznika do dyrektywy:

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport urządzeń radiograficznych promieniowania gamma przez użytkowników w pojazdach specjalnych jest zwolniony, lecz podlega szczególnym zasadom.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (dekret z dnia 1 czerwca 2001 r. w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych, „Dekret ADR") – art. 28.

RO–a–FR–2

Przedmiot: Transport odpadów powstających na skutek działalności w zakresie opieki zdrowotnej związanej z ryzykiem zakażeń i traktowanych jak części anatomiczne, objętych kodem towaru UN 3291 o masie mniejszej lub równej 15 kg.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: Załączniki A i B

Treść ustawodawstwa krajowego: Zwolnienie z wymagań ADR dotyczących transportu odpadów powstających na skutek działalności w zakresie opieki zdrowotnej związanej z ryzykiem zakażeń i traktowanych jak części anatomiczne, objętych kodem towaru UN 3291 o masie mniejszej lub równej 15 kg.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (dekret z dnia 1 czerwca 2001 r. w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych, „Dekret ADR") – art. 12.

RO–a–FR–3

Przedmiot: Transport substancji niebezpiecznych w pojazdach pasażerskich transportu publicznego (18).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 8.3.1

Treść załącznika do dyrektywy: Transport pasażerów i substancji niebezpiecznych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport substancji niebezpiecznych dozwolony w pojazdach transportu publicznego jako bagaż ręczny: stosują się jedynie przepisy odnoszące się do pakowania, znakowania i etykietowania paczek, określone w ppkt 4.1, 5.2 i 3.4.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (dekret z dnia 1 czerwca 2001 r. w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych, „Dekret ADR") – art. 21.

Uwagi: W bagażu ręcznym dopuszcza się jedynie towary niebezpieczne przeznaczone do osobistego lub zawodowego użytku własnego. Osobom z problemami układu oddechowego zezwala się na przewożenie przenośnych pojemników z gazem w ilości niezbędnej na jedną podróż.

RO–a–FR–4

Przedmiot: Transport własny małych ilości materiałów niebezpiecznych (18).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Obowiązek posiadania dokumentu przewozowego.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport własny małych ilości materiałów niebezpiecznych nieprzekraczających ograniczeń określonych w ppkt 1.1.3.6 nie podlega obowiązkowi posiadania dokumentu przewozowego przewidzianego w ppkt 5.4.1.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (dekret z dnia 1 czerwca 2001 r. w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych, „Dekret ADR") – art. 23-2.

IE Irlandia

RO–a–IE–1

Przedmiot: Zwolnienie z wymogu 5.4.0 ADR dotyczącego dokumentu przewozowego w związku z przewozem pestycydów klasy 3 ADR, wymienionych w ppkt 2.2.3.3 jako pestycydy FT2 (temp. zapł. < 23 ^{o}C) oraz klasy 6.1 ADR, wymienionych w ppkt 2.2.61.3 jako pestycydy T6, płynne (temperatura zapłonu nie mniejsza niż 23 ^{o}C), gdy ilości przewożonych towarów niebezpiecznych nie przekraczają ilości określonych w ppkt 1.1.3.6 ADR.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.4

Treść załącznika do dyrektywy: Wymóg posiadania dokumentu przewozowego.

Treść ustawodawstwa krajowego: Dokument przewozowy nie jest wymagany do przewozu pestycydów klas 3 oraz 6.1 ADR, gdy ilości przewożonych towarów niebezpiecznych nie przekraczają ilości określonych w ppkt 1.1.3.6 ADR.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Regulation 82(9) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Uwagi: Wymóg zbędny i uciążliwy w przypadku transportu lokalnego i dostawy takich pestycydów.

RO–a–IE–2

Przedmiot: Zwolnienie z wymogu zawartego w niektórych postanowieniach ADR dotyczących pakowania, znakowania i etykietowania w przypadku przewozu małych ilości (poniżej limitów określonych w ppkt 1.1.3.6) przeterminowanych artykułów pirotechnicznych o kodach klasyfikacyjnych 1.3G, 1.4G oraz 1.4S klasy 1 ADR, noszących odpowiednie numery identyfikacyjne substancji UN0092, UN0093, UN0403 lub UN0404, do najbliższych koszar w celu ich likwidacji.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 1.1.3.6, 4.1, 5.2 i 6.1

Treść załącznika do dyrektywy: Usuwanie przeterminowanych artykułów pirotechnicznych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Postanowienia ADR dotyczące pakowania, znakowania i etykietowania w przypadku przewozu przeterminowanych artykułów pirotechnicznych noszących odpowiednie numery UN: UN 0092, UN 0093, UN 0403, UN 0404 do najbliższych koszar nie mają zastosowania pod warunkiem, że przestrzega się ogólnych postanowień ADR dotyczących pakowania, oraz że w dokumencie przewozowym zamieszczono informacje dodatkowe. Przepis dotyczy wyłącznie transportu lokalnego do najbliższych koszar małych ilości przeterminowanych artykułów pirotechnicznych w celu ich bezpiecznej likwidacji..

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Regulation 82(10) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Uwagi: Przewóz małych ilości „przeterminowanych" rac morskich, szczególnie dostarczanych przez właścicieli łodzi rekreacyjnych oraz dostawców okrętowych, do koszar wojskowych w celu ich bezpiecznej likwidacji sprawiał problemy, szczególnie w związku z wymaganiami dotyczącymi opakowań. Odstępstwo dotyczy małych ilości (poniżej ilości określonych w ppkt 1.1.3.6) w transporcie lokalnym.

RO–a–IE–3

Przedmiot: Zwolnienie z wymagań określonych w rozdziałach 6.7 i 6.8 w odniesieniu do transportu drogowego nominalnie pustych, nieoczyszczonych zbiorników zasobnikowych (przeznaczonych do składowania w stałych lokalizacjach) w celu ich oczyszczenia, naprawy, testowania lub złomowania.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 6.7 i 6.8.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące budowy, konstrukcji, kontroli i testowania zbiorników.

Treść ustawodawstwa krajowego: [Proponowana] Zwolnienie z wymagań określonych w rozdziałach 6.7 i 6.8 ADR w odniesieniu do przewozu drogowego nominalnie pustych, nieoczyszczonych zbiorników zasobnikowych (przeznaczonych do składowania w stałych lokalizacjach) w celu ich oczyszczenia, naprawy, testowania lub złomowania; pod warunkiem, że a) od zbiornika odłączono taką część instalacji rurowej podłączonej do zbiornika, jaką dyktowały względy praktyczne; b) zbiornik jest wyposażony w odpowiedni zawór bezpieczeństwa, który będzie działać w trakcie przewozu; oraz c) zgodnie z pkt b) powyżej wszystkie otwory w zbiorniku oraz we wszystkich elementach instalacji rurowej przymocowanej do zbiornika zostały uszczelnione tak, aby zapobiec wydostawaniu się

wszelkich towarów niebezpiecznych; w zakresie, w jakim jest to podyktowane względami praktycznymi.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Proponowana poprawka do „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004”.

Uwagi: Zbiorniki te wykorzystywane są do składowania substancji w lokalizacjach stałych, nie zaś do transportu towarów. Będą one zawierać bardzo małe ilości towarów niebezpiecznych w trakcie transportu tychże zbiorników do różnych miejsc w związku z ich czyszczeniem, naprawą itp.

Poprzednio objęte art. 6 ust. 10.

RO–a–IE–4

Przedmiot: Zwolnienie z wymagań określonych w rozdziałach 5.3, 5.4, część 7 oraz w załączniku B do ADR w odniesieniu do przewozu butli gazowych do dystrybutorów (do napojów) w przypadkach, gdy przewożone są one tym samym pojazdem co napoje (do których będą używane).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: Rozdziały 5.3, 5.4, część 7 oraz załącznik B.

Treść załącznika do dyrektywy: Znakowanie pojazdów, dokumentacja do przewozu oraz postanowienia dotyczące sprzętu transportowego i przewozów.

Treść ustawodawstwa krajowego: [Proponowane] Zwolnienie z wymagań określonych w rozdziałach 5.3, 5.4, część 7 oraz w załączniku B do ADR w odniesieniu do butli gazowych używanych jako dystrybutory do napojów w przypadkach, gdy butle te przewożone są tym samym pojazdem co napoje (do których będą używane).

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Proponowana poprawka do „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004”.

Uwagi: Główna działalność dotyczy dystrybucji opakowań z napojami, które nie są substancjami objętymi zakresem ADR razem z małą liczbą niewielkich butli zawierających gazy dozujące stosowane do tych napojów.

Poprzednio objęte art. 6 ust. 10.

RO–a–IE–5

Przedmiot: Zwolnienie w odniesieniu do transportu krajowego na terenie Irlandii z wymagań określonych w postanowieniach dotyczących konstrukcji i testowania pojemników oraz ich stosowania, zawartych w rozdziałach 6.2 oraz 4.1 ADR dotyczących butli oraz bębnów ciśnieniowych zawierających gazy klasy 2, które transportowano w sposób multimodalny, włączając przewóz drogą morską w przypadku, gdy i) butle i bębny ciśnieniowe są konstruowane, testowane i wykorzystywane zgodnie z kodem IMDG, ii) butle i bębny ciśnieniowe nie są ponownie napełniane w Irlandii, ale są zwracane jako nominalnie puste do kraju pochodzenia w ramach transportu multimodalnego oraz iii) butle i bębny ciśnieniowe są rozprowadzane lokalnie w małych ilościach.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 1.1.4.2, 4.1 i 6.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Postanowienia dotyczące przewozu w ramach transportu multimodalnego, włączając przewóz drogą morską, wykorzystywania butli i bębnów ciśnieniowych do gazów klasy 2 ADR oraz konstrukcji i testowania butli i bębnów ciśnieniowych do gazów klasy 2 ADR.

Treść ustawodawstwa krajowego: [Proponowane] Postanowienia rozdziałów 4.1 oraz 6.2 nie stosują się do butli i bębnów ciśnieniowych zawierających gazy klasy 2 pod warunkiem, że i) butle i bębny ciśnieniowe są konstruowane i testowane zgodnie z kodem IMDG, ii) butle i bębny ciśnieniowe są wykorzystywane zgodnie z kodem IMDG, iii) butle i bębny ciśnieniowe zostały przetransportowane do nadawcy środkami transportu multimodalnego, włączając przewóz drogą morską, iv) transport butli i bębnów ciśnieniowych do użytkownika końcowego obejmuje jedynie jedną podróż, od odbiorcy transportu multimodalnego, [o którym mowa w punkcie iii) powyżej], zakończoną w trakcie jednego dnia, v) butle i bębny ciśnieniowe nie są ponownie napełniane w na terytorium państwa, ale są zwracane, jako nominalnie puste do kraju pochodzenia w ramach transportu multimodalnego [o którym mowa w punkcie iii) powyżej] oraz vi) butle i bębny ciśnieniowe są rozprowadzane lokalnie na terytorium państwa w małych ilościach.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Proponowana poprawka do „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Uwagi: Gazy zawarte w butlach i bębnach ciśnieniowych są zgodne ze specyfikacją określoną przez użytkowników końcowych, na skutek czego muszą być sprowadzane spoza obszaru objętego ADR. Po użyciu nominalnie puste butle i bębny ciśnieniowe muszą zostać zwrócone do kraju pochodzenia w celu ich ponownego napełnienia specjalnie określonymi gazami – nie powinny być one ponownie napełniane w Irlandii, a w gruncie rzeczy w żadnej części obszaru objętego zakresem obowiązywania ADR. Mimo, że nie są one zgodne z ADR, są one zgodne z kodem IMDG i zgodnie z nim akceptowane. Transport multimodalny, rozpoczynający się z obszaru nieobjętego zakresem obowiązywania ADR, powinien zakończyć się w siedzibie importera, skąd butle i bębny ciśnieniowe mają zostać przekazane użytkownikom końcowym lokalnie na terytorium Irlandii i w małych ilościach. Przewóz taki w obrębie Irlandii wszedłby w zakres zmienionego art. 6 ust. 9 zmienionej dyrektywy 94/55/WE.

LT Litwa

RO–a–LT–1

Przedmiot: Przyjęcie RO–a–UK–6.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 „Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (uchwała rządu nr 337 w sprawie drogowego transportu towarów niebezpiecznych w Republice Litewskiej, przyjęta w dniu 23 marca 2000 r.).

UK Zjednoczone Królestwo

RO–a–UK–1

Przedmiot: Przewóz niektórych towarów radioaktywnych stanowiących niewielkie zagrożenie, takich jak zegary, zegarki, czujniki dymu, tarcze kompasów (E1).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: Większość wymagań ADR.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące przewozu materiałów klasy 7.

Treść ustawodawstwa krajowego: Całkowite wyłączenie spod przepisów krajowych w zakresie niektórych produktów handlowych zawierających ograniczone ilości materiałów radioaktywnych. (Urządzenie świetlne przeznaczone do noszenia przez ludzi; w jakimkolwiek pojeździe lub wagonie kolejowym najwyżej 500 wykrywaczy dymu do użytku domowego, których indywidualna aktywność nie przekracza 40 kBq; lub w jakimkolwiek pojeździe lub wagonie kolejowym najwyżej pięć urządzeń świetlnych z trytem gazowym, których indywidualna aktywność nie przekracza 10 GBq).

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5(4)(d). The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(10).

Uwagi: Odstępstwo to jest środkiem krótkoterminowym, koniecznym do chwili włączenia do ADR zmian podobnych do przepisów IAEA.

RO–a–UK–2

Przedmiot: Zwolnienie z wymogu posiadania dokumentu przewozowego dotyczącego niektórych ilości towarów niebezpiecznych (innych niż towary klasy 7), określonych w ppkt 1.1.3.6 (E2).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 1.1.3.6.2 i 1.1.3.6.3.

Treść załącznika do dyrektywy: Zwolnienie z niektórych wymagań w zakresie określonych ilości przypadających na jednostkę transportową.

Treść ustawodawstwa krajowego: Dokument przewozowy nie jest wymagany w transporcie ograniczonych ilości, z wyjątkiem przypadków, gdy stanowią one część większego ładunku.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(a).

Uwagi: Zwolnienie to jest odpowiednie dla transportu krajowego, w którym dokument przewozowy nie zawsze jest adekwatny, gdy chodzi o lokalną dystrybucję.

RO–a–UK–3

Przedmiot: Zwolnienie z wymogu wyposażenia w urządzenia gaśnicze pojazdów przewożących materiały o niskim poziomie radioaktywności (E4).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 8.1.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące posiadania urządzeń gaśniczych w pojazdach.

Treść ustawodawstwa krajowego: Uchyla wymóg posiadania gaśnic przeciwpożarowych przy przewozie tylko opakowań wyłączonych (UN 2908, 2909, 2910 i 2911).

Ogranicza wymóg tylko do przypadków, gdy przewożona jest mała ilość opakowań.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5 (4) (d).

Uwagi: Przewóz sprzętu gaśniczego jest w praktyce nieistotny w transporcie towarów kategorii UN 2908, 2909, 2910, UN 2911, które często mogą być przewożone w małych pojazdach.

RO–a–UK–4

Przedmiot: Dystrybucja towarów w wewnętrznych opakowaniach do detalistów lub użytkowników (wyłączając towary klasy 1, 4.2, 6.2 i 7) z miejscowych składów dystrybucyjnych do detalistów lub użytkowników oraz od detalistów do użytkowników końcowych (N1).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 6.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące konstrukcji i badania opakowań.

Treść ustawodawstwa krajowego: Opakowania nie muszą mieć oznaczeń RID/ADR lub UN lub być oznaczone w inny sposób, jeśli zawierają towary w ograniczonych ilościach, określonych w wykazie 3.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(4) and Regulation 36 Authorisation Number 13.

Uwagi: Wymagania ADR są nieodpowiednie do końcowych etapów przewozu ze składu dystrybucyjnego do detalisty lub użytkownika, lub od detalisty do użytkownika końcowego. Celem niniejszego odstępstwa jest umożliwienie przewozu wewnętrznych pojemników z towarami przeznaczonymi do dystrybucji lokalnej w ostatnim etapie dystrybucji lokalnej bez opakowania zewnętrznego.

RO–a–UK–5

Przedmiot: Dopuścić różną „maksymalną całkowitą ilość na jednostkę transportową” dla towarów klasy 1 w kategoriach 1 i 2 tabeli w ppkt 1.1.3.6.3 (N10).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 1.1.3.6.3 i 1.1.3.6.4

Treść załącznika do dyrektywy: Zwolnienia odnoszące się do ilości przewożonych na jednostkę transportową.

Treść ustawodawstwa krajowego: Ustanawia zasady dotyczące zwolnień w zakresie ograniczeń ilościowych i mieszanych przewozów materiałów wybuchowych.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 13 and Schedule 5; reg. 14 and Schedule 4.

Uwagi: Dopuścić różne limity ilościowe dla towarów klasy 1, mianowicie „50" dla kategorii 1 i „500" dla kategorii 2. Przy obliczaniu ładunków mieszanych stosuje się mnożniki „20" dla kategorii transportu 1 i „2" dla kategorii transportu 2.
Poprzednie odstępstwo na mocy art. 6 ust. 10.

RO–a–UK–6

Przedmiot: Zwiększenie maksymalnej masy netto artykułów wybuchowych dopuszczalnych w pojazdach EX/II pojazdy (N13).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 7.5.5.2

Treść załącznika do dyrektywy: Ograniczenia przewożonych ilości dotyczących substancji i artykułów wybuchowych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Ograniczenia przewożonych ilości dotyczących substancji i artykułów wybuchowych.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 13, Schedule 3.

Uwagi: Przepisy Zjednoczonego Królestwa dopuszczają maksymalną masę netto 5000 kg w przypadku pojazdów typu II w grupach zgodności 1.1C, 1.1D, 1.1E i 1.1J.

Wiele artykułów klas 1.1C, 1.1D, 1.1E i 1.1J przewożonych w Europie to duże lub nieporęczne przedmioty, a ich długość przekracza 2,5 metra. Są to głównie artykuły wybuchowe do celów wojskowych. Ograniczenia konstrukcyjne pojazdów EX/III (wymaga się, aby były to pojazdy zamknięte) sprawiają duże trudności przy załadunku i rozładunku tego rodzaju artykułów. Niektóre artykuły wymagają specjalnych urządzeń załadowczych i rozładowczych na początku i końcu transportu. W praktyce urządzenia tego rodzaju rzadko występują. W Zjednoczonym Królestwie używa się niewielu pojazdów EX/III i byłoby niezwykle uciążliwe dla przemysłu żądanie konstruowania dalszych specjalistycznych pojazdów EX/III do przewozu tego typu materiałów wybuchowych.

W Zjednoczonym Królestwie wojskowe materiały wybuchowe są przewożone głównie przez przewoźników komercyjnych i dlatego nie mogą oni korzystać ze zwolnień dla pojazdów wojskowych przewidzianych w dyrektywie ramowej. Celem rozwiązania tego problemu Zjednoczone Królestwo zawsze zezwalało na przewóz w pojazdach EX/II do 5000 kg tego typu artykułów. Obecne ograniczenie nie zawsze wystarcza, gdyż jeden artykuł może zawierać więcej niż 1000 kg materiału wybuchowego.

Od 1950 r. miały miejsce tylko dwa wypadki (oba w latach pięćdziesiątych) eksplozji materiałów wybuchowych o wadze ponad 5000 kg. Wypadki te były spowodowane zapaleniem się opony i przeniesieniem ognia przez gorący układ wydechowy do osłony. Pożary mogłyby wystąpić przy mniejszym ładunku. Nie było ofiar śmiertelnych lub rannych.

Istnieją dowody doświadczalne sugerujące, że jest mało prawdopodobne, aby przy prawidłowo zapakowanych artykułach wybuchowych eksplozja mogła być skutkiem uderzenia, np. przy zderzeniu pojazdu. Dowody pochodzące ze sprawozdań wojskowych i danych z prób uderzeń pocisków wskazują, że dla zainicjowania eksplozji nabojów potrzeba prędkości zderzenia przekraczającej prędkość otrzymywaną w teście upadku z wysokości 12 metrów.

Obecne normy bezpieczeństwa nie byłyby naruszone.

RO–a–UK–7

Przedmiot: Zwolnienie z wymagań w zakresie kontroli małych ilości niektórych towarów klasy 1 (N12).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 8.4 i 8.5 S1(6)

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania w zakresie kontroli pojazdów przewożących niektóre ilości towarów niebezpiecznych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Przewiduje urządzenia bezpiecznego parkowania i kontroli, lecz nie wymaga, aby niektóre ładunki klasy 1 były nadzorowane przez cały czas, jak wymaga się tego w ADR, rozdział 8.5 S1(6).

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 24.

Uwagi: W kontekście krajowym wymagania kontroli ADR nie zawsze są wykonalne.

RO–a–UK–8

Przedmiot: Złagodzenie ograniczeń w zakresie transportu mieszanego materiałów wybuchowych oraz materiałów wybuchowych z innymi towarami niebezpiecznymi, w wagonach, pojazdach i kontenerach (N4/5/6).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 7.5.2.1 i 7.5.2.2

Treść załącznika do dyrektywy: Ograniczenia w zakresie niektórych typów ładunków mieszanych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Ustawodawstwo krajowe jest mniej restrykcyjne w zakresie mieszanych przewozów materiałów wybuchowych pod warunkiem, że tego rodzaju transport może być wykonany bez ryzyka.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 18.

Uwagi: Zjednoczone Królestwo pragnie dopuścić kilka wersji zasad dotyczących równoczesnego przewozu materiałów wybuchowych o różnym charakterze oraz materiałów wybuchowych razem z innymi towarami niebezpiecznymi. Każda wersja ma mieć ograniczenia ilościowe dotyczące jednego lub wielu elementów składowych ładunku i będzie dopuszczona pod warunkiem, że „przedsięwzięto wszelkie uzasadnione, wykonalne

praktycznie środki celem uniemożliwienia stykania się materiałów wybuchowych lub stwarzania zagrożenia w inny sposób przez wszystkie tego rodzaju towary".

Przykłady wersji, które chce dopuścić Zjednoczone Królestwo:

1. Materiały wybuchowe o numerach w klasyfikacji UN 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 lub 0361 można przewozić w tym samym pojeździe z towarami niebezpiecznymi o numerze w klasyfikacji UN 1942. Ilość towaru UN 1942 dopuszczonego do przewozu ogranicza się przez uznanie go za materiał wybuchowy 1.1D.

2. Materiały wybuchowe o numerach w klasyfikacji UN 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 lub 0453 można przewozić w tym samym pojeździe z towarami niebezpiecznymi (z wyjątkiem gazów łatwopalnych, substancji zakaźnych i substancji toksycznych) dla kategorii transportu 2 lub z towarami niebezpiecznymi dla kategorii transportu 3 lub dla dowolnej ich kombinacji pod warunkiem, że całkowita masa lub objętość towarów niebezpiecznych dla kategorii transportu 2 nie przekracza 500 kg lub 500 litrów i całkowita masa netto tego rodzaju materiałów wybuchowych nie przekracza 500 kg.

3. Materiały wybuchowe o oznaczeniu 1.4G można przewozić z płynami i gazami łatwopalnymi dla kategorii transportu 2 lub z gazami niepalnymi i nietoksycznymi dla kategorii transportu 3 lub dla dowolnej ich kombinacji w tym samym pojeździe pod warunkiem, że całkowita masa lub objętość towarów niebezpiecznych razem wziętych nie przekracza 200 kg lub 200 litrów i całkowita masa netto materiałów wybuchowych nie przekracza 20 kg.

4. Artykuły wybuchowe o numerach w klasyfikacji UN 0106, 0107 lub 0257 można przewozić z artykułami wybuchowymi z grup zgodności D, E lub F, których są one składnikami. Całkowita ilość materiałów wybuchowych o numerach UN 0106, 0107 lub 0257 nie może przekraczać 20 kg.

RO–a–UK–9

Przedmiot: Alternatywne rozwiązanie dotyczące zawieszania pomarańczowych tabliczek w przypadku małych przesyłek materiałów radioaktywnych w małych pojazdach.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.3.2

Treść załącznika do dyrektywy: Wymaganie dotyczące pomarańczowych tabliczek zawieszanych na małych pojazdach przewożących materiały radioaktywne.

Treść ustawodawstwa krajowego: Zezwala na wszelkie odstępstwa zatwierdzone zgodnie z niniejszym postępowaniem. Wnioskowane odstępstwo jest następujące:

1. Pojazdy muszą:

   (a) być oznakowane zgodnie ze stosowanymi przepisami ADR ust. 5.3.2; lub

   (b) w przypadku pojazdów o wadze mniejszej niż 3500 kg, przewożących mniej niż 10 opakowań zawierających materiały nierozszczepialne lub rozszczepialne

z wyjątkiem materiałów radioaktywnych i gdy suma indeksów przewozowych tych opakowań nie przekracza 3, mogą alternatywnie posiadać oznakowanie zgodnie z wymaganiami ust. 2 poniżej.

2. Do celów ust. 1 powyżej oznakowanie pojazdu przewożącego materiały radioaktywne ma być zgodne z następującymi wymaganiami:

(a) jego powierzchnia nie może być mniejsza niż 12 cm kwadratowych. Wszystkie znaki oznakowania powinny być czarne, pogrubione i czytelne, ponadto powinny być wytłaczane lub stemplowane. Wysokość dużych liter w słowie „RADIOAKTYWNE" nie może być mniejsza niż 12 mm, a wysokość wszystkich pozostałych dużych liter nie może być mniejsza niż 5 mm;

(b) jest ogniotrwałe w stopniu pozwalającym odczytać słowa po spaleniu, któremu uległ pojazd;

(c) jest mocno przymocowane do pojazdu w miejscu, w którym jest całkowicie widoczne przez kierowcę i w którym nie ogranicza widoczności drogi; oznakowanie mocuje się jedynie wtedy, gdy pojazd przewozi materiały radioaktywne;

(d) ma przepisowy kształt i zawiera nazwę, adres i numer telefonu używany w nagłych wypadkach.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5 (4) (d).

Uwagi: Odstępstwo jest wymagane w przypadku ograniczonych przewozów małych ilości materiałów radioaktywnych, przede wszystkim pojedynczych dawek materiałów radioaktywnych między lokalnymi obiektami szpitalnymi, gdzie używa się małych pojazdów i możliwość zamocowania nawet małych pomarańczowych tabliczek jest ograniczona. Doświadczenie pokazuje, że w przypadku tych pojazdów mocowanie pomarańczowych tabliczek jest problematyczne i trudno je utrzymać w normalnych warunkach transportu. Pojazdy będą oznakowane za pomocą tabliczek wskazujących zawartość zgodnie z ADR ppkt 5.3.1.5.2 (i zwykle ppkt 5.3.1.7.4), wyraźnie określających rodzaj zagrożenia. Poza tym, umieszcza się w dobrze widocznym miejscu ogniotrwałą tabliczkę zawierającą odpowiednie informacje potrzebne w nagłych wypadkach. W praktyce umożliwia to uzyskanie większej ilości informacji dotyczących bezpieczeństwa niż w przypadku zgodności z wymaganiami ADR ppkt 5.3.2.

Na podstawie art. 7 ust. 2 lit. b) pkt 1

BE Belgia

RO–b1–BE–1

Przedmiot: Transport w bliskim sąsiedztwie terenów przemysłowych łącznie z transportem po drodze publicznej.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: Załączniki A i B.

Treść załącznika do dyrektywy: Załączniki A i B.

Treść ustawodawstwa krajowego: Odstępstwa dotyczą dokumentacji, etykietowania i oznakowania opakowań i świadectwa kierowcy.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Odstępstwa 2-89, 4-97 i 2-2000.

Uwagi: Towary niebezpieczne są przewożone między obiektami przemysłowymi.

– odstępstwo 2-89 : przejazd przez publiczną drogę główną (chemikalia w opakowaniach);

– odstępstwo 4-97 : odległość 2 km (wlewki surówki o temperaturze 600 °C);

– odstępstwo 2-2000 : odległość w przybliżeniu równa 500 m (IBC, PG II, III, klasy 3, 5.1, 6.1, 8 i 9).

RO–b1–BE–2

Przedmiot: Ruch zbiorników zasobnikowych nieprzeznaczonych jako urządzenia transportowe.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 1.1.3.2. (f).

Treść ustawodawstwa krajowego: Ruch zbiorników zasobnikowych nieprzeznaczonych jako urządzenia transportowe.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Zwolnienie 6-82, 2-85.

Uwagi: Odstępstwo zarejestrowane przez Komisję Europejską pod nr 7 (na mocy art. 6 ust. 10).

RO–b1–BE–3

Przedmiot: Szkolenie kierowców.

Transport lokalny towarów kategorii UN 1202, 1203 i 1223 w opakowaniach i w cysternach (w Belgii, w promieniu 75 km od siedziby statutowej).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 8.2.

Treść załącznika do dyrektywy:
Struktura szkolenia:
1) Opakowania szkoleniowe
2) Cysterna szkoleniowa
2) Szkolenie specjalne Cl 1
2) Szkolenie specjalne Cl 7

Treść ustawodawstwa krajowego: Definicje – świadectwo – wydanie – duplikaty – ważność i przedłużenie – organizacja kursów i egzamin – odstępstwa – kary – postanowienia końcowe.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Zostanie określone w mających się ukazać przepisach.

Uwagi: Proponuje się kurs dla początkujących kończący się egzaminem ograniczonym do transportu towarów kategorii UN 1202, 1203 i 1223 w opakowaniach i w cysternach w promieniu 75 km od miejsca siedziby statutowej – długość szkolenia musi spełniać wymagania ADR – po pięciu latach kierowca musi odbyć kurs utrwalający wiedzę i zdać egzamin. Świadectwo zawiera adnotację „transport krajowy towarów kategorii UN 1202, 1203 i 1223, zgodnie z art. 6 ust. 9 dyrektywy 94/55".

RO–b1–BE–4

Przedmiot: Transport towarów niebezpiecznych w cysternach w celu ich likwidacji za pomocą spalania.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 3.2.

Treść ustawodawstwa krajowego: Na zasadzie odstępstwa od tabeli w rozdziale 3.2 dopuszcza się używanie zgodnie z pewnymi warunkami cysterny - kontenera o kodzie cysterny L4BH zamiast kodu cysterny L4DH w transporcie UN 3130, płynu reagującego z wodą, toksycznego, III, bez innych określeń.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Odstępstwo 01 – 2002.

Uwagi: Przepis ten można stosować do transportu odpadów niebezpiecznych na krótkie odległości.

RO–b1–BE–5

Przedmiot: Transport odpadów do zakładów utylizacji odpadów.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.2, 5.4, 6.1 (stary przepis: A5, 2X14, 2X12).

Treść załącznika do dyrektywy: Klasyfikacja, oznakowanie i wymagania dotyczące opakowania.

Treść ustawodawstwa krajowego: Zamiast dokonywania klasyfikacji odpadów zgodnie z ADR, odpady przypisywane są do różnych grup (palne rozpuszczalniki, farby, kwasy, akumulatory itp.) w celu zapobieżenia niebezpiecznym reakcjom w obrębie jednej grupy. Wymagania dotyczące budowy opakowań są mniej restrykcyjne.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrête royal relatif au transport de marchandises dangereuses par route.

Uwagi: Przepis ten może być stosowany w odniesieniu do transportu małych ilości odpadów do zakładów utylizacji odpadów.

RO–b1–BE–6

Przedmiot: Przyjęcie RO–b1–SE–5.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego:

RO–b1–BE–7

Przedmiot: Przyjęcie RO–b1–SE–6.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego:

RO–b1–BE–8

Przedmiot: Przyjęcie RO–b1–UK–2.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego:

DE Niemcy

RO–b1–DE–1

Przedmiot: Rezygnacja z niektórych danych w dokumencie przewozowym (n2).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.4.1.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Treść dokumentu przewozowego.

Treść ustawodawstwa krajowego: Dotyczy wszystkich klas z wyjątkiem klas 1 (z wyjątkiem 1.4S), 5.2 i 7:

W dokumencie przewozowym nie konieczne wskazanie:

a) odbiorcy w przypadku dystrybucji lokalnej (z wyjątkiem pełnego ładunku i transportu na niektórych trasach),

b) liczby i typu opakowań, jeśli nie stosuje się ppkt 1.1.3.6 i jeśli pojazd jest zgodny ze wszystkimi przepisami załączników A i B,

c) w przypadku pustych, nieoczyszczonych cystern wystarczy dokument przewozowy dotyczący ostatniego ładunku.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 18.

Uwagi: Stosowanie wszystkich przepisów jest niepraktyczne w tego rodzaju ruchu drogowym.
Odstępstwo zarejestrowane przez Komisję Europejską pod nr 22 (na mocy art. 6 ust. 10).

RO–b1–DE–2

Przedmiot: Transport hurtowy materiałów klasy 9 zanieczyszczonych PCB.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 7.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Transport hurtowy.

Treść ustawodawstwa krajowego: Upoważnienie do transportu hurtem w zabudowach pojazdów lub uszczelnionych kontenerach, które mają uniemożliwiać przepuszczanie płynów lub pyłu.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 11.

Uwagi: Odstępstwo 11 ograniczone do dnia 31 grudnia 2004 r.; z roku 2005, te same postanowienia w ADR i RID.
Patrz również: Porozumienie wielostronne M137.
Lista nr 4*.

RO–b1–DE–3

Przedmiot: Transport opakowanych odpadów niebezpiecznych.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: Części od 1 do 5.

Treść załącznika do dyrektywy: Klasyfikacja, pakowanie i znakowanie.

Treść ustawodawstwa krajowego: Klasy od 2 do 6.1, 8 i 9: Pakowanie kombinowane i transport niebezpiecznych odpadów w pakunkach i IBC; odpady muszą być zapakowane w opakowania wewnętrzne (w formie, w jakiej zostały zebrane) i zaklasyfikowane do określonych grup odpadów (w celu uniknięcia niebezpiecznych reakcji w obrębie grupy odpadów); wykorzystanie specjalnych pisemnych instrukcji odnoszących się do grup odpadów i stosowanych jako list przewozowy; zbiórka odpadów domowych i laboratoryjnych itp.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 20.

Uwagi: Lista nr 6*.

DK Dania

RO–b1–DK–1

Przedmiot: UN 1202, 1203, 1223 i klasa 2 – niewymagany dokument przewozowy.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagany dokument przewozowy.

Treść ustawodawstwa krajowego: w transporcie mineralnych produktów olejowych klasy 3, UN 1202, 1203 i 1223 oraz gazów klasy 2 w połączeniu z dystrybucją (towary dostarczane do dwóch lub więcej odbiorców i odbiór zwróconych towarów w podobnych sytuacjach)

dokument przewozowy nie jest konieczny pod warunkiem, że pisemne instrukcje poza informacją wymaganą w ADR zawierają informację o numerze UN, nazwę i klasę.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Bekendtgørelse nr. 729 af 15/08/2001 om vejtransport af farligt gods.

Uwagi: Powodem wprowadzenia wyżej wymienionego odstępstwa krajowego jest rozwój urządzeń elektronicznych umożliwiających np. spółkom naftowym stosowanie w sposób ciągły urządzeń elektronicznych do przekazywania do pojazdów informacji zawierających dane o kliencie. Ponieważ informacja ta jest niedostępna na początku transportu i jest przekazywana do pojazdu w trakcie transportu, nie jest możliwe sporządzenie dokumentów przewozowych przed rozpoczęciem transportu. Ten rodzaj transportu jest ograniczony do określonych obszarów.
Obecnie w Danii odstępstwo dotyczące podobnego przepisu na mocy art. 6 ust. 10.

EL Grecja

RO–b1–EL–1

Przedmiot: Odstępstwo w zakresie wymagań bezpieczeństwa dotyczących cystern stałych (pojazdów-cystern) zarejestrowanych przed dniem 31 grudnia 2001 r. do transportu lokalnego lub małych ilości niektórych kategorii towarów niebezpiecznych.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 1.6.3.6, 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5, 6.8.2.1.17-6.8.2.1.22, 6.8.2.1.28, 6.8.2.2, 6.8.2.2.1, 6.8.2.2.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące konstrukcji, urządzeń, homologacji typu, kontroli i badań oraz znakowania zbiorników stałych (pojazdów-cystern), zbiorników demontowalnych, kontenerów zbiornikowych i nadwozi zbiornikowych wymiennych, ze szkieletami wykonanymi z metali oraz pojazdów akumulatorowych i wieloelementowych kontenerów gazowych (MEGC).

Treść ustawodawstwa krajowego: Przepis przejściowy: Cysterny stałe (pojazdy-cysterny), demontowalne, cysterny i cysterny-kontenery po raz pierwszy zarejestrowane w naszym kraju między dniem 1 stycznia 1985 r. a 31 grudnia 2001 r. mogą być dalej używane do dnia 31 grudnia 2010 r. Ten przepis przejściowy dotyczy pojazdów przeznaczonych do transportu następujących materiałów niebezpiecznych (UN: 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262, 3257). Uważa się, że transport ten dotyczy małych ilości lub jest transportem lokalnym dotyczącym pojazdów zarejestrowanych w podanym wyżej okresie. Ten okres przejściowy obowiązuje pojazdy-cysterny dostosowane następująco:

1. Zgodne z przepisami ADR w zakresie kontroli i badań ppkt 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5, (ADR 1999: 211.151, 211.152, 211.153, 211.154).

2. Minimalna grubość szkieletu 3 mm dla cystern ze szkieletem o pojemności przedziału do 3 500 litrów i co najmniej 4 mm grubości stali miękkiej w przypadku cystern z przedziałami o pojemności do 6 000 litrów, niezależnie od typu lub grubości ścianek rozdzielających.

3. Jeśli zastosowanym materiałem jest aluminium lub inny metal, cysterna powinna spełniać wymagania dotyczące grubości i inne specyfikacje techniczne wynikające z

rysunków zatwierdzonych przez władze lokalne kraju, w którym były poprzednio zarejestrowane. W przypadku braku rysunków technicznych zbiorniki powinny spełniać wymagania ust. 6.8.2.1.17 (211.127).

4. Cysterny powinny spełniać przepisy dodatkowe do ppkt 211.128, 6.8.2.1.28 (211.129), ust. 6.8.2.2 oraz ppkt 6.8.2.2.1 i ppkt 6.8.2.2.2 (211.130, 211.131).

Dokładniej, pojazdy-cysterny o masie mniejszej niż 4 tony używane jedynie w transporcie lokalnym oleju napędowego (UN 1202), zarejestrowane po raz pierwszy przed dniem 31 grudnia 2002 r., jeśli grubość ich szkieletu jest mniejsza niż 3 mm, dopuszcza się do użytku jedynie, jeśli zostały przerobione zgodnie z przepisem dodatkowym do ppkt 211.127 (5)b4 (6.8.2.1.20).

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Τεχνικές Προδιαγραφές κατασκευής, εξοπλισμού και ελέγχων των δεξαμενών μεταφοράς συγκεκριμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων για σταθερές δεξαμενές (οχήματα-δεξαμενές), αποσυναρμολογούμενες δεξαμενές που βρίσκονται σε κυκλοφορία. (Wymagania w zakresie konstrukcji, urządzeń, kontroli i badania cystern stałych (pojazdów-cystern), demontowalnych, cystern będących w ruchu, dla niektórych kategorii towarów niebezpiecznych.)

RO-b1–EL–2

Przedmiot: Odstępstwo od wymagań w zakresie konstrukcji pojazdu podstawowego w odniesieniu do pojazdów przeznaczonych do transportu lokalnego towarów niebezpiecznych i zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 31 grudnia 2001 r.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: ADR 2001: 9.2, 9.2.3.2, 9.2.3.3.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania w zakresie konstrukcji pojazdów podstawowych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Odstępstwo stosuje się do pojazdów przeznaczonych do transportu lokalnego towarów niebezpiecznych (kategorie UN 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262 i 3257) zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 31 grudnia 2001 r.

Wymienione wyżej pojazdy powinny stosować się do wymagań rozdziału 9 (ust. 9.2.1 do 9.2.6) załącznika B do dyrektywy 94/55/WE z następującymi odchyleniami.

Stosować się do wymagań ust. 9.2.3.2 jedynie w przypadkach, gdy pojazd jest wyposażony przez producenta pojazdu w przeciwblokujący układ hamulcowy i wyposażony w układ hamowania długotrwałego określony w ppkt 9.2.3.3.1, ale niekoniecznie musi stosować się do przepisów ust. 9.2.3.3.2. i 9.2.3.3.3.

Zasilanie elektryczne tachografu powinno być doprowadzone poprzez przegrodę bezpieczeństwa dołączoną bezpośrednio do akumulatora (przepis dodatkowy 220514), natomiast urządzenie elektryczne mechanizmu podnoszenia osi wózka kołowego należy zainstalować w miejscu, w którym było zainstalowane po raz pierwszy przez producenta pojazdu i musi ono być odpowiednio chronione szczelną obudową (przepis dodatkowy 220 517).

W szczególności pojazdy-cysterny o masie maksymalnej mniejszej niż 4 tony przeznaczone do lokalnego transportu oleju opałowego (UN: 1202) powinny stosować się do wymagań ust. 9.2.2.3, 9.2.2.6, 9.2.4.3 i 9.2.4.5, ale niekoniecznie do pozostałych wymagań.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Τεχνικές Προδιαγραφές ήδη κυκλοφορούντων οχημάτων που διενεργούν εθνικές μεταφορές ορισμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων. (Wymagania techniczne dotyczące pojazdów już używanych, przeznaczonych do transportu lokalnego niektórych kategorii towarów niebezpiecznych.)

Uwagi: Liczba wymienionych wyżej pojazdów jest mała, jeśli porówna się ją z całkowitą liczbą pojazdów już zarejestrowanych i w dodatku są one przeznaczone jedynie do transportu lokalnego. Forma zgłaszanego odstępstwa, wielkość rozważanego parku samochodowego oraz typ przewożonych towarów nie stwarzają problemu dla bezpieczeństwa drogowego.

ES Hiszpania

RO–b1–ES–1

Przedmiot: Specjalny sprzęt do dystrybucji bezwodnego amoniaku.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 6.8.2.2.2.

Treść załącznika do dyrektywy: W celu uniknięcia jakichkolwiek strat w ładunku w przypadku uszkodzenia osprzętu zewnętrznego (rur, bocznych urządzeń odcinających) wewnętrzny zawór odcinający i jego gniazdo muszą być chronione przed niebezpieczeństwem ich skręcenia przez naprężenia zewnętrzne lub powinny być tak skonstruowane, aby były odporne na działanie takich naprężeń. Musi istnieć możliwość zabezpieczenia urządzeń napełniających i spustowych (w tym kołnierzy lub korków gwintowanych) oraz ochronnych zaślepek (jeżeli występują) przed przypadkowym otwarciem.

Treść ustawodawstwa krajowego: Zbiorniki stosowane w rolnictwie do dystrybucji i stosowania bezwodnego amoniaku, które zostały wprowadzone do użytku przed dniem 1 stycznia 1992 r. mogą być wyposażone w zewnętrzny, zamiast wewnętrznego, osprzęt bezpieczeństwa pod warunkiem, że osprzęt ten zapewnia przynajmniej taką samą ochronę, jak ściana zbiornika.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Real Decreto 2115/1998. Anejo 1. Apartado 3.

Uwagi: Przed dniem 1 stycznia 1992 r. rodzaj zbiornika wyposażony w zewnętrzny osprzęt bezpieczeństwa był używany wyłącznie w rolnictwie do dawkowania bezwodnego amoniaku bezpośrednio do gleby. Obecnie nadal używane są różne zbiorniki tego rodzaju. Zbiorniki te są rzadko napędzane, ładowane, przewożone po drodze, lecz są wykorzystywane wyłącznie do rozrzucania nawozów na dużych farmach.

FI Finlandia

RO–b1–FI–1

Przedmiot: Zmiana informacji w dokumencie przewozowym dotyczącym substancji wybuchowych.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.4.1.2.1 (a).

Treść załącznika do dyrektywy: Specjalne przepisy dla klasy 1.

Treść ustawodawstwa krajowego: W dokumencie przewozowym dozwolone jest podawanie ilości detonatorów (1000 detonatorów odpowiada 1 kg materiałów wybuchowych) zamiast rzeczywistej masy substancji wybuchowych.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

Uwagi: Informacja uznawana jest za wystarczającą dla transportu krajowego. Odstępstwo to jest stosowane głównie dla przemysłu materiałów wybuchowych w odniesieniu do małych ilości materiałów przewożonych w transporcie lokalnym.
Odstępstwo zarejestrowane przez Komisję Europejską pod nr 31.

FR Francja

RO–b1–FR–1

Przedmiot: Stosowanie dokumentów z transportu morskiego jako dokumentów przewozowych w przewozach na krótkich odcinkach po rozładunku statku.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Informacja podawana w dokumentach stosowanych jako dokumenty przewozowe dotyczące towarów niebezpiecznych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Dokumentu transportu morskiego używa się jako dokumentu przewozowego w promieniu 15 km.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (dekret z dnia 1 czerwca 2001 r. w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych, „Dekret ADR”) – art. 23-4.

RO–b1–FR–2

Przedmiot: Transport artykułów klasy 1 razem z materiałami niebezpiecznymi innych klas (91).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 7.5.2.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Zakaz łącznego załadunku paczek o różnych oznaczeniach dotyczących towarów niebezpiecznych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Możliwość przewożenia we Francji zwykłych lub zmontowanych detonatorów i towarów nie klasy 1 razem, z zastrzeżeniem niektórych warunków i na odległości mniejsze lub równe 200 km.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (dekret z dnia 1 czerwca 2001 r. w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych, „Dekret ADR") – art. 26.

RO–b1–FR–3

Przedmiot: Transport stałych zbiorników zasobnikowych LPG (18).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: Załączniki A i B.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport stałych zbiorników zasobnikowych LPG podlega zasadom szczególnym. Stosowany tylko na krótkich odcinkach.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (dekret z dnia 1 czerwca 2001 r. w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych, „Dekret ADR") – art. 30.

RO–b1–FR–4

Przedmiot: Warunki szczególne dotyczące szkolenia kierowców i homologacji pojazdów stosowanych w transporcie rolniczym (małe odległości).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 6.8.3.2; 8.2.1 i 8.2.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Urządzenia do cystern i szkolenie kierowców.

Treść ustawodawstwa krajowego:
Przepisy szczególne dotyczące homologacji pojazdów.
Szkolenie specjalne kierowców.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (dekret z dnia 1 czerwca 2001 r. w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych, „Dekret ADR") – art. 29-2 - załącznik D4.

IE Irlandia

RO-b1–IE–1

Przedmiot: Zwolnienie z wymagania 5.4.1.1.1, dotyczącego umieszczania w dokumencie przewozowym danych dotyczących i) nazw i adresów odbiorców, ii) ilości i opisu opakowań, oraz iii) całkowitej ilości towarów niebezpiecznych w przypadku dostawy do użytkownika końcowego nafty, oleju napędowego lub gazu płynnego, noszących odpowiednie numery identyfikacyjne substancji UN 1223, UN 1202 i UN 1965.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Dokumentacja.

Treść ustawodawstwa krajowego: W przypadku dostawy do użytkownika końcowego nafty, oleju napędowego lub gazu płynnego, noszących odpowiednie numery identyfikacyjne substancji UN 1223, UN 1202 i UN 1965, zgodnie z dodatkiem B.5 do załącznika B do ADR,

nie jest konieczne umieszczanie na jednostce transportowej danych dotyczących nazwy i adresu odbiorcy, ilości i opisu opakowań, opakowań pośrednich lub pojemników lub całkowitej ilości przewożonego towaru.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Regulation 82(2) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004".

Uwagi: W przypadku dostawy oleju opałowego do klientów krajowych powszechną praktyką jest „dopełnianie" zbiornika zasobnikowego klienta — stąd też rzeczywista wielkość dostawy jest nieznana, jak również nie jest znana liczba klientów (obsługiwanych w każdym pojedynczym przejeździe) w momencie, kiedy załadowana cysterna rozpoczyna swoją podróż. W przypadku dostawy butli z LPG do gospodarstw domowych powszechną praktyką jest zastępowanie pustych butli pełnymi butlami — stąd liczba klientów oraz ilości towaru wysyłane do indywidualnych klientów są nieznane na początku przewozu.

RO–b1–IE–2

Przedmiot: Zwolnienie pozwalające na to, aby dokumentem przewozowym, wymaganym przez 5.4.1.1.1, był dokument odnoszący się do ostatniego ładunku w przypadku transportu pustych, nieoczyszczonych cystern.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Dokumentacja.

Treść ustawodawstwa krajowego: W przypadku przewozu pustych, nieoczyszczonych cystern wystarczający jest dokument przewozowy dotyczący ostatniego ładunku.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Regulation 82(3) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004".

Uwagi: Szczególnie w przypadku dostawy benzyny i/lub oleju napędowego do stacji benzynowych cysterna drogowa powraca bezpośrednio do składu paliw (w celu ponownego załadunku dla potrzeb następnych dostaw), natychmiast po dostarczeniu ostatniego ładunku.

RO–b1–IE–3

Przedmiot: Zwolnienie pozwalające na załadunek i rozładunek towarów niebezpiecznych, do którego odnosi się specjalny przepis CV1 w 7.5.11 lub S1 w 8.5, w miejscu publicznym bez specjalnego pozwolenia uzyskanego od właściwych organów.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 7.5 i 8.5.

Treść załącznika do dyrektywy: Dodatkowe postanowienia dotyczące załadunku, rozładunku i przeładunku.

Treść ustawodawstwa krajowego: Załadunek i rozładunek towarów niebezpiecznych w miejscu publicznym jest dozwolony bez specjalnego pozwolenia uzyskanego od organu właściwego w ramach odstępstwa od wymagań 7.5.11 lub 8.5.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Regulation 82(5) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004”.

Uwagi: W ramach transportu krajowego odbywającego się w obrębie danego państwa przepis ten stanowi znaczne obciążenie dla właściwych organów.

RO–b1–IE–4

Przedmiot: Zwolnienie zezwalające na transport matrycy do sporządzania emulsyjnych materiałów wybuchowych o numerze identyfikacyjnym substancji UN 3375 w cysternach.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 4.3

Treść załącznika do dyrektywy: Wykorzystanie cystern, itp.

Treść ustawodawstwa krajowego: Dozwolony jest przewóz w cysternach matrycy do sporządzania emulsyjnych materiałów wybuchowych noszącej numer identyfikacyjny substancji UN 3375.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Regulation 82(6) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004”.

Uwagi: Matryca, chociaż zaklasyfikowana jako ciało stałe, nie ma formy sypkiej lub granulowanej.

RO–b1–IE–5

Przedmiot: Zwolnienie z zakazu 7.5.2.1 dotyczącego „dokonywania załadunku mieszanego” w odniesieniu do artykułów grupy zgodności B oraz substancji i artykułów grupy zgodności D na ten sam pojazd razem z towarami niebezpiecznymi klas 3, 5.1 i 8, w cysternach.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 7.5

Treść załącznika do dyrektywy: Postanowienia dotyczące załadunku, rozładunku i przeładunku.

Treść ustawodawstwa krajowego: Opakowania zawierające artykuły grupy zgodności B klasy 1 ADR i opakowania zawierające substancje i artykuły grupy zgodności D klasy 1 ADR mogą być przewożone na tym samym pojeździe razem z towarami niebezpiecznymi klas 3, 5.1 lub 8 ADR, pod warunkiem, że (a) wymienione opakowania klasy 1 ADR przewożone są w oddzielnych kontenerach/przedziałach o zatwierdzonej budowie oraz w warunkach wymaganych przez właściwy organ, oraz (b) wymienione substancje klas 3, 5.1 lub 8 ADR są przewożone w naczyniach spełniających wymagania organu właściwego dotyczące ich budowy, konstrukcji, testowania, badania, obsługi i wykorzystania.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Regulation 82(7) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004”.

Uwagi: Zezwolenie w warunkach zatwierdzonych przez organ właściwy na załadunek artykułów i substancji klasy 1 grup zgodności B i D na ten sam pojazd z towarami

niebezpiecznymi klas 3, 5.1 i 8, w cysternach – tj. „ciężarówkach z zamontowanymi pompami”.

RO–b1–IE–6

Przedmiot: Zwolnienie z wymagania zawartego w 4.3.4.2.2, zgodnie z którym elastyczne rury napełniające i spustowe, które nie są na stałe przymocowane do szkieletu pojazdu-cysterny, mają być puste w czasie transportu.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 4.3.

Treść załącznika do dyrektywy: Wykorzystanie pojazdów-cystern.

Treść ustawodawstwa krajowego: Nie wymaga się, aby zwoje elastycznych przewodów giętkich (w tym stałe przewody rurowe połączone z tymi przewodami) przymocowane do pojazdów-cystern biorących udział w detalicznej dystrybucji wyrobów naftowych oznaczonych numerami identyfikacyjnymi substancji UN 1202, UN 1223, UN 1011 i UN 1978 były puste podczas przewozu drogowego pod warunkiem, że podjęte są odpowiednie środki w celu zapobieżenia jakimkolwiek stratom ładunku.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Regulation 82(8) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004”.

Uwagi: Elastyczne przewody giętkie przymocowane do pojazdów-cystern prowadzących dostawy do domów muszą być zawsze pełne, nawet podczas transportu. System spustowy znany jest jako system „mokrej linii”, wymagający tego, aby miernik i przewód giętki pojazdu-cysterny były zalane po to, aby zapewnić, że klient otrzymuje odpowiednią ilość wyrobu.

RO–b1–IE–7

Przedmiot: Zwolnienie z niektórych wymagań określonych w rozdziałach 5.4.0, 5.4.1.1.1 i 7.5.11 ADR w odniesieniu do transportu hurtowego saletry amonowej UN 2067 z portów do odbiorców.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.4.0, 5.4.1.1.1 i 7.5.11.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymóg dotyczący odrębnego dokumentu przewozowego określającego poprawną całkowitą ilość konkretnego ładunku dla każdej podróży oraz wymóg dotyczący czyszczenia pojazdu przed i po każdej podróży.

Treść ustawodawstwa krajowego: Proponowane odstępstwo mające na celu wprowadzenie modyfikacji wymagań ADR dotyczących dokumentu przewozowego oraz czyszczenia pojazdu; uwzględnienie praktycznej strony transportu hurtowego z portu do odbiorcy.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Proponowana zmiana do „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004”.

Uwagi: Przepisy ADR wymagają (a) odrębnego dokumentu przewozowego określającego całkowitą masę przewożonych towarów niebezpiecznych w odniesieniu do danego ładunku,

oraz (b) stosowania specjalnego przepisu „CV24” dotyczącego czyszczenia w odniesieniu do wszystkich ładunków przewożonych pomiędzy portem i odbiorcą podczas rozładunku statku przewożącego ładunki masowe. Ponieważ transport ten jest transportem lokalnym i ponieważ dotyczy on rozładunku statku przewożącego ładunki masowe, w tym ładunki wieloelementowe [przeładowywane tego samego dnia lub w czasie kolejnych dni] tej samej substancji pomiędzy statkiem przewożącym ładunki masowe i odbiorcą; pojedynczy dokument przewozowy określający przybliżoną całkowitą masę każdego ładunku powinien być dokumentem wystarczającym, a stosowanie specjalnego przepisu „CV24” nie będzie konieczne.

LT Litwa

RO–b1–LT–1

Przedmiot: Przyjęcie RO–b1–EL–1.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 „Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (uchwała rządu nr 337 w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych w Republice Litewskiej, przyjęta w dniu 23 marca 2000 r.).

RO–b1–LT–2

Przedmiot: Przyjęcie RO–b1–EL–2.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 „Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (uchwała rządu nr 337 w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych w Republice Litewskiej, przyjęta w dniu 23 marca 2000 r.).

NL Holandia

RO–b1–NL–1

Przedmiot: Program transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 1.1.3.6; 3.3; 4.1.4; 4.1.6; 4.1.8; 4.1.10; 5.2.2; 5.4.0; 5.4.1; 5.4.3; 7.5.4; 7.5.7; 8.1.2.1, lit. a) i b); 8.1.5, lit. c); 8.3.6.

Treść załącznika do dyrektywy:

1.1.3.6: Zwolnienia związane z przewożoną ilością przypadającą na jednostkę transportową.

3.3: Przepisy szczególne stosowane do określonych substancji lub przedmiotów.

4.1.4: Wykaz z instrukcją pakowania; **4.1.6**: Wymagania specjalne dotyczące opakowań dla towarów klasy 2; **4.1.8**: Wymagania specjalne dotyczące opakowań dla substancji zakaźnych; **4.1.10**: Wymagania specjalne dotyczące dużych opakowań.

5.2.2: Etykietowanie opakowań do transportu; **5.4.0**: Wszystkim towarom przewożonym zgodnie z programem ADR muszą towarzyszyć dokumenty określone w niniejszym rozdziale, w stosownych przypadkach, chyba że udzielono zwolnienia zgodnie z ppkt 1.1.3.1. to 1.1.3.5; **5.4.1**: Dokument przewozowy dotyczący towarów niebezpiecznych łącznie z odnośną informacją; **5.4.3**: instrukcje pisemne.

7.5.4: Środki ostrożności w odniesieniu do żywności, innych artykułów konsumpcyjnych i pasz zwierzęcych; **7.5.7**: Przeładunek i sztauowanie.

8.1.2.1: Poza dokumentacją wymaganą prawem na pokładzie pojazdu transportującego muszą się znajdować następujące dokumenty: **a**. dokumenty przewozowe określone w ppkt 5.4.1. i

obejmujące wszystkie przewożone towary niebezpieczne, a także, w stosownych przypadkach, świadectwo załadunku kontenera określone w ppkt 5.4.2; **b**. instrukcje pisemne określone w ppkt 5.4.3, odnoszące się do wszystkich przewożonych towarów niebezpiecznych; **8.1.5** Każdy pojazd przewożący towary niebezpieczne musi posiadać: **c.** urządzenia niezbędne do realizacji dodatkowych i specjalnych środków podanych w instrukcjach pisemnych określonych w ppkt 5.4.3. **8.3.6**: Pozostawienie pracującego silnika podczas załadunku i rozładunku.

Nie stosuje się następujących podpunktów ADR:

a. 1.1.3.6;

b. 3.3;

c. 4.1.4; 4.1.6; 4.1.8; 4.1.10;

d. 5.2.2; 5.4.0; 5.4.1; 5.4.3;

e. 7.5.4; 7.5.7;

f. 8.1.2.1. lit. a) i b); 8.1.5. lit. c); 8.3.6.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 3 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: Program jest opracowany w taki sposób, aby prywatne osoby mogły składować „drobne odpady chemiczne" w jednym miejscu. Odnosi się to do resztek substancji takich jak na przykład resztki farb. Poziom zagrożenia minimalizuje się przez wybór środków transportu obejmujących między innymi stosowanie specjalnych elementów do transportu i tabliczek „Zakaz palenia", dobrze widocznych dla ludności.

Ze względu na oferowane ograniczone ilości i specjalny charakter opakowań niniejszy artykuł wyłącza pewną ilość punktów z ADR. Program określa zasady uzupełniające.

RO–b1–NL–2

Przedmiot: Program transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 1.1.3.6.

Treść załącznika do dyrektywy: Zwolnienia związane z przewożoną ilością przypadającą na jednostkę transportową.

Treść ustawodawstwa krajowego:

W pojeździe przewozi się świadectwo stwierdzające kompetencje zawodowe osoby obsługującej oraz notę określoną w art. 16 ust. 1 lit. b). Obsługujący pojazd posiada uprawnienia „transport odpadów niebezpiecznych" wydane przez CCV (Urząd Certyfikacji Kierowców).

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 10, onderdeel a, en 16, onderdeel b, van de Regeling vervoer huishoudelijkgevaarlijk afval 2002.

Uwagi: Ze względu na szeroki zakres krajowych odpadów niebezpiecznych, bez względu na małe ilości występujących odpadów, obsługujący transport musi posiadać świadectwo stwierdzające jego kompetencje zawodowe. Dodatkowo wymaga się, aby obsługujący miał kwalifikacje do transportu odpadów niebezpiecznych.

Jednym z powodów jest zapewnienie, że obsługujący transport, na przykład, nie będzie pakował kwasów razem z zasadami i będzie wiedział, jak odpowiednio postępować w razie wypadku.

RO–b1–NL–3

Przedmiot: Program transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 1.1.3.6.

Treść załącznika do dyrektywy Zwolnienia związane z przewożoną ilością przypadającą na jednostkę transportową.

Treść ustawodawstwa krajowego:

Na pokładzie pojazdu znajdują się: b. instrukcje pisemne i informacja sporządzona zgodnie z załącznikiem do aktu ustanawiającego program.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 10b van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: Ponieważ program wyłącza zwolnienia z ppkt 1.1.3.6 ADR, instrukcje pisemne muszą towarzyszyć także małym ilościom towarów. Uważa się to za niezbędne ze względu na szeroki zakres występujących odpadów niebezpiecznych i fakt, że osoby składające odpady (prywatne osoby) są nieobeznani z występującymi zagrożeniami.

RO–b1–NL–4

Przedmiot: Program transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 6.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące konstrukcji i badania opakowań.

Treść ustawodawstwa krajowego:

1. Krajowe odpady niebezpieczne można umieszczać tylko w szczelnie zamkniętym opakowaniu, odpowiednim dla danej substancji, oraz:

   (a) w przypadku przedmiotów należących do kategorii 6.2: opakowanie gwarantuje niepowodowanie obrażeń przy jego przemieszczaniu;

(b) w przypadku krajowych odpadów niebezpiecznych pochodzenia przemysłowego: pojemnik o pojemności nie większej niż 60 litrów, w którym substancje odpadowe rozdziela się stosownie do kategorii zagrożenia (kga-box).

2. Krajowe odpady niebezpieczne nie mogą znajdować się na zewnątrz opakowania.

3. Na opakowaniu podaje się nazwę substancji.

4. W trakcie każdej zbiórki przyjmuje się tylko jeden pojemnik w rozumieniu pkt 1 lit. b).

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 6 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

Uwagi: Niniejszy artykuł wynika z art. 3, w którym niektóre punkty ADR uznaje się za niemające zastosowania. W ramach niniejszego programu nie ma potrzeby używania zatwierdzonych opakowań przewidzianych w ppkt 6.1 ADR. Wynika to z faktu występowania ograniczonych ilości substancji niebezpiecznych. Natomiast w artykule ustanowiono szereg zasad obejmujących wymóg, aby w celu zapobieżenia wyciekom z opakowań substancje niebezpieczne były dostarczane w szczelnie zamkniętych pojemnikach.

RO–b1–NL–5

Przedmiot: Program transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 6.1

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące konstrukcji i badania opakowań.

Treść ustawodawstwa krajowego:

Pojazd ma przestrzeń ładunkową oddzieloną od kabiny kierowcy mocną, grubą ścianą lub alternatywnie przestrzeń ładunkową, która nie stanowi integralnej części pojazdu.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 7, tweede lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: W ramach niniejszego programu nie ma potrzeby używania zatwierdzonych opakowań przewidzianych w ppkt 6.1 ADR. Wynika to z faktu występowania ograniczonych ilości substancji niebezpiecznych. Niniejszy artykuł zawiera dodatkowe wymaganie mające na celu zapobieganie przedostawaniu się wyziewów toksycznych do kabiny kierowcy.

RO–b1–NL–6

Przedmiot: Program dotyczący transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 6.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące konstrukcji i badania opakowań.

Treść ustawodawstwa krajowego:

Przestrzeń ładunkowa zamkniętego pojazdu ma stale włączony wentylator dachowy i jest wyposażona w dolne szczeliny.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 8, eerste lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: W ramach niniejszego programu nie ma potrzeby używania zatwierdzonych opakowań przewidzianych w ppkt 6.1 ADR. Wynika to z faktu występowania ograniczonych ilości substancji niebezpiecznych. Niniejszy artykuł zawiera dodatkowe wymaganie mające na celu zapobieganie gromadzeniu się toksycznych oparów w przestrzeni ładunkowej.

RO–b1–NL–7

Przedmiot: Program dotyczący transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 6.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące konstrukcji i badania opakowań.

Treść ustawodawstwa krajowego:

1. Pojazd jest wyposażony w pojemniki, które podczas transportu:

   (a) są zabezpieczone przed przypadkowym przemieszczeniem się, oraz

   (b) mają szczelnie zamkniętą pokrywę i są zabezpieczone przed przypadkowym otwarciem.

2. Nie stosuje się pkt 1 lit. b) podczas przemieszczania się i postoju pojazdu w trakcie zbiórki odpadów.

3. Obok pojazdu należy ustanowić wystarczająco dużą wolną strefę w celu umożliwienia sortowania krajowych odpadów niebezpiecznych i umieszczania ich w różnych pojemnikach.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 9, eerste, tweede en derde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: w ramach niniejszego programu nie ma potrzeby używania zatwierdzonych opakowań przewidzianych w ppkt 6.1 ADR. Wynika to z faktu występowania ograniczonych ilości substancji niebezpiecznych. Niniejszy artykuł dąży do zapewnienia pełnej gwarancji poprzez stosowanie pojemników do składowania opakowań, przez co zapewnia właściwą metodę składowania każdej kategorii towarów niebezpiecznych.

RO–b1–NL–8

Przedmiot: Program dotyczący transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 6.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące konstrukcji i badania opakowań.

Treść ustawodawstwa krajowego:

1. Krajowe odpady niebezpieczne są przewożone wyłącznie w pojemnikach.

2. Dla substancji i przedmiotów każdej klasy istnieją oddzielne pojemniki.

3. W odniesieniu do substancji i przedmiotów klasy 8 istnieją oddzielne pojemniki na kwasy, zasady i akumulatory.

4. Aerozole można umieścić w zamykanych pudełkach kartonowych pod warunkiem, że pudełka te przewozi się zgodnie z art. 9 ust. 1.

5. Jeśli zebrano gaśnice klasy 2, można je umieścić w tym samym pojemniku, co aerozole niezapakowane w pudełka kartonowe.

6. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 9 ust. 1 w transporcie akumulatorów nie jest wymagana pokrywa, pod warunkiem, że w pojemniku akumulatory są umieszczone otworami do góry i mają zamknięte wszystkie otwory.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 14 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

Uwagi: Niniejszy artykuł wynika z art. 3, w którym niektóre punkty ADR uznaje się za niemające zastosowania. W ramach niniejszego programu nie ma potrzeby używania zatwierdzonych opakowań przewidzianych w ppkt 6.1 ADR. Niniejszy artykuł ustanawia wymagania dotyczące pojemników przeznaczonych do tymczasowego składowania krajowych odpadów niebezpiecznych.

RO–b1–NL–9

Przedmiot: Program dotyczący transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 6.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące konstrukcji i badania opakowań.

Treść ustawodawstwa krajowego:

1. Pojemniki lub pudełka przeznaczone do transportu pojemników rozpylaczy należy wyraźnie oznaczyć, umieszczając następujące napisy:

   (a) rozpylacze klasy 2 zebrane w pudełkach kartonowych: wyraz „SPUITBUSSEN” [aerozole];

   (b) gaśnice klasy 2 i pojemniki rozpylaczy: etykieta nr 2.2;

   (c) gaśnice klasy 3 i pojemniki rozpylaczy: etykieta nr 3;

   (d) odpady farby klasy 4.1: etykieta nr 4.1;

(e) substancje trujące klasy 6.1: etykieta nr 6.1;

(f) przedmioty klasy 6.2: etykieta nr 6.2;

(g) substancje i przedmioty żrące klasy 8: etykieta nr 8; i dalej:

(h) substancje zasadowe: wyraz „BASEN” [zasady];

(i) substancje kwasowe: wyraz „ZUREN” [kwasy];

(j) akumulatory: wyraz „ACCU'S” [akumulatory].

2. Te same etykiety i teksty umieszcza się w sposób widoczny w zamykanych przedziałach pojazdu, w których można umieścić pojemniki.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 15 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

Uwagi: Niniejszy artykuł wynika z art. 3, w którym niektóre punkty ADR uznaje się za niemające zastosowania. W ramach niniejszego programu nie ma potrzeby używania zatwierdzonych opakowań przewidzianych w ppkt 6.1 ADR. Niniejszy artykuł ustanawia wymagania dotyczące identyfikacji pojemników przeznaczonych do tymczasowego składowania domowych odpadów niebezpiecznych.

RO–b1–NL–10

Przedmiot: Program dotyczący transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 7.5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Środki ostrożności w odniesieniu do żywności, innych artykułów konsumpcyjnych i pasz zwierzęcych.

Treść ustawodawstwa krajowego:

1. Zabrania się transportu żywności dla ludzi i pasz zwierzęcych wraz z krajowymi odpadami niebezpiecznymi.

2. Podczas zbiórki pojazd musi być zatrzymany.

3. Podczas zbiórki, w ruchu lub na postoju, na pojeździe musi się świecić migające pomarańczowe światło.

4. Podczas zbiórki w stałych miejscach, specjalnie wyznaczonych do tego celu, silnik należy wyłączyć i na zasadzie odstępstwa od pkt 3 można wyłączyć migające światło.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 13 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: Stosuje się tutaj zakaz z ppkt 7.5.4 ADR, ponieważ ze względu na szeroki zakres substancji w rzeczywistości zawsze są obecne substancje klasy 6.1.

RO–b1–NL–11

Przedmiot: Program dotyczący transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 7.5.9.

Treść załącznika do dyrektywy: Zakaz palenia.

Treść ustawodawstwa krajowego: Napis „Zakaz palenia” musi być umieszczony w widocznym miejscu po bokach i z tyłu pojazdu.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 9, vierde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: Ponieważ program obejmuje składanie substancji niebezpiecznych przez prywatnych obywateli, art. 9 ust. 4 stanowi, że musi być umieszczony wyraźny napis „Zakaz palenia”.

RO–b1–NL–12

Przedmiot: Program dotyczący transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 8.1.5.

Treść załącznika do dyrektywy: Urządzenia różnego typu.

Każda jednostka transportowa przewożąca towary niebezpieczne musi być wyposażona w:

(a) co najmniej jeden płóz hamulcowy na każdy pojazd o wymiarach odpowiednich do wagi pojazdu i średnicy kół;

(b) urządzenia do wykonania ogólnych środków podanych w instrukcjach dotyczących bezpieczeństwa określonych w ppkt 5.4.3, w szczególności:

– dwa oddzielne, pionowe sygnalizatory ostrzegawcze (np. stożki odblaskowe, trójkąty ostrzegawcze lub migające pomarańczowe światła niezależne od instalacji elektrycznej pojazdu);

– dobrej jakości kamizelka ochronna lub odzież ochronna (np. zgodne z opisem w normie europejskiej EN 471) dla każdego członka załogi;

– ręczna latarka (patrz także: ppkt 8.3.4) dla każdego członka załogi;

– urządzenie oddechowe zgodnie z wymaganiem dodatkowym S7 (patrz: rozdział 8.5), jeśli ten dodatkowy przepis stosuje się zgodnie ze wskazówką w tabeli A, kolumna 19 rozdziału 3.2;

(c) urządzenia do wykonania środków dodatkowych i specjalnych, podanych w pisemnych instrukcjach określonych w ppkt 5.4.3.

Treść ustawodawstwa krajowego: Na pokładzie przewozi się łatwo dostępny zestaw środków bezpieczeństwa dla każdego członka załogi, obejmujący następujące wyposażenie:

(a) w pełni szczelne okulary ochronne,

(b) maskę ochronną oddechową,

(c) kwasoodporny kombinezon lub fartuch,

(d) rękawice z gumy syntetycznej,

(e) kwasoodporne buty lub buty ochronne, oraz

(f) butelkę z wodą destylowaną do przemywania oczu.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 11 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: Ze względu na szeroki zakres substancji niebezpiecznych nakłada się dodatkowe wymagania na obowiązkowy sprzęt bezpieczeństwa w stosunku do wymagań w ppkt 8.1.5. ADR.

SE Szwecja

RO–b1–SE–1

Przedmiot: Transport odpadów niebezpiecznych do zakładów utylizacji odpadów niebezpiecznych.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 2, 5.2 i 6.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Klasyfikacja, znakowanie i etykietowanie oraz wymagania dotyczące konstrukcji i badania opakowań.

Treść ustawodawstwa krajowego: Ustawodawstwo obejmuje kryteria uproszczonej klasyfikacji, mniej restrykcyjne wymagania dotyczące konstrukcji i badania opakowań oraz zmienione wymagania dotyczące znakowania i etykietowania.

Zamiast klasyfikować odpady niebezpieczne zgodnie z ADR kwalifikuje się je do różnych grup odpadów. Każda grupa odpadów zawiera substancje, które mogą zgodnie z ADR być pakowane razem (pakowanie mieszane).

Każde opakowanie zamiast numerem UN musi być oznaczone odpowiednim kodem grupy odpadów.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: Przepisy te można stosować tylko w odniesieniu do transportu odpadów niebezpiecznych z miejsc publicznych recyklingu do zakładów utylizacji odpadów niebezpiecznych.

RO–b1–SE–2

Przedmiot: Nazwa i adres nadawcy w dokumencie przewozowym.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.4.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Informacje ogólne wymagane w dokumencie przewozowym.

Treść ustawodawstwa krajowego: Ustawodawstwo krajowe stanowi, że nazwa i adres nadawcy nie są wymagane, jeśli zwraca się w ramach systemu dystrybucji puste, nieoczyszczone opakowanie.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: W większości przypadków zwracane puste, nieoczyszczone opakowanie zawiera jeszcze małe ilości towarów niebezpiecznych.
Niniejsze odstępstwo jest stosowane głównie przez przemysł przy zwrotach pustych, nieoczyszczonych pojemników na gaz, które wymienia się na pełne pojemniki.

RO–b1–SE–3

Przedmiot: Transport towarów niebezpiecznych w bliskim sąsiedztwie strefy przemysłowej (lub stref przemysłowych) łącznie z transportem po drogach publicznych między różnymi miejscami tej strefy (lub tych stref).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: Załączniki A i B.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące transportu towarów niebezpiecznych po drogach publicznych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport towarów niebezpiecznych w bliskim sąsiedztwie strefy przemysłowej (lub stref przemysłowych) łącznie z transportem po drogach publicznych między różnymi miejscami tej strefy (lub tych stref). Odstępstwa dotyczą etykietowania i znakowania opakowań, dokumentów przewozowych, świadectwa kierowcy i świadectwa homologacji zgodnie z częścią 9.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: Istnieje szereg sytuacji, w których towary niebezpieczne są przewożone między terenami położonymi po obu stronach drogi publicznej. Ta forma transportu nie stanowi przewozu po drodze prywatnej i dlatego powinna być związana z odpowiednimi wymaganiami. Porównaj także z art. 6 ust. 14 dyrektywy 96/49/WE.

RO–b1–SE–4

Przedmiot: Transport towarów niebezpiecznych zajętych przez organy.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: Załącznik A i B.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące transportu drogowego towarów niebezpiecznych.

Treść ustawodawstwa krajowego Odchylenia od przepisów są dopuszczalne w przypadkach uzasadnionych względami ochrony pracy, zagrożeniami związanymi z rozładunkiem, koniecznością przedstawienia dowodów itp.

Odchylenia od przepisów są dopuszczalne jedynie przy zachowaniu zadawalającego poziomu bezpieczeństwa w warunkach normalnego przewozu.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: Odstępstwa te mogą być stosowane jedynie przez organy zajmujące towary niebezpieczne.

Niniejsze odstępstwo odnosi się do transportu lokalnego. Może nim być przewóz towarów zajętych przez policję, np. materiałów wybuchowych lub skradzionej własności. Problemem przy tego typu towarach jest brak pewności co do klasyfikacji. Poza tym, towary te często nie są opakowane ani oznaczone, ani też nie mają etykiet zgodnie z ADR. Każdego roku ma miejsce kilkaset tego rodzaju przewozów dokonywanych przez policję.

W przypadku przemycanego alkoholu wysokoprocentowego musi on być przewieziony z miejsca konfiskaty do miejsca składowania w celach dowodowych, a następnie do miejsca zniszczenia, przy czym te dwa ostatnie miejsca mogą być znacznie od siebie oddalone. Dopuszczalne odstępstwa są następujące: a) opakowanie nie musi mieć etykiety, b) nie muszą być stosowane opakowania homologowane. Jednakże każda paleta zawierająca tego rodzaju opakowania musi mieć odpowiednią etykietę. Wszystkie inne wymagania muszą być spełnione. Każdego roku ma miejsce około 20 tego rodzaju przewozów.

RO–b1–SE–5

Przedmiot: Transport towarów niebezpiecznych w obrębie i w bezpośredniej bliskości portów.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 8.1.2, 8.1.5, 9.1.2

Treść załącznika do dyrektywy: Dokumenty przewożone w jednostkach transportowych; każda jednostka transportowa przewożąca towary niebezpieczne musi być wyposażona w określone urządzenia; homologacja pojazdów.

Treść ustawodawstwa krajowego:
Dokumenty (z wyjątkiem świadectwa kierowcy) nie muszą być przewożone w jednostce transportowej.
Jednostka transportowa nie musi być wyposażona w urządzenia określone w ppkt 8.1.5.
Ciągniki nie muszą posiadać świadectwa homologacji.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: Porównaj art. 6 ust. 14 dyrektywy 96/49/WE.

RO–b1–SE–6

Przedmiot: Świadectwo szkolenia kontrolera w zakresie ADR.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 8.2.1

Treść załącznika do dyrektywy: Kierowcy pojazdów muszą mieć ukończone kursy szkoleniowe.

Treść ustawodawstwa krajowego: Kontrolerzy dokonujący rocznych kontroli technicznych pojazdu nie muszą uczęszczać na kursy szkoleniowe wymienione w ppkt 8.2 lub posiadać świadectwa szkolenia w zakresie ADR.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: W niektórych przypadkach kontrolowane pojazdy podczas kontroli technicznej mogą posiadać jako ładunek towary niebezpieczne, np. nieoczyszczone, puste cysterny.
Wymagania w ppkt 1.3 i 8.2.3 mają zastosowanie w dalszym ciągu.

RO–b1–SE–7

Przedmiot: Dystrybucja lokalna towarów UN 1202, 1203 i 1223 w pojazdach-cysternach.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.4.1.1.6, 5.4.1.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: W przypadku pustych, nieoczyszczonych cystern i zbiorników opis powinien być zgodny z ppkt 5.4.1.1.6. Nazwę i adres kilku nadawców można podać w innych dokumentach.

Treść ustawodawstwa krajowego: przypadku pustych, nieoczyszczonych cystern i zbiorników opis w dokumencie przewozowym zgodnie z ppkt 5.4.1.1.6 nie jest wymagany, jeśli w pozycji „ilość substancji” w planie załadunku zaznaczono „0”. Nazwa i adres nadawców nie są wymagane w żadnym dokumencie znajdującym się w pojeździe.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

RO–b1–SE–8

Przedmiot: Transport pustych, nieoczyszczonych zbiorników zasobnikowych niesłużących do transportu.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.4.1.1.1, 6.8, 8.2.2.8.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Dokumenty przewozowe, wymagania dotyczące konstrukcji, badania, itp. cystern oraz świadectwo kierowcy.

Treść ustawodawstwa krajowego: Substancje UN 1202, 1203, 1223 i 1965 można przewozić w zbiornikach zasobnikowych nieprzeznaczonych do stosowania jako sprzęt transportowy. Zbiorniki muszą być opróżniane.

Jednostka transportowa musi być oznakowana tak jak pojazd-cysterna z odpowiednią substancją. Kierowca musi posiadać świadectwo zgodne z ppkt 8.2.2.7.1.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: Odstępstwo stosuje się, gdy istnieje konieczność przewiezienia zbiorników zasobnikowych, na przykład w celu ich naprawy lub konserwacji.

Niniejsze odstępstwo stosuje się celem uniknięcia ryzyka i wpływu na środowisko naturalne związanego z czyszczeniem pustych cystern przed transportem.

Niniejsze odstępstwo stosuje się do małych ilości. Często jest to transport typu lokalnego, lecz czasami na terenach słabo zaludnionej północnej Szwecji tego rodzaju transport może odbywać się na odległość powyżej 300 km.

Warunki transportu: Urządzenie zainstalowane na zbiorniku zasobnikowym nie może być umieszczone w sposób narażający je na uszkodzenie w czasie transportu. Dokumenty stwierdzające, że zbiornik zasobnikowy posiada homologację w zakresie odpowiednich substancji, muszą towarzyszyć pojazdowi. Wiązania i mocowania stosowane do zabezpieczenia zbiornika zasobnikowego na pojeździe muszą wytrzymać dwukrotną wagę przewożonego zbiornika zasobnikowego. Materiałów łatwopalnych nie można przewozić w postaci ładunku w tym samym pojeździe co zbiornik.

RO–b1–SE–9

Przedmiot: Transport lokalny dotyczący obszarów rolniczych lub placów budowy.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 5.4, 6.8 i 9.1.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Dokument przewozowy; konstrukcja cystern; homologacja.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport lokalny dotyczący obszarów rolniczych lub placów budowy nie musi spełniać niektórych przepisów:
- Nie jest wymagane zgłoszenie towarów niebezpiecznych.
- Starsze cysterny/zbiorniki zbudowane niezgodnie z przepisami w rozdziale 6.8, lecz zgodnie ze starszym ustawodawstwem krajowym i wyposażone w barakowozy mogą być nadal używane.
- Starsze cysterny, które nie spełniają wymagań ppkt 6.7 lub 6.8, przeznaczone do transportu substancji UN 1268, 1999, 3256 i 3257 z urządzeniami do układania nawierzchni drogowej, lub bez takich urządzeń, mogą nadal być używane do transportu lokalnego i w bliskim sąsiedztwie robót drogowych.
- Nie jest wymagane świadectwo homologacji dotyczące barakowozów i pojazdów-cystern z urządzeniami do kładzenia nawierzchni drogowej lub bez takich urządzeń.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: Barakowóz jest rodzajem przyczepy kempingowej przeznaczonej dla załogi, wyposażonej w pomieszczenie dla załogi oraz w niehomologowany zbiornik oleju napędowego przeznaczonego do ciągników leśnych.

RO–b1–SE–10

Przedmiot: Transport materiałów wybuchowych w zbiornikach.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 4.1.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Materiały wybuchowe mogą być pakowane tylko w opakowania zgodnie z 4.1.4.

Treść ustawodawstwa krajowego: Właściwy oran krajowy zatwierdzi pojazdy przeznaczone do transportu materiałów wybuchowych w zbiornikach. Transport w zbiornikach dopuszczalny jest tylko dla materiałów wybuchowych wymienionych w przepisach lub na mocy specjalnego pozwolenia uzyskanego od właściwego organu.

Pojazd załadowany materiałami wybuchowymi w zbiornikach musi być oznakowany i etykietowany zgodnie z 5.3.2.1.1, 5.3.1.1.2. i 5.3.1.4. Tylko jeden pojazd w jednostce transportowej może zawierać towary niebezpieczne.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Załącznik S – Szczegółowe przepisy dotyczące drogowego transportu krajowego towarów niebezpiecznych wydane zgodnie z ustawą dotyczącą transportu towarów niebezpiecznych i szwedzkimi przepisami SÄIFS 1993:4.

Uwagi: Dotyczy tylko transportu krajowego i transport ten ma głównie charakter lokalny. Omawiane przepisy obowiązywały przed przystąpieniem Szwecji do Unii Europejskiej.
Tylko dwie firmy prowadzą transport materiałów wybuchowych w pojazdach-cysternach. W niedalekiej przyszłości spodziewane jest przejście na emulsje.
Stare odstępstwo nr 84.

RO–b1–SE–11

Przedmiot: Prawo jazdy

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 8.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące szkolenia załogi pojazdu.

Treść ustawodawstwa krajowego: Szkolenie kierowców nie jest dozwolone na pojazdach, o którym mowa w 8.2.1.1.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Załącznik S – Szczegółowe przepisy dotyczące drogowego transportu krajowego towarów niebezpiecznych wydane zgodnie z ustawą dotyczącą transportu towarów niebezpiecznych.

Uwagi: Transport lokalny.

RO–b1–SE–12

Przedmiot: Przewóz sztucznych ogni UN 0335 FIREWORKS.

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: Załącznik B, część 7.2.4, V2 (1).

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące użytkowania pojazdów EX/II i EX/III.

Treść ustawodawstwa krajowego: Przy przewozie sztucznych ogni UN 0335 przepis szczególny V2 (1) w 7.2.4 ma zastosowanie wyłącznie wówczas, gdy zawartość materiałów wybuchowych netto przekracza 3 000 kg (4 000 kg z przyczepą), pod warunkiem że sztuczne ognie zostały zaklasyfikowane jako UN 0335 zgodnie z domyślną klasyfikacją sztucznych ogni w tabeli 2.1.3.5.5, zawartą w czternastym zmienionym wydaniu zaleceń ONZ dotyczących transportu towarów niebezpiecznych.

Klasyfikacji takiej dokonuje się za zgodą właściwego urzędu. Kontrola klasyfikacji odbywa się na jednostce transportowej.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Załącznik S – Szczegółowe przepisy dotyczące drogowego transportu krajowego towarów niebezpiecznych wydane zgodnie z ustawą dotyczącą transportu towarów niebezpiecznych.

Uwagi: Przewóz sztucznych ogni jest ograniczony do dwóch krótkich okresów w ciągu roku, na przełomie roku oraz na przełomie kwietnia i maja. Przewóz od nadawcy do terminali może się odbywać bez większych problemów przy użyciu istniejącego parku pojazdów z homologacją EX. Jednak przewóz sztucznych ogni z terminali do punktów sprzedaży oraz nadwyżki towarów z powrotem do terminali jest ograniczony ze względu na brak pojazdów z homologacją EX. Przewoźnicy nie są zainteresowani inwestowaniem w tego rodzaju homologację, ponieważ nie mogą otrzymać zwrotu poniesionych nakładów. Stanowi to zagrożenie dla działalności nadawców sztucznych ogni, którzy nie mogą wprowadzić swoich produktów na rynek..

Stosując to odstępstwo klasyfikacja sztucznych ogni musi być dokonywana w oparciu o domyślną listę przedstawioną w zaleceniach ONZ, dla uzyskania jak najbardziej aktualnej klasyfikacji.

Podobny rodzaj wyjątku dotyczy towarów UN 0336 FIREWORKS i został włączony do przepisów specjalnych 651 w części 3.3.1 ADR 2005.

UK Zjednoczone Królestwo

RO–b1–UK–1

Przedmiot: Przejeżdżanie przez drogi publiczne pojazdów przewożących towary niebezpieczne (N8).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: Załączniki A i B.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych po drogach publicznych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Niestosowanie przepisów dotyczących towarów niebezpiecznych w odniesieniu do ich przewozu na terenach prywatnych rozdzielonych drogą. W przypadku klasy 7 niniejszego odstępstwa nie stosuje się do żadnego z postanowień rozporządzenia z 2002 r. dotyczącego materiałów radioaktywnych (transport drogowy).

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg.3 Schedule 2 (3)(b); Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 3(3)(b).

Uwagi: Taka sytuacja może mieć miejsce, gdy towary są przewożone między terenami prywatnymi położonymi po obu stronach drogi. Przypadek taki nie stanowi przewozu towarów niebezpiecznych po drogach publicznych w normalnym znaczeniu tego słowa, i w związku z tym nie powinien mieć tutaj zastosowania żaden z przepisów dotyczących towarów niebezpiecznych .

RO–b1–UK–2

Przedmiot: Zwolnienie z zakazu otwierania przez kierowcę lub pomocnika kierowcy opakowań z towarami niebezpiecznymi w trakcie lokalnej dystrybucji z miejscowego składu do detalisty lub użytkownika końcowego i od detalisty do użytkownika końcowego (z wyjątkiem klasy 7) (N11).

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: 8.3.3

Treść załącznika do dyrektywy: Zakaz otwierania przez kierowcę lub pomocnika kierowcy opakowań z towarami niebezpiecznymi.

Treść ustawodawstwa krajowego: Zakaz otwierania opakowań jest określony poprzez zastrzeżenie „Jeśli nie zezwolono na to obsługującemu pojazd".

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg.12 (3).

Uwagi: Jeśli potraktować dosłownie zakaz sformułowany w załączniku, może on spowodować poważne problemy w dystrybucji detalicznej.

RO–b1–UK–3

Przedmiot: Alternatywne postanowienia dotyczące transportu skrzyń drewnianych zawierających towary UN 3065 z grupy opakowaniowej III

Odniesienie do załącznika I.1. do dyrektywy: Rozdziały 1.4, 4.1, 5.2 i 5.3.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące pakowania i znakowania.

Treść ustawodawstwa krajowego: Zezwala na transport napojów alkoholowych o zawartości objętościowej powyżej 24 % lecz nie więcej niż 70 % alkoholu (grupa opakowaniowa III) w skrzyniach drewnianych niedopuszczonych przez ONZ bez etykiet ostrzegających o niebezpieczeństwie, pod warunkiem spełnienia bardziej rygorystycznych wymagań dotyczących ładunku i pojazdu.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7 (13) and (14).

Uwagi: Jest to produkt o wysokiej wartości objęty rządowym podatkiem akcyzowym, który musi być przewożony między gorzelnią a składami celnymi w bezpiecznych, zaplombowanych pojazdach z banderolami. Dokonuje się złagodzenia niektórych wymagań dotyczących pakowania i znakowania, ze względu na dodatkowe wymania zapewniające bezpieczeństwo.

II

Transport kolejowy

II.1. RID

Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych występujący jako załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), stosowany z mocą od dnia 1 stycznia 2009 r.

II.2. Dodatkowe przepisy przejściowe

1. Państwa członkowskie mogą utrzymać odstępstwa przyjęte na mocy art. 4 dyrektywy 94/55/WE do dnia 31 grudnia 2010 r. lub do zmiany załącznika II. 1 zgodnie z Zaleceniami ONZ dotyczącymi transportu towarów niebezpiecznych, o których mowa w niniejszym artykule, jeżeli zmiana ta nastąpi wcześniej.

2. Każde państwo członkowskie może zezwolić na użytkowanie na swoim terytorium wagonów i wagonów-cystern przeznaczonych do ruchu po torze o szerokości 1520 mm skonstruowanych przed dniem 1 lipca 2005 r., które nie spełniają wymagań określonych w niniejszej dyrektywie, a które zostały skonstruowane zgodnie z wymaganiami krajowymi obowiązującymi w dniu 30 czerwca 2005 r., pod warunkiem, że takie wagony zapewniają wymagany poziom bezpieczeństwa.

3. Każde państwo członkowskie może zezwolić na użytkowanie na swoim terytorium cystern i wagonów skonstruowanych przed dniem 1 stycznia 1997 r., które nie spełniają wymagań określonych w niniejszej dyrektywie, a które zostały skonstruowane zgodnie z wymaganiami krajowymi obowiązującymi w dniu 31 grudnia 1996 r., że takie cysterny i wagony zapewniają wymagany poziom bezpieczeństwa.

   Cysterny i wagony skonstruowane dnia 1 stycznia 1997 r. lub później, niezgodne z niniejszą dyrektywą lecz skonstruowane zgodnie z wymaganiami dyrektywy 96/49/WE obowiązującej w dniu ich konstrukcji, mogą być nadal użytkowane na potrzeby transportu krajowego.

4. Każde państwo członkowskie może zezwolić na użytkowanie na swoim terytorium bębnów ciśnieniowych, wiązek butli i cystern skonstruowanych przed dniem 1 lipca 2007 r. i innych zbiorników skonstruowanych przed dniem 1 lipca 2003 r., które nie spełniają wymagań określonych w niniejszej dyrektywie, a które zostały skonstruowane zgodnie z wymaganiami krajowymi obowiązującymi w dniu ich konstrukcji, jednak nie później niż w dniu 1 lipca 2005 r., w przypadku bębnów ciśnieniowych, wiązek butli i cystern, i nie później niż w dniu 1 lipca 2001 r. w przypadku innych zbiorników, pod warunkiem, że taki sprzęt zapewnia wymagany poziom bezpieczeństwa.

5. Każde państwo członkowskie, w którym temperatura otoczenia jest regularnie niższa od -20 °C, może wprowadzić na swoim terytorium bardziej rygorystyczne normy dotyczące temperatury stosowania materiałów wykorzystywanych na opakowania z tworzyw sztucznych, cysterny i ich oprzyrządowanie, przeznaczone do użytku w krajowym transporcie drogowym towarów niebezpiecznych, do chwili włączenia

postanowień o właściwych temperaturach referencyjnych dla danych stref klimatycznych do załącznika II.1 do dyrektywy.

6. Każde państwo członkowskie może utrzymywać na swoim terytorium przepisy krajowe inne niż określone w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do temperatury referencyjnej transportu gazów płynnych lub mieszanin gazów płynnych, do chwili włączenia postanowień o właściwych temperaturach referencyjnych dla wyznaczonych obszarów klimatycznych do norm europejskich i włączenia odniesienia do tych postanowień do załącznika II.1 do dyrektywy.

7. Każde państwo członkowskie może utrzymywać na swoim terytorium obowiązujące w dniu 31 grudnia 1996 r. przepisy ustawodawstwa krajowego dotyczące prezentacji lub umieszczenia kodu działania w stanie zagrożenia lub karty zagrożenia zamiast numeru identyfikacyjnego zagrożenia, ustalonego w załączniku II.1 do dyrektywy.

8. Francja i Zjednoczone Królestwo mogą nałożyć bardziej rygorystyczne przepisy niż określone w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do transportu pod kanałem La Manche.

9. Niniejsza dyrektywa nie wpływa na prawo państw członkowskich do przyjęcia w odniesieniu do swojego terytorium przepisów w zakresie transportu kolejowego towarów niebezpiecznych z i do tych umawiających się stron Organizacji Współpracy Kolei (OSJD), które nie są umawiającymi się stronami COTIF. Takie przepisy dotyczą wyłącznie transportu kolejowego towarów niebezpiecznych wagonami dopuszczonymi do ruchu w państwie, które nie jest umawiającą się stroną COTIF. Zainteresowane państwa członkowskie gwarantują utrzymanie poziomu bezpieczeństwa równoważnego poziomowi bezpieczeństwa określonemu w RID.

II.3. Dodatkowe przepisy krajowe

Odstępstwa dla państw członkowskich dotyczące transportu towarów niebezpiecznych na terytorium tych państw na podstawie art. 7 ust. 2.

Numeracja odstępstw: RA-a/b1/b2-MS-nn
RA= transport kolejowy
a/b1/b2= art. 7 ust. 2 lit. a/b1/b2
MS= skrót nazwy państwa członkowskiego
Nn= liczba porządkowa

Na podstawie art. 7 ust. 2 lit. a)

DE Niemcy

RA–a–DE–1

Przedmiot: Wyłączenie niewielkich ilości niektórych towarów do użytku prywatnego.

Odniesienie do załącznika II.1. do dyrektywy: Tabela w rozdziale 3.2 dotycząca niektórych towarów oznaczonych numerami UN w obrębie klas 1 – 9.

Treść załącznika do dyrektywy: Pozwolenie na transport i odnośne postanowienia.

Treść ustawodawstwa krajowego: Klasy 1 – 9; wyłączenie bardzo małych ilości różnych towarów w opakowaniach oraz pewnych ilości do użytku prywatnego; maksymalnie 50 kg na jednostkę transportową; stosowanie ogólnych wymagań dotyczących pakowania w opakowania wewnętrzne.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 3.

Uwagi: Odstępstwo ograniczone do dnia 31 grudnia 2004 r.

Lista nr 14*.

RA–a–DE–2

Przedmiot: Pozwolenie na stosowanie opakowania kombinowanego.

Odniesienie do załącznika II.1. do dyrektywy: 4.1.10.4 MP2.

Treść załącznika do dyrektywy: Zakaz stosowania opakowania kombinowanego.

Treść ustawodawstwa krajowego: Klasy 1.4S, 2, 3 oraz 6.1; pozwolenie na stosowanie opakowania kombinowanego w przypadku przedmiotów ujętych w klasie 1.4S (naboje do broni ręcznej), aerozoli (klasa 2) oraz materiałów czyszczących i do obróbki ujętych w klasach 3 i 6.1 (wymienione numery UN), stanowiących zestawy przeznaczone do sprzedaży w opakowaniu kombinowanym w grupie opakowaniowej II oraz w małych ilościach.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 21.

Uwagi: Lista nr 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

FR Francja

RA–a–FR–1

Przedmiot: Transport rejestrowanego bagażu w pociągach pasażerskich.

Odniesienie do załącznika II.1. do dyrektywy: 7.7.

Treść załącznika do dyrektywy: Materiały i przedmioty objęte RID, wyłączone z transportu jako bagaż.

Treść ustawodawstwa krajowego: Materiały i przedmioty objęte RID, dopuszczone do przewozu jako paczki ekspresowe, można przewozić jako bagaż w pociągach pasażerskich.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (dekret z dnia 5 czerwca 2001 r. w sprawie transportu kolejowego towarów niebezpiecznych, „Dekret RID”) – art. 18.

RA–a–FR–2

Przedmiot: Paczki z materiałami niebezpiecznymi przewożone w pociągach przez pasażerów.

Odniesienie do załącznika II.1. do dyrektywy: 7.7.

Treść załącznika do dyrektywy: Materiały i przedmioty objęte RID wyłączone z transportu jako bagaż ręczny.

Treść ustawodawstwa krajowego: Jako bagaż ręczny dopuszcza się przewożenie paczek z materiałami niebezpiecznymi przeznaczonymi do użytku osobistego lub zawodowego z zastrzeżeniem niektórych warunków: stosuje się tylko przepisy odnoszące się do pakowania, oznaczania i etykietowania paczek, określone w pkt 4.1, 5.2 i 3.4.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (dekret z dnia 5 czerwca 2001 r. w sprawie transportu kolejowego towarów niebezpiecznych, „Dekret RID") – art. 19.

Uwagi: Osobom z problemami układu oddechowego zezwala się na przewożenie przenośnych pojemników z gazem w ilości niezbędnej na jedną podróż.

RA–a–FR–3

Przedmiot: Transport na potrzeby przewoźnika kolejowego.

Odniesienie do załącznika II.1. do dyrektywy: 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Informacja dotycząca materiałów niebezpiecznych podawana w liście przewozowym.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport na potrzeby przewoźnika kolejowego w ilościach nieprzekraczających limitów określonych w ppkt 1.1.3.6 nie podlega obowiązkowi zgłoszenia ładunku.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (dekret z dnia 5 czerwca 2001 r. w sprawie transportu kolejowego towarów niebezpiecznych, „Dekret RID") – art. 20.2.

RA–a–FR–4

Przedmiot: Zwolnienie z etykietowania niektórych wagonów pocztowych.

Odniesienie do załącznika II.1. do dyrektywy: 5.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Obowiązek umieszczania etykiet na ścianach wagonów.

Treść ustawodawstwa krajowego: W etykiety muszą być zaopatrzone tylko wagony pocztowe przewożące ponad 3 tony materiału w tej samej klasie (oprócz 1, 6.2 lub 7).

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (dekret z dnia 5 czerwca 2001 r. w sprawie transportu kolejowego towarów niebezpiecznych, „Dekret RID”) – art. 21.1.

RA–a–FR–5

Przedmiot: Zwolnienie z etykietowania wagonów przewożących małe pojemniki.

Odniesienie do załącznika II.1. do dyrektywy: 5.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Obowiązek umieszczania etykiet na ścianach wagonów.

Treść ustawodawstwa krajowego: Jeśli etykiety umieszczone na małych pojemnikach są wyraźnie widoczne, to wagony nie muszą posiadać etykiet.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (dekret z dnia 5 czerwca 2001 r. w sprawie transportu kolejowego towarów niebezpiecznych, „Dekret RID”) – art. 21.2.

RA–a–FR–6

Przedmiot: Zwolnienie z etykietowania wagonów przewożących pojazdy drogowe z ładunkiem.

Odniesienie do załącznika II.1. do dyrektywy: 5.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Obowiązek umieszczania etykiet na ścianach wagonów.

Treść ustawodawstwa krajowego: Jeśli pojazdy drogowe mają etykiety odpowiadające przewożonym przez nie paczkom, to wagony nie muszą posiadać etykiet.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (dekret z dnia 5 czerwca 2001 r. w sprawie transportu kolejowego towarów niebezpiecznych, „Dekret RID”) – art. 21.3.

SE Szwecja

RA–a–SE–1

Przedmiot: Wagon kolejowy przewożący towary niebezpieczne jako towary ekspresowe nie musi być oznakowany etykietami.

Odniesienie do załącznika II.1. do dyrektywy: 5.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Wagony kolejowe przewożące towary niebezpieczne muszą posiadać etykiety.

Treść ustawodawstwa krajowego: Wagon kolejowy przewożący towary niebezpieczne jako towary ekspresowe nie musi być oznakowany etykietami.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: Dla towarów ekspresowych RID przewiduje ograniczenia ilościowe, dlatego jest to kwestia niewielkich ilości.

UK Zjednoczone Królestwo

RA–a–UK–1

Przedmiot: Przewóz niektórych towarów radioaktywnych stanowiących niewielkie zagrożenie, takich jak zegary, zegarki, czujniki dymu, tarcze kompasów.

Odniesienie do załącznika II.1. do dyrektywy: Większość wymagań RID.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące przewozu materiałów klasy 7.

Treść ustawodawstwa krajowego: Całkowite wyłączenie spod przepisów krajowych w zakresie niektórych produktów handlowych zawierających ograniczone ilości materiałów radioaktywnych.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996, reg 2(6) (as amended by Schedule 5 of the Carriage of Dangerous Goods (Amendment) Regulations 1999).

Uwagi: Odstępstwo to jest środkiem krótkoterminowym, potrzebnym do chwili włączenia do RID zmian podobnych do przepisów IAEA.

RA–a–UK–2

Przedmiot: Złagodzenie ograniczeń w zakresie transportu mieszanego materiałów wybuchowych oraz materiałów wybuchowych z innymi towarami niebezpiecznymi, w wagonach, pojazdach i kontenerach (N4/5/6).

Odniesienie do załącznika II.1. do dyrektywy: 7.5.2.1 i 7.5.2.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Ograniczenia w zakresie niektórych typów ładunków mieszanych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Ustawodawstwo krajowe jest mniej restrykcyjne w zakresie mieszanych przewozów materiałów wybuchowych pod warunkiem, że tego rodzaju transport może być wykonany bez ryzyka.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996, reg 2(6) (as amended by Schedule 5 of the Carriage of Dangerous Goods (Amendment) Regulations 1999).

Uwagi: Zjednoczone Królestwo pragnie dopuścić kilka wersji zasad dotyczących równoczesnego przewozu materiałów wybuchowych o różnym charakterze oraz materiałów wybuchowych razem z innymi towarami niebezpiecznymi. Każda wersja ma mieć

ograniczenia ilościowe dotyczące jednego lub wielu elementów składowych ładunku i będzie dopuszczona pod warunkiem, że „przedsięwzięto wszelkie uzasadnione, wykonalne praktycznie środki celem uniemożliwienia stykania się materiałów wybuchowych lub stwarzania zagrożenia w inny sposób przez wszystkie tego rodzaju towary”.

Przykłady wersji, które chce dopuścić Zjednoczone Królestwo:

1. Materiały wybuchowe o numerach w klasyfikacji UN 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 lub 0361 można przewozić w tym samym pojeździe z towarami niebezpiecznymi o numerze w klasyfikacji UN 1942. Ilość towaru UN 1942 dopuszczonego do przewozu ogranicza się przez uznanie go za materiał wybuchowy 1.1D.

2. Materiały wybuchowe o numerach w klasyfikacji UN 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 lub 0453 można przewozić w tym samym pojeździe z towarami niebezpiecznymi (z wyjątkiem gazów łatwopalnych, substancji zakaźnych i substancji toksycznych) dla kategorii transportu 2 lub z towarami niebezpiecznymi dla kategorii transportu 3 lub dla dowolnej ich kombinacji pod warunkiem, że całkowita masa lub objętość towarów niebezpiecznych dla kategorii transportu 2 nie przekracza 500 kg lub 500 litrów i całkowita masa netto tego rodzaju materiałów wybuchowych nie przekracza 500 kg.

3. Materiały wybuchowe o oznaczeniu 1.4G można przewozić z płynami i gazami łatwopalnymi dla kategorii transportu 2 lub z gazami niepalnymi i nietoksycznymi dla kategorii transportu 3 lub dla dowolnej ich kombinacji w tym samym pojeździe pod warunkiem, że całkowita masa lub objętość towarów niebezpiecznych razem wziętych nie przekracza 200 kg lub 200 litrów i całkowita masa netto materiałów wybuchowych nie przekracza 20 kg.

4. Artykuły wybuchowe o numerach w klasyfikacji UN 0106, 0107 lub 0257 można przewozić z artykułami wybuchowymi z grup zgodności D, E lub F, których są one składnikami. Całkowita ilość materiałów wybuchowych o numerach UN 0106, 0107 lub 0257 nie może przekraczać 20 kg.

RA–a–UK–3

Przedmiot: Dopuścić różną „maksymalną całkowitą ilość na jednostkę transportową” dla towarów klasy 1 w kategoriach 1 i 2 tabeli w ppkt 1.1.3.1.

Odniesienie do załącznika II.1. do dyrektywy: 1.1.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Zwolnienia odnoszące się do charakteru przewozu.

Treść ustawodawstwa krajowego: Ustanawia zasady dotyczące zwolnień w zakresie ograniczeń ilościowych i mieszanych przewozów materiałów wybuchowych.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(b).

Uwagi: Dopuścić różne limity ilościowe i mnożniki dla ładunków mieszanych w odniesieniu do towarów klasy 1 towary, a mianowicie „50” dla kategorii 1 i „500” dla kategorii 2. Przy

obliczaniu ładunków mieszanych stosuje się mnożniki „20” dla kategorii transportu 1 i „2” dla kategorii transportu 2.

RA–a–UK–4

Przedmiot: Przyjęcie RA–a–FR–6.

Odniesienie do załącznika II.1. do dyrektywy: 5.3.1.3.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Złagodzenie wymagań w zakresie oznakowania tablicami w transporcie kombinowanym.

Treść ustawodawstwa krajowego: Wymóg dotyczący umieszczania tablic nie dotyczy przypadków, gdy tablice pojazdu są wyraźnie widoczne.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(12).

Uwagi: Takie przepisy krajowe zawsze obowiązywały w Zjednoczonym Królestwie.

Na podstawie art. 7 ust. 2 lit. b) pkt 1

DE Niemcy

RA–b1–DE–1

Przedmiot: Transport hurtowy materiałów klasy 9 zanieczyszczonych PCB.

Odniesienie do załącznika II.1. do dyrektywy: 7.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Transport hurtowy.

Treść ustawodawstwa krajowego: Upoważnienie do transportu hurtem w zabudowach pojazdów lub uszczelnionych kontenerach, które mają uniemożliwiać przepuszczanie płynów lub pyłu.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 11.

Uwagi: Odstępstwo 11 ograniczone do dnia 31 grudnia 2004 r.; z roku 2005, te same postanowienia w ADR i RID.

Patrz również: Porozumienie wielostronne M137.

Lista nr 4*.

RA–b1–DE–2

Przedmiot: Transport opakowanych odpadów niebezpiecznych.

Odniesienie do załącznika II.1. do dyrektywy: Części od 1 do 5.

Treść załącznika do dyrektywy: Klasyfikacja, pakowanie i znakowanie.

Treść ustawodawstwa krajowego: Klasy od 2 do 6.1, 8 i 9: Pakowanie kombinowane i transport niebezpiecznych odpadów w pakunkach i IBC; odpady muszą być zapakowane w opakowania wewnętrzne (w formie, w jakiej zostały zebrane) i zaklasyfikowane do określonych grup odpadów (w celu uniknięcia niebezpiecznych reakcji w obrębie grupy odpadów); wykorzystanie specjalnych pisemnych instrukcji odnoszących się do grup odpadów i stosowanych jako list przewozowy; zbiórka odpadów domowych i laboratoryjnych itp.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 20.

Uwagi: Lista nr 6*.

SE Szwecja

RA–b1–SE–1

Przedmiot: Transport odpadów niebezpiecznych do zakładów utylizacji odpadów niebezpiecznych.

Odniesienie do załącznika II.1. do dyrektywy: Część 2, rozdział 5.2, i 6.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Klasyfikacja, znakowanie i etykietowanie oraz wymagania dotyczące konstrukcji i badania opakowań.

Treść ustawodawstwa krajowego: Ustawodawstwo obejmuje kryteria uproszczonej klasyfikacji, mniej restrykcyjne wymagania dotyczące konstrukcji i badania opakowań oraz zmienione wymagania dotyczące znakowania i etykietowania. Zamiast klasyfikować odpady niebezpieczne zgodnie z RID, kwalifikuje się je do różnych grup odpadów. Każda grupa odpadów zawiera substancje, które mogą, zgodnie z RID, być pakowane razem (pakowanie mieszane). Każde opakowanie zamiast numerem UN musi być oznaczone odpowiednim kodem grupy odpadów.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: Przepisy te można stosować tylko do transportu odpadów niebezpiecznych z miejsc publicznych recyklingu do zakładów utylizacji odpadów niebezpiecznych.

III

Transport śródlądowy

III.1. ADN

Rozporządzenia załączone do Europejskiego porozumienia w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (ADN), stosowane z mocą od dnia 1 stycznia 2009 r., oraz artykuły 3 ust. f, 3 ust. h, 8 ust. 1, 8 ust. 3, 17 i 18 ADN, przy czym rozumie się, że wyrazy „umawiająca się strona” zastępuje się odpowiednio wyrazami „państwo członkowskie”.

III.2. Dodatkowe przepisy przejściowe

-

III.3. Dodatkowe przepisy krajowe

-

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. TYTUŁ WNIOSKU:

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych

2. STRUKTURA ABM / ABB

Dziedzina polityki: *Energia i transport*

Zadanie: *Bezpieczeństwo i ochrona użytkowników usług energetycznych i transportowych*

3. POZYCJE W BUDŻECIE

3.1. Pozycje w budżecie (pozycje operacyjne i powiązane pozycje pomocy technicznej i administracyjnej (dawniej pozycje B.A)) wraz z treścią:

Bezpieczeństwo transportu 06 0701 00

3.2. Czas trwania działania i wpływu finansowego:

Nieokreślony, począwszy od 2008 r.

3.3. Informacje budżetowe:

Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków		Nowe	Wkład EFTA	Wkład krajów ubiegających się o członkostwo	Dział w perspektywie finansowej
06 0701 00	Nieobowiązkowe	Niezróżnicowane[18]	NIE	NIE	NIE	**Nie** [1A]

[18] Środki niezróżnicowane są dalej nazywane NDA.

4. ZESTAWIENIE ZASOBÓW

4.1. Zasoby finansowe

4.1.1. Zestawienie środków na zobowiązania (CA) i środków na płatności (PA)

(Rok n = 2006)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj wydatków	Sekcja nr		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 i później	Razem
Wydatki operacyjne[19]									
Środki na zobowiązania (CA)	8.1.	a			0,5		0,5		1,0
Środki na płatności (PA)		b			0,5		0,5		1,0
Wydatki administracyjne uwzględnione w kwocie referencyjnej[20]									
Pomoc techniczna i administracyjna (NDA)	8.2.4.	c							
KWOTA REFERENCYJNA OGÓŁEM									
Środki na zobowiązania		a+c			**0,5**		**0,5**		**1,0**
Środki na płatności		b+c			**0,5**		**0,5**		**1,0**
Wydatki administracyjne <u>nieuwzględnione</u> w kwocie referencyjnej [21]									
Wydatki na zasoby ludzkie i powiązane wydatki (NDA)	8.2.5.	d							
Koszty administracyjne inne niż koszty zasobów ludzkich i koszty powiązane, nieuwzględnione w kwocie referencyjnej (NDA)	8.2.6.	e							
Indykatywne koszty finansowe działania ogółem									
OGÓŁEM CA, w tym koszty zasobów ludzkich		a+c +d +e							
OGÓŁEM PA, w tym koszty zasobów ludzkich		b+c +d +e							

19 Wydatki niewchodzące w zakres rozdziału xx 01 w tytule xx.
20 Wydatki w ramach art. xx 01 04 w tytule xx.
21 Wydatki w ramach rozdziału xx 01, z wyłączeniem artykułu xx 01 04 lub xx 01 05.

Szczegółowe informacje dotyczące współfinansowania

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Organ współfinansujący		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 i później	Razem
……	f							
OGÓŁEM CA, w tym współfinansowanie	a+c +d +e +f							

4.1.2. Zgodność z programowaniem finansowym

■ Wniosek jest zgodny z istniejącym programowaniem finansowym.

☐ Wniosek wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w perspektywie finansowej.

☐ Wniosek może wymagać zastosowania postanowień porozumienia. międzyinstytucjonalnego[22] (tj. instrumentu elastyczności lub zmiany perspektywy finansowej).

4.1.3. Wpływ finansowy na dochody

■ Wniosek nie ma bezpośredniego wpływu finansowego na dochody

☐ Wniosek ma następujący wpływ finansowy na dochody:

mln EUR (do jednego miejsca po przecinku)

		Przed działaniem [Rok n-1]	Sytuacja po działaniu					
Pozycja budżetu	Przychód		[Rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][23]
	a) Przychód w liczbach bezwzględnych							
	b) Zmiana przychodu	*Δ*						

[22] Zob. punkty od 19 do 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

[23] W razie potrzeby, tj. jeżeli czas trwania działania przekroczy 6 lat, należy uzupełnić o dodatkowe kolumny.

4.2. Zasoby ludzkie – osoby zatrudnione na pełnym etacie (w tym urzędnicy, pracownicy czasowi i personel zewnętrzny) – szczegółowe informacje w pkt 8.2.1.

Wymagania na dany rok	Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 i później
Zasoby ludzkie ogółem						

5. OPIS I CELE

5.1. Potrzeba, która ma zostać zaspokojona w perspektywie krótko- lub długoterminowej

Część finansowa wniosku i niniejszej oceny dotyczy jedynie tłumaczeń umów i porozumień międzynarodowych, które są załącznikami do wnioskowanej dyrektywy, na języki Wspólnoty. Wniosek nie wiąże się z jakimikolwiek innymi konsekwencjami budżetowymi dla UE.

Szczególny problem związany z dyrektywami ramowymi w sprawie towarów niebezpiecznych 94/55/WE i 96/49/WE został określony w ich załącznikach, w których stwierdzono: „Uwaga: Wersje we wszystkich językach urzędowych Wspólnoty zostaną opublikowane, jak tylko będzie przygotowany tekst skonsolidowany i wykonane tłumaczenia (ADR / RID)". Służba Prawna uznaje, że oznacza to konieczność przetłumaczenia i opublikowania ADR i RID przez Komisję we wszystkich urzędowych językach Wspólnoty, zanim wejdą w życie dyrektywy. ADR / RID (oraz ADN) liczą po około 1000 stron i są zmieniane co dwa lata, przy czym same dokumenty nowelizacji liczą po 150-200 stron w każdym dwuletnim cyklu. Zwłaszcza po ostatnim rozszerzeniu Komisji nie udało się wykonać takiej ilości tłumaczeń. Od 2003 r. (cykle obejmujące lata 2003, 2004, 2005 r. i następny rok, 2007, w przygotowaniu) tłumaczono i publikowano jedynie nowelizujące dyrektywy Komisji, bez ich załączników. Państwa członkowskie dysponują więc prawodawstwem wspólnotowym stanowiącym podstawę dla podejmowanych przez nie krajowych działań legislacyjnych, jednak Wspólnota nie miała kompetencji do żądania działań krajowych lub do wszczynania w razie potrzeby procedur w sprawie naruszenia. ADR, RID i ADN są dostępne wyłącznie w języku angielskim i francuskim, a RID dostępny jest również w języku niemieckim. W każdym dwuletnim cyklu państwa członkowskie same tłumaczą dla celów prawodawstwa krajowego skonsolidowane wersje umów, które stosują. Państwa członkowskie na ogół nie wykorzystują do tego celu tłumaczeń wykonywanych przez Komisję, w związku z czym wartość wykonywanych tłumaczeń nie jest oczywista.

5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Wspólnoty i spójność wniosku z innymi instrumentami finansowymi oraz możliwa synergia

Intencją nowego wniosku – dyrektywy jest rezygnacja z tłumaczeń na poziomie Wspólnoty i pozostawienie tłumaczeń na języki krajowe i ich publikacji państwom członkowskim. Komisja powinna w związku z tym wspierać finansowo tłumaczenia krajowe, biorąc pod uwagę, że oszczędności Komisji pod względem kosztów tłumaczeń i publikacji przeważą nad wielkością wsparcia na rzecz państw członkowskich. Pierwszym rokiem budżetowym, w którym powinny być dostępne niezbędne środki, jest rok 2009; następnie środki będą potrzebne co dwa lata.

5.3. Cele, spodziewane wyniki oraz wskaźniki związane z wnioskiem w kontekście ABM (zarządzania opartego na działaniach)

Cel strategiczny Komisji: Bezpieczeństwo

Cel ogólny DG: Bezpieczeństwo

Cel operacyjny DG: Zwiększenie bezpieczeństwa w transporcie

Proponowana dyrektywa doprowadzi do uproszczenia i ujednolicenia przepisów UE w zakresie transportu towarów niebezpiecznych, w związku z czym zapewni poprawę bezpieczeństwa transportu.

Część finansowa wniosku umożliwi transpozycję dyrektywy poprzez udostępnienie krajowych tłumaczeń załączonych umów i porozumień międzynarodowych we wszystkich językach Wspólnoty.

5.4. Metoda realizacji (indykatywna)

- ☐ ***Zarządzanie scentralizowane***
  - ☐ bezpośrednio przez Komisję
  - ☐ pośrednio przez:
    - ☐ agencje wykonawcze
    - ☐ ustanowione przez Wspólnotę organy określone w art. 185 rozporządzenia finansowego
    - ☐ krajowe organy sektora publicznego/organy pełniące misję służby publicznej
- ■ ***Zarządzanie dzielone lub zdecentralizowane***
  - ■ z państwami członkowskimi
  - ☐ z krajami trzecimi
- ☐ ***Zarządzanie wspólne z organizacjami międzynarodowymi (należy wyszczególnić)***

Uwagi:

6. MONITORING I OCENA

6.1. System monitorowania

Komisja będzie otrzymywać wykonane zlecenia i będzie dokonywać płatności na ich podstawie.

6.2. Ocena

6.2.1. Ocena ex-ante

Przeprowadzono ocenę wpływu. Na jej podstawie stwierdzono, że preferowaną opcja było proponowane działanie legislacyjne mające na celu uproszczenie i ujednolicenie przepisów UE w zakresie transportu towarów niebezpiecznych. Za tym rozwiązaniem opowiadano się też we wszystkich konsultacjach. Część finansowa wniosku jest warunkiem niezbędnym dla dokonania uproszczenia.

6.2.2. Działania podjęte w wyniku oceny pośredniej/ex-post (wnioski wyciągnięte z podobnych doświadczeń w przeszłości)

Zewnętrzni konsultanci przeprowadzili ocenę omawianej dziedziny polityki w latach 2004-05: „Ocena polityki UE w sprawie transportu towarów niebezpiecznych od 1994 r.", jak wskazano w pkt 1.3.1. oceny wpływu. Ocena potwierdziła słuszność koncepcji przedstawionej we wniosku.

6.2.3. Warunki i częstotliwość przyszłych ocen

Planuje się przeprowadzenie odpowiedniej oceny określonej w pkt 6.2.2 w 2015 r.

7. ŚRODKI ZWALCZANIA NADUŻYĆ FINANSOWYCH

Ponieważ Komisja będzie dokonywać zapłaty dopiero po otrzymaniu wykonanych zleceń (krajowych tłumaczeń umów i porozumień międzynarodowych), których jakość można zweryfikować, nie istnieje ryzyko nadużyć finansowych.

8. SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE ZASOBÓW

8.1. Cele wniosku z uwzględnieniem ich kosztu finansowego (rok n = 2006)

Środki na zobowiązania w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

(Należy wskazać cele, działania i zlecenia)	**Rodzaj zlecenia**	**Średni koszt**	**Rok n**		**Rok n+1**		**Rok n+2**		**Rok n+3**		**Rok n+4**		**Rok n+5 i później**		**RAZEM**	
			Liczba zleceń	Koszt całkowity	Liczba zleceń	Koszt całkowity	Liczba zleceń	Koszt całkowity	Liczba zleceń	Koszt całkowity	Liczba zleceń	Koszt całkowity	Liczba zleceń	Koszt całkowity	Liczba zleceń	Koszt całkowity
CEL OPERACYJNY nr 1 [24] *Zwiększenie bezpieczeństwa w transporcie*																
Działanie 1 Wniosek – dyrektywa w sprawie towarów niebezpiecznych																
Zlecenie 1	Tłumaczenia	0,01					50	0,5			50	0,5			100	1,0
Suma cząstkowa Cel 1		0,01					50	0,5			50	0,5			100	1,0
KOSZT OGÓŁEM		0,01					50	0,5			50	0,5			100	1,0

[24] Zgodnie z opisem w sekcji 5.3.

8.2. Wydatki administracyjne

8.2.1. Wielkość i rodzaj zasobów ludzkich

Rodzaj stanowiska		Personel, któremu powierzono zarządzanie działaniem przy użyciu istniejących i/lub dodatkowych zasobów (**liczba stanowisk/pełnych etatów**)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Urzędnicy lub pracownicy czasowi[25] (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Pracownicy finansowani[26] w ramach art. XX 01 02							
Inni pracownicy[27] finansowani w ramach art. XX 01 04/05							
RAZEM							

8.2.2. Opis zadań wynikających z działania

8.2.3. Źródła zasobów ludzkich (stosunek pracy)

- ☐ Stanowiska obecnie przypisane do zarządzania programem, które zostaną utrzymane lub przekształcone
- ☐ Stanowiska wstępnie przyznane w ramach rocznej strategii politycznej/wstępnego projektu budżetu (APS/PDB) na rok n
- ☐ Stanowiska, o które zostanie złożony wniosek w ramach następnej procedury APS/PDB
- ☐ Przesunięcia w ramach istniejącej kadry kierowniczej (przesunięcia wewnętrzne)
- ☐ Stanowiska wymagane na rok n, które nie zostały przewidziane w APS/PDB w danym roku

[25] Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.
[26] Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.
[27] Koszty te są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

8.2.4. Inne wydatki administracyjne uwzględnione w kwocie referencyjnej (XX 01 04/05 – Wydatki na administrację i zarządzanie)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie (numer i treść)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później	RAZEM
1 Pomoc techniczna i administracyjna (w tym powiązane koszty personelu)							
Agencje wykonawcze[28]							
Inna pomoc techniczna i administracyjna							
- wewnętrzna							
- zewnętrzna							
Pomoc techniczna i administracyjna ogółem							

8.2.5. Koszt zasobów ludzkich i koszty powiązane (nieuwzględnione w kwocie referencyjnej)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj zasobów ludzkich	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później
Urzędnicy i pracownicy czasowi (XX 01 01)						
Pracownicy finansowani w ramach artykułu XX 01 02 (personel pomocniczy, oddelegowani eksperci krajowi (END), personel kontraktowy itp.) (wskazać pozycję budżetu)						
Koszt zasobów ludzkich i koszty powiązane (nieuwzględnione w kwocie referencyjnej) ogółem						

[28] Należy odnieść się do oceny skutków finansowych regulacji dla danej agencji wykonawczej/danych agencji wykonawczych.

Kalkulacja– ***Urzędnicy i pracownicy czasowi***

Kalkulacja– ***Pracownicy finansowani w ramach z art. XX 01 02***

8.2.6. Pozostałe wydatki administracyjne nieuwzględnione w kwocie referencyjnej

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później	RAZEM
XX 01 02 11 01 – podróże służbowe							
XX 01 02 11 02 – spotkania i konferencje							
XX 01 02 11 03 – Komitety[29]							
XX 01 02 11 04 – badania i konsultacje							
XX 01 02 11 05 – systemy informatyczne							
2 Inne wydatki na zarządzanie ogółem (XX 01 02 11)							
3 Inne wydatki o charakterze administracyjnym (należy wskazać jakie, odnosząc się do pozycji w budżecie)							
Ogółem wydatki administracyjne inne niż wydatki na zasoby ludzkie i powiązane koszty (nieuwzględnione w kwocie referencyjnej)							

[29] Należy określić rodzaj komitetu i grupę, do której należy.

Kalkulacja - ***Pozostałe wydatki administracyjne <u>nieuwzględnione</u> w kwocie referencyjnej***