

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B** **DYREKTYWA 2008/68/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**
z dnia 24 września 2008 r.
w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych
(Tekst mający znaczenie dla EOG)
(Dz.U. L 260 z 30.9.2008, str. 13)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <u>M1</u>	Decyzja Komisji 2009/240/WE z dnia 4 marca 2009 r.	L 71	23	17.3.2009
► <u>M2</u>	Decyzja Komisji 2010/187/UE z dnia 25 marca 2010 r.	L 83	24	30.3.2010
► <u>M3</u>	Dyrektywa Komisji 2010/61/UE z dnia 2 września 2010 r.	L 233	27	3.9.2010
► <u>M4</u>	Decyzja Komisji 2011/26/UE z dnia 14 stycznia 2011 r.	L 13	64	18.1.2011
► <u>M5</u>	Decyzja wykonawcza Komisji 2012/188/UE z dnia 4 kwietnia 2012 r.	L 101	18	11.4.2012
► <u>M6</u>	Dyrektywa Komisji 2012/45/UE z dnia 3 grudnia 2012 r.	L 332	18	4.12.2012



**DYREKTYWA 2008/68/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO
I RADY**

z dnia 24 września 2008 r.

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,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-
Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

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 ⁽³⁾ i dyrektywa Rady 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w zakresie kolejowego transportu towarów niebezpiecznych ⁽⁴⁾ 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.
- (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”).

⁽¹⁾ Dz.U. C 256 z 27.10.2007, s. 44.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 5 września 2007 r. (Dz.U. C 187 E z 24.7.2008, s. 148), wspólne stanowisko Rady z dnia 7 kwietnia 2008 r. (Dz.U. C 117 E z 14.5.2008, s. 1) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 19 czerwca 2008 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽³⁾ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 7.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 25.

▼B

- (5) ADR, RID i ADN określają jednolite zasady bezpiecznego transportu międzynarodowego towarów niebezpiecznych. Aby ujednoczyć w całej Wspólnocie warunki przewozu towarów niebezpiecznych i zapewnić funkcjonowanie wspólnego rynku transportu, zasady te powinny zostać również rozszerzone na transport krajowy.
- (6) Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć zastosowania do transportu towarów niebezpiecznych w pewnych wyjątkowych okolicznościach związanych z charakterem wykonujących go pojazdów lub statków, lub z ograniczonym charakterem realizowanego transportu.
- (7) Przepisy niniejszej dyrektywy nie powinny mieć również zastosowania do transportu towarów niebezpiecznych w ramach bezpośredniej i fizycznej odpowiedzialności lub pod nadzorem sił zbrojnych. Transport towarów niebezpiecznych realizowany przez podmioty gospodarcze działające na zlecenie sił zbrojnych powinien jednak być objęty zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, chyba że obowiązki umowne tych podmiotów wykonywane są w ramach bezpośredniej i fizycznej odpowiedzialności lub pod nadzorem sił zbrojnych.
- (8) Państwo członkowskie niemające systemu kolejowego ani perspektywy posiadania go w najbliższej przyszłości ponosiłoby nieproporcjonalny i bezcelowy obowiązek, gdyby miało dokonać transpozycji i wdrożenia przepisów niniejszej dyrektywy w odniesieniu do kolei. Państwo takie należy zwolnić, dopóki nie posiada ono systemu kolejowego, z obowiązku transpozycji i wdrożenia przepisów niniejszej dyrektywy w odniesieniu do transportu kolejowego.
- (9) 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 jeżeli nie są takimi drogami przewożone towary niebezpieczne.
- (10) Bez uszczerbku dla prawa wspólnotowego i przepisów załącznika I sekcja I.1 (1.9), załącznika II sekcja II.1 (1.9) i załącznika III sekcja III.1 (1.9) państwa członkowskie powinny zachować prawo, ze względów bezpieczeństwa transportu, do utrzymania lub przyjęcia przepisów w obszarach nieobjętych niniejszą dyrektywą. Przepisy te powinny być szczegółowe i jasno sprecyzowane.
- (11) Każde państwo członkowskie powinno zachować prawo do regulowania lub wprowadzenia zakazu transportu towarów niebezpiecznych na swoim terytorium, wyłącznie z powodów innych niż względy bezpieczeństwa, takich jak bezpieczeństwo państwa lub ochrona środowiska.
- (12) 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 oraz niniejszej dyrektywy.
- (13) Każde państwo członkowskie powinno zachować prawo do stosowania bardziej rygorystycznych przepisów w odniesieniu do przewozów krajowych wykonywanych przez środki transportu zarejestrowane lub wprowadzone do ruchu na jego terytorium.

▼B

- (14) Ujednoczenie warunków odnoszących się do 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 szczególnych warunków. Takie odstępstwa powinny zostać wymienione w niniejszej dyrektywie jako „odstępstwa krajowe”.
- (15) W razie sytuacji nietypowych i wyjątkowych państwa członkowskie powinny mieć prawo wydawania indywidualnych zezwoleń na transport na ich terytorium towarów niebezpiecznych, który w innych przypadkach byłby zabroniony na mocy niniejszej dyrektywy.
- (16) 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 oraz transportu przez tunel pod kanałem La Manche. Państwom członkowskim należy również zezwolić na utrzymanie i przyjęcie przepisów dotyczących kolejowego transportu towarów niebezpiecznych między państwami członkowskimi a państwami stronami Organizacji Współpracy Kolei (OSJD) do czasu ujednoczenia przepisów wymienionych w załączniku II do umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej („SMGS”) z przepisami załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy i – tym samym – z przepisami RID. W terminie 10 lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy Komisja powinna ocenić konsekwencje tych przepisów oraz, w razie konieczności, przedstawić odpowiednie wnioski. Takie przepisy powinny zostać wymienione w niniejszej dyrektywie jako „dodatkowe przepisy przejściowe”.
- (17) 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. Zmiany ADR, RID i ADN oraz odpowiadające im dostosowania załączników powinny wchodzić w życie jednocześnie. Komisja powinna, w odpowiednich przypadkach, zapewnić państwom członkowskim pomoc finansową na potrzeby tłumaczenia ADR, RID i ADN oraz zmian do nich na języki urzędowe tych państw.
- (18) 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 ⁽¹⁾.
- (19) W szczególności Komisja powinna być uprawniona do dostosowywania załączników do postępu naukowo-technicznego. Ponieważ środki takie mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie elementami innymi niż istotne, powinny one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (20) Komisja powinna mieć również możliwość weryfikacji wykazów odstępstw krajowych i podejmowania decyzji o zastosowaniu i wdrożeniu środków nadzwyczajnych w razie wypadku lub zdarzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

▼B

- (21) W określonych przypadkach, gdy jest to uzasadnione efektywnością postępowania, ograniczenia czasowe, które zazwyczaj obowiązują w kontekście procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą, powinny być skrócone w sytuacji przyjmowania dostosowań do załączników do postępu naukowego i technicznego.
- (22) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie zapewnienie jednolitego stosowania ujednoczonych zasad bezpieczeństwa w całej Wspólnocie i wysoki poziom bezpieczeństwa krajowych i międzynarodowych przewozów, nie mogą zostać w wystarczającym stopniu osiągnięte przez państwa członkowskie, a ze względu na rozmiar i skutki niniejszej dyrektywy mogą zostać lepiej osiągnięte na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodne z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (23) Przepisy niniejszej dyrektywy pozostają bez uszczerbku dla zobowiązań podjętych przez Wspólnotę i jej państwa członkowskie zgodnie z celami ustalonymi na Konferencji Organizacji Narodów Zjednoczonych w sprawie Środowiska i Rozwoju (UNCED), która odbyła się w Rio de Janeiro w czerwcu 1992 r., zmierzających do przyszłej harmonizacji systemów klasyfikacji substancji niebezpiecznych.
- (24) Przepisy niniejszej dyrektywy pozostają bez uszczerbku dla prawodawstwa wspólnotowego regulującego warunki bezpieczeństwa, na podstawie których powinny być przewożone czynniki biologiczne i mikroorganizmy zmodyfikowane genetycznie, objęte dyrektywą Rady 90/219/EWG z dnia 23 kwietnia 1990 r. w sprawie ograniczonego stosowania mikroorganizmów zmodyfikowanych genetycznie⁽¹⁾, dyrektywą 2001/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 marca 2001 r. w sprawie zamierzonego uwalniania do środowiska organizmów zmodyfikowanych genetycznie⁽²⁾ i dyrektywą 2000/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie ochrony pracowników przed ryzykiem związanym z narażeniem na działanie czynników biologicznych w miejscu pracy⁽³⁾.
- (25) 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 Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy⁽⁴⁾, i jej dyrektyw szczegółowych.
- (26) Dyrektywa Rady 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej⁽⁵⁾ przewiduje, że statki posiadające świadectwo wydane zgodnie z rozporządzeniem w sprawie transportu substancji niebezpiecznych na Renie (ADNR) mogą przewozić towary niebezpieczne na terytorium Wspólnoty zgodnie z warunkami podanymi w takim świadectwie. W konsekwencji przyjęcia niniejszej dyrektywy dyrektywa 2006/87/WE powinna zostać zmieniona w celu usunięcia tego postanowienia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 117 z 8.5.1990, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 106 z 17.4.2001, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 262 z 17.10.2000, s. 21.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 183 z 29.6.1989, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1.

▼B

- (27) Państwom członkowskim należy przyznać trwający do 2 lat okres przejściowy przeznaczony na zastosowanie przepisów niniejszej dyrektywy w odniesieniu do śródlądowych dróg wodnych, co da im dość czasu na dostosowanie przepisów krajowych, ustalenie ram prawnych i przeszkolenie pracowników. W odniesieniu do wszystkich zaświadczeń dotyczących osób i jednostek pływających, a wydanych przed okresem przejściowym przeznaczonym na zastosowanie przepisów niniejszej dyrektywy w odniesieniu do śródlądowych dróg wodnych lub w czasie jego trwania, należy przewidzieć ogólny okres przejściowy wynoszący pięć lat, chyba że zaświadczenie wydane zostało na okres krótszy.
- (28) 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 ⁽¹⁾, 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 ⁽²⁾, 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 ⁽³⁾ 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 ⁽⁴⁾.
- (29) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽⁵⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, na własne potrzeby i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które możliwie wyczerpująco odzwierciedlają korelacje między niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do publicznej wiadomości,

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;

⁽¹⁾ Dz.U. L 145 z 19.6.1996, s. 10.

⁽²⁾ Dz.U. L 118 z 19.5.2000, s. 41.

⁽³⁾ Dz.U. L 85 z 2.4.2005, s. 58.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 61 z 8.3.2005, s. 41.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

▼ B

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

d) wykonywanego w całości w granicach zamkniętego obszaru.

2. Załącznik II sekcja II.1 nie mają zastosowania do państw członkowskich, które nie posiadają systemu kolejowego, dopóki taki system nie powstanie na ich terytorium.

3. W ciągu jednego roku od wejścia w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu załącznika III sekcja 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.

4. Państwa członkowskie mogą ustanawiać szczegółowe wymagania dotyczące bezpieczeństwa krajowego i międzynarodowego transportu towarów niebezpiecznych na ich terytorium, w odniesieniu do:

a) transportu towarów niebezpiecznych pojazdami, wagonami i statkami żeglugi śródlądowej nieobjętymi niniejszą dyrektywą;

b) w uzasadnionych przypadkach – obowiązkowego korzystania z wyznaczonych tras, w tym korzystania, z wyznaczonych środków transportu;

c) szczególnych przepisów dotyczących transportu towarów niebezpiecznych w pociągach pasażerskich.

Komisja jest informowana o tych przepisach i ich uzasadnieniach.

Komisja informuje odpowiednio pozostałe państwa członkowskie.

5. Państwa członkowskie mogą uregulować lub zakazać, jedynie ze względów innych niż bezpieczeństwo podczas transportu, transport towarów niebezpiecznych na ich terytorium.

*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 dla 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 europejską umowę w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi, zawartą w Genewie w dniu 26 maja 2000 r., ze zmianami;

▼B

- 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, maszyn samobieżnych oraz ciągników rolniczych i leśnych, pod warunkiem że transportując towary niebezpieczne, poruszają się z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h;
- 5) „wagon” oznacza każdy pojazd szynowy bez własnego układu napędzającego, 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. 6, towarów niebezpiecznych nie przewozi się, o ile zabraniają tego załącznik I sekcja I.1, załącznik II sekcja II.1 i załącznik III sekcja 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 załączniku I sekcja I.1, załączniku II sekcja II.1 i załączniku III sekcja III.1.

*Artykuł 4***Kraje trzecie**

Transport towarów niebezpiecznych pomiędzy państwami członkowskimi a krajami trzecimi jest dozwolony pod warunkiem zgodności z przepisami ADR, RID lub ADN, o ile nie zastrzeżono inaczej w załącznikach.

*Artykuł 5***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, wagony i statki żeglugi śródlądowej 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. 9 ust. 2, Komisja podejmuje decyzję zezwalającą lub nie na wdrożenie danych środków i określającą okres obowiązywania takiego zezwolenia.

*Artykuł 6***Odstępstwa**

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

▼B

2. a) Państwa członkowskie mogą wnioskować o odstępstwa od przepisów załącznika I sekcja I.1, załącznika II sekcja II.1 lub załącznika III sekcja III.1 w zakresie transportu niewielkich ilości pewnych towarów niebezpiecznych w obrębie ich terytoriów, 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 przepisów załącznika I sekcja I.1, załącznika II sekcja II.1 lub załącznika III sekcja III.1 w zakresie transportu towarów niebezpiecznych w obrębie ich terytorium w odniesieniu do:
 - (i) transportu lokalnego na krótkich odcinkach; lub
 - (ii) 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 lit. a) i b) i zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9 ust. 2, podejmuje decyzję w sprawie zezwolenia na odstępstwo i dodania go do listy odstępstw krajowych w załączniku I sekcja I.3, załączniku II sekcja II.3 lub załączniku III sekcja III.3.

3. Odstępstwa zgodne z ust. 2 obowiązują przez okres nieprzekraczający 6 lat od daty zezwolenia, określany w decyzji o zezwoleniu. Co do istniejących odstępstw ustanowionych w załączniku I sekcja I.3, załączniku II sekcja II.3 oraz załączniku III sekcja III.3 za datę zezwolenia na takie odstępstwa uznaje się dzień 30 czerwca 2009 r. Jeżeli w odstępstwie nie zastrzeżono inaczej, obowiązuje ono przez okres 6 lat.

Odstępstwa nie są dyskryminujące.

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

Jeżeli nie została przyjęta zmiana załącznika I sekcja I.1, załącznika II sekcja II.1 lub załącznika III sekcja III.1 dotycząca przedmiotu odstępstwa, Komisja, działając zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9 ust. 2, przedłuża ważność zezwolenia na kolejny okres nieprzekraczający 6 lat od daty zezwolenia określonej w decyzji o zezwoleniu.

Jeżeli została przyjęta zmiana załącznika I sekcja I.1, załącznika II sekcja II.1 lub załącznika III sekcja III.1 dotycząca przedmiotu odstępstwa, Komisja, działając zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9 ust. 2, może:

- a) oświadczyć, że odstępstwo jest nieaktualne, i skreślić je z właściwego załącznika;
- b) zmniejszyć zakres zezwolenia i odpowiednio zmienić właściwy załącznik;
- c) przedłużyć zezwolenie na kolejny okres nieprzekraczający 6 lat od daty zezwolenia, który to okres zostanie określony w decyzji o zezwoleniu.

▼B

5. Każde państwo członkowskie może, wyjątkowo i pod warunkiem zachowania warunków bezpieczeństwa, wydawać indywidualne zezwolenia na wykonywanie na swoim terytorium 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 7***Przepisy przejściowe**

1. Na swoim terytorium państwa członkowskie mogą utrzymać przepisy wymienione w załączniku I sekcja I.2., załączniku II sekcja II.2. i załączniku III sekcja III.2.

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

2. Z zastrzeżeniem art. 1 ust. 3 państwa członkowskie mogą postanowić, że nie będą stosować załącznika III sekcja III.1 w okresie najpóźniej do dnia 30 czerwca 2011 r. W takim przypadku państwo członkowskie nadal obowiązują przepisy dyrektyw 96/35/WE oraz 2000/18/WE w zakresie wodnego transportu śródlądowego, mające zastosowanie w dniu 30 czerwca 2009 r.

*Artykuł 8***Dostosowania**

1. 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. 9 ust. 3.

2. Komisja, w odpowiednich przypadkach, dostarcza państwom członkowskim wsparcia finansowego na potrzeby przetłumaczenia ADR, RID i ADN oraz ich zmian na języki urzędowe tych państw.

*Artykuł 9***Procedura komitetu**

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

2. W przypadku odesłania 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 odesłania do niniejszego artykułu stosuje się art. 5a ust. 1–4, art. 5b i art. 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

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

▼ B*Artykuł 10***Transpozycja**

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie, najpóźniej do dnia 30 czerwca 2009 r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Informują one Komisję o tekstach tych przepisów.

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

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

*Artykuł 11***Zmiana**

W dyrektywie 2006/87/WE skreśla się art. 6.

*Artykuł 12***Uchylenia**

1. Z dniem 30 czerwca 2009 r. 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 terminów ważności.

2. Uchyła się decyzje 2005/263/WE i 2005/180/WE.

*Artykuł 13***Wejście w życie**

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

*Artykuł 14***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

▼ B*ZAŁĄCZNIK I***TRANSPORT DROGOWY****▼ M6****I.1. ADR**

Załączniki A i B do ADR, stosowane z mocą od dnia 1 stycznia 2013 r., przy czym rozumie się, że wyrazy „umawiająca się strona” zastępuje się odpowiednio wyrazami „państwo członkowskie”.

▼ B**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 sekcja 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 zapewniają 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, 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 sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy.
4. 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 sekcja I.1 do dyrektywy.
5. Każde państwo członkowskie może, na potrzeby operacji transportowych realizowanych z użyciem pojazdów zarejestrowanych na swoim terytorium, utrzymywać 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 sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy.
6. Państwa członkowskie mogą utrzymać obowiązujące w dniu 31 grudnia 1996 r. ograniczenia krajowe w zakresie transportu substancji zawierających dioksydy i furany.

▼ M5**I.3. Odstępstwa krajowe**

Odstępstwa dla państw członkowskich dotyczące transportu towarów niebezpiecznych na terytorium tych państw na podstawie art. 6 ust. 2 dyrektywy 2008/68/WE.

▼ **M5**

Numeracja odstępstw: RO-a/bi/bii-MS-nn

RO = transport drogowy

a/bi/bii = art. 6 ust. 2 lit. a)/lit. b) ppkt (i)/lit. b) ppkt (ii)

MS = skrót nazwy państwa członkowskiego

nn = liczba porządkowa

Na podstawie art. 6 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2008/68/WE

BE Belgia

RO-a-BE-1

Przedmiot: Klasa 1 – Małe ilości.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 1.1.3.6

Treść załącznika do dyrektywy: 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 maksymalnie 25 kg dynamitu lub silnych materiałów wybuchowych i 300 detonatorów w zwykłych pojazdach silnikowych, z zastrzeżeniem warunków określonych przez służbę ds. materiałów wybuchowych.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Article 111 de l'arrêté royal 23 septembre 1958 sur les produits explosifs.*

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-BE-2

Przedmiot: Transport nieoczyszczonych pustych pojemników po produktach różnych klas.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.1.6

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

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Dérogation 6-97.*

Uwagi: Odstępstwo zarejestrowane przez Komisję Europejską pod nr 21 (na mocy art. 6 ust. 10 dyrektywy 94/55/WE).

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-BE-3

Przedmiot: Przyjęcie RO-a-UK-4.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego:

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-BE-4

Przedmiot: Zwolnienie ze wszystkich wymogów ADR w odniesieniu do transportu krajowego maksymalnie 1 000 zużytych jonowych czujników dymu z prywatnych gospodarstw domowych do zakładu przetwarzania w Belgii, za pośrednictwem punktów zbiórki przewidzianych w wersji selektywnej zbiórki czujników dymu.

Odniesienie do ADR: Wszystkie wymogi.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE:

Treść ustawodawstwa krajowego: Wykorzystanie jonowych czujników dymu w gospodarstwach domowych nie podlega regulacyjnemu nadzorowi radiologicznemu, jeżeli czujnik dymu należy do homologowanego typu. Transport takich czujników dymu do użytkownika końcowego również zwolniony jest z wymogów ADR. (zob. 2.2.7.1.2 lit. d)).

▼ M5

Dyrektywa 2002/96/WE w sprawie zużytego sprzętu elektrotechnicznego i elektronicznego (WEEE) wymaga selektywnej zbiórki zużytych czujników dymu przeznaczonych do przetworzenia obwodów oraz, w przypadku jonowych czujników dymu, do usunięcia substancji radioaktywnych. W celu umożliwienia takiej selektywnej zbiórki opracowano scenariusz mający za zadanie zachęcenie gospodarstw domowych do przekazywania zużytych czujników dymu do punktów zbiórki, z których czujniki takie mogą być przewiezione do zakładu przetwarzania, niekiedy poprzez drugi punkt zbiórki lub miejsce tymczasowego składowania.

W punktach zbiórki udostępnione zostaną opakowania metalowe, w których umieścić można nie więcej niż 1 000 czujników dymu. Z punktów zbiórki jedno takie opakowanie z czujnikami dymu może zostać przetransportowane wraz z innymi odpadami do tymczasowego składowiska lub zakładu przetwarzania. Opakowanie opatruje się etykietą z napisem „czujnik dymu”.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *scenariusz selektywnej zbiórki czujników dymu objęty jest warunkami usuwania homologowanych przyrządów, przewidzianymi w art. 3.1.d.2 dekretu królewskiego z dnia 20 lipca 2001 r.: przepisy ogólne w zakresie ochrony przed promieniowaniem.*

Uwagi: Odstępstwo to jest niezbędne w celu umożliwienia selektywnej zbiórki zużytych jonowych czujników dymu.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

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 sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: Podpunkty 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 łączyć razem z niektórymi towarami niebezpiecznymi (produkty związane z produkcją samochodów) w pewnych ilościach, wymienionych w zwolnieniu. Nie można przekraczać wartości 1 000 (porównywalne z ppkt 1.1.3.6.4).

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 28.*

Uwagi: Zwolnienie 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.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

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 sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: Podpunkty 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.

▼ **M5**

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); 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 dyrektywy 94/55/WE).

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-DE-3

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: Przepisy dotyczące towarów o numerach UN 1202, 1203 i 1223.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Specyfikacja mających zastosowanie przepisów i przepisów pomocniczych dotyczących stosowania odstępstwa; do 1 000 l: porównywalne z pustymi, nieoczyszczonymi opakowaniami; powyżej 1 000 l: Zgodność z niektórymi przepisami dotyczącymi cystern, transport wyłącznie pustych i nieczyszczonych.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 24.*

Uwagi: Lista nr 7, 38, 38a.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-DE-5

Przedmiot: Pozwolenie na stosowanie opakowań kombinowanych.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: Podpunkt 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 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 21.*

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

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

DK Dania

RO-a-DK-1

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: Część 2, 3, 4.1, 5.2, 5.4 oraz 8.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Zasady klasyfikacji, przepisy szczególne, przepisy dotyczące opakowań, przepisy dotyczące oznaczania i etykietowania, dokument przewozowy i szkolenie.

Treść ustawodawstwa krajowego: Opakowania wewnętrzne lub artykuły zawierające odpady lub pozostałości towarów niebezpiecznych zebranych z gospodarstw domowych lub niektórych przedsiębiorstw mogą być umieszczane razem w opakowaniach zewnętrznych. Zawartość każdego opakowania wewnętrznego lub każdego opakowania zewnętrznego nie może przekraczać ustalonych ograniczeń masy bądź objętości. Odstępstwa od przepisów dotyczących klasyfikacji, opakowań, oznaczania i etykietowania, dokumentacji i szkolenia.

▼ **M5**

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Bekendtgørelse nr. 437 af 6. juni 2005 om vejtransport af farligt gods, § 4 stk. 3.*

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

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-DK-2

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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. 1.*

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 po gwałtownym hamowaniu. 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.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

FI Finlandia

RO-a-FI-1

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 4.1, 5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące opakowań, dokumentacja.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport towarów niebezpiecznych w pewnych ilościach nieprzekraczających ograniczenia określonego w 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 promieniotwórczych o niskim poziomie zagrożenia, w ilości maksymalnie 50 kg do celów ochrony zdrowia i badań, pojazd nie musi być oznaczony i wyposażony zgodnie z ADR.

▼ **M5**

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

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-FI-2

Przedmiot: Opis pustych cystern w dokumencie przewozowym.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.1.6.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy szczególne dotyczące pustych, nieoczyszczonych opakowań, pojazdów, kontenerów, cystern, pojazdów baterii oraz wieloelementowych kontenerów do gazu (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 może 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)*.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-FI-3

Przedmiot: Etykietowanie i oznaczenie jednostki transportowej przewożącej materiały wybuchowe.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 5.3.2.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Ogólne przepisy dotyczące oznaczania przy użyciu pomarańczowej tabliczki.

Treść ustawodawstwa krajowego: Jednostki transportowe przewożące (zazwyczaj przy użyciu furgonetek) małe ilości materiałów wybuchowych (maksymalnie 1 000 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)*.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

FR Francja

RO-a-FR-2

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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, objętych kodem towaru UN 3291 o masie mniejszej lub równej 15 kg.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Arrêté du 1^{er} juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route – Article 12*.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-FR-5

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

▼ **M5**

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 8.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Transport pasażerów i towarów niebezpiecznych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport towarów niebezpiecznych innych niż towary należące do klasy 7 jako bagażu ręcznego, dozwolony w pojazdach transportu publicznego: stosuje 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 29 mai 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres, annexe I paragraphe 3.1.*

Uwagi: W bagażu ręcznym dopuszcza się jedynie towary niebezpieczne przeznaczone do osobistego lub zawodowego użytku własnego. Osobom cierpiącym na zaburzenia oddechowe zezwala się na przewożenie przenośnych naczyń z gazem w ilości niezbędnej na jedną podróż.

Data utraty ważności: 29 lutego 2016 r.

RO-a-FR-6

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Obowiązek posiadania dokumentu przewozowego.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport własny małych ilości towarów niebezpiecznych innych niż towary należące do klasy 7, nieprzekraczających ograniczeń określonych w ppkt 1.1.3.6, nie podlega obowiązkowi posiadania dokumentu przewozowego przewidzianego w pkt 5.4.1.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Arrêté du 29 mai 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres annexe I, paragraphe 3.2.1.*

Data utraty ważności: 29 lutego 2016 r.

IE Irlandia

RO-a-IE-1

Przedmiot: Zwolnienie z wymogu zawartego w pkt 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 °C), oraz klasy 6.1 ADR, wymienionych w ppkt 2.2.61.3 jako pestycydy T6, płynne (temperatura zapłonu nie mniejsza niż 23 °C), gdy ilości przewożonych towarów niebezpiecznych nie przekraczają ilości określonych w ppkt 1.1.3.6 ADR.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymóg posiadania dokumentu przewozowego.

Treść ustawodawstwa krajowego: Dokument przewozowy nie jest wymagany do przewozu pestycydów klasy 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.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-IE-2

Przedmiot: Zwolnienie z wymogu zawartego w niektórych postanowieniach ADR dotyczących opakowań, oznaczania i etykietowania małych ilości (poniżej ograniczeń 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 UN 0092, UN 0093, UN 0191, UN 0195, UN 0197, UN 0240, UN 0312, UN 0403, UN 0404 lub UN 0453, w przypadku przewozu do najbliższych koszar w celu ich unieszkodliwienia.

▼ **M5**

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 1.1.3.6, 4.1, 5.2 i 6.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Unieszkodliwianie przeterminowanych artykułów pirotechnicznych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Postanowienia ADR dotyczące opakowań, oznaczania i etykietowania przeterminowanych artykułów pirotechnicznych noszących odpowiednie numery UN 0092, UN 0093, UN 0191, UN 0195, UN 0197, UN 0240, UN 0312, UN 0403, UN 0404 lub UN 0453 w przypadku przewozu do najbliższych koszar nie mają zastosowania pod warunkiem przestrzegania ogólnych postanowień ADR dotyczących opakowań oraz zamieszczenia w dokumencie przewozowym informacji dodatkowych. Przepis dotyczy wyłącznie transportu lokalnego do najbliższych koszar małych ilości przeterminowanych artykułów pirotechnicznych w celu ich bezpiecznego unieszkodliwienia.

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 w celu ich bezpiecznego unieszkodliwienia, sprawiał problemy, szczególnie w związku z wymaganiami dotyczącymi opakowań. Odstępstwo to dotyczy małych ilości (poniżej ilości określonych w ppkt 1.1.3.6) w transporcie lokalnym.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-IE-3

Przedmiot: Zwolnienie z wymagań określonych w działach 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, badania lub złomowania.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 6.7 i 6.8.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Zwolnienie z wymagań określonych w 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 lit. 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 zmiana do „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004”*.

Uwagi: Zbiorniki te wykorzystywane są do składowania substancji w stałych obiektach, 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 dyrektywy 94/55/WE.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-IE-4

Przedmiot: Zwolnienie z wymagań określonych w działach 5.3, 5.4, 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 sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 5.3, 5.4, 7 oraz załącznik B.

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

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

▼ **M5**

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

Uwagi: Główna działalność polega na dystrybucji opakowań z napojami, które nie są substancjami objętymi zakresem ADR, razem z małą liczbą niewielkich butli zawierających gazy stosowane w dystrybutorach tych napojów.

Poprzednio objęte art. 6 ust. 10 dyrektywy 94/55/WE.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-IE-5

Przedmiot: Zwolnienie w odniesieniu do transportu krajowego na terenie Irlandii z wymagań określonych w postanowieniach dotyczących konstrukcji i testowania naczyń oraz ich stosowania, zawartych w działach 6.2 oraz 4.1 ADR dotyczących butli oraz bębnow ciśnieńowych 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, z którego przewieziono je w sposób multimodalny; oraz (iii) butle i bębny ciśnieniowe są rozprowadzane lokalnie w małych ilościach.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 1.1.4.2, 4.1 i 6.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące przewozu w ramach transportu multimodalnego, włączając przewóz drogą morską, wykorzystywania butli i bębnow ciśnieńowych do gazów klasy 2 ADR oraz konstrukcji i badania butli i bębnow ciśnieńowych do gazów klasy 2 ADR.

Treść ustawodawstwa krajowego: Postanowienia działu 4.1 oraz 6.2 nie stosują się do butli i bębnow ciśnieńowych 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 bębnow ciśnieńowych do użytkownika końcowego obejmuje jedynie jedną podróż, od odbiorcy transportu multimodalnego (o którym mowa w ppkt (iii)), zakończoną w trakcie jednego dnia; (v) butle i bębny ciśnieniowe nie są ponownie napełniane na terytorium państwa, ale są zwracane, jako nominalnie puste, do kraju pochodzenia, z którego przewieziono je w sposób multimodalny (o którym mowa w ppkt (iii)); oraz (vi) butle i bębny ciśnieniowe są rozprowadzane lokalnie na terytorium państwa w małych ilościach.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Proponowana zmiana 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 zakresem obowiązywania 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 kodeksem 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 dyrektywy 94/55/WE.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

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 transportu drogowego towarów niebezpiecznych w Republice Litewskiej, przyjęta w dniu 23 marca 2000 r.).

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

▼ **M5**

UK Zjednoczone Królestwo

RO-a-UK-1

Przedmiot: Przewóz niektórych towarów zawierających materiały radioaktywne stanowiące niewielkie zagrożenie, takich jak zegary, zegarki, czujniki dymu, tarcze kompasów (E1).

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: Większość wymagań ADR.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Całkowite zwolnienie z 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 nie więcej niż 500 czujników dymu do użytku domowego, których indywidualna aktywność nie przekracza 40 kBq; lub w jakimkolwiek pojeździe bądź wagonie kolejowym maksymalnie 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 Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej (IAEA).

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

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 sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: Podpunkty 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.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-UK-3

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 8.1.4.

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

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

▼ **M5**

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.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-UK-4

Przedmiot: Dystrybucja towarów w opakowaniach wewnętrznych 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 sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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 dla końcowych etapów przewozu ze składu dystrybucyjnego do detalisty lub użytkownika, bądź od detalisty do użytkownika końcowego. Celem niniejszego odstępstwa jest umożliwienie przewozu naczyń wewnętrznych z towarami przeznaczonymi do dystrybucji lokalnej na ostatnim etapie dystrybucji lokalnej bez opakowania zewnętrznego.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-UK-5

Przedmiot: Dopuszczenie innej „maksymalnej ilości całkowitej przypadającej 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 sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: Podpunkty 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 ładunków materiałów wybuchowych.

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

Uwagi: Celem jest umożliwienie wprowadzenia różnych ograniczeń ilościowych 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.

Poprzednio objęte art. 6 ust. 10 dyrektywy 94/55/WE.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-UK-6

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

▼ M5

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 7.5.5.2.

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

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

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

Uwagi: Przepisy Zjednoczonego Królestwa dopuszczają maksymalną masę netto 5 000 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 m. 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 załadunkowych i rozładunkowych na początku i końcu transportu. W praktyce urządzenia tego rodzaju rzadko występują. W Zjednoczonym Królestwie używa się niewielu pojazdów EX/III i dla przemysłu niezwykle uciążliwy byłby wymóg 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. W celu rozwiązania tego problemu Zjednoczone Królestwo zawsze zezwalało na przewóz w pojazdach EX/II do 5 000 kg tego typu artykułów. Obecne ograniczenie nie zawsze wystarcza, gdyż jeden artykuł może zawierać więcej niż 1 000 kg materiału wybuchowego.

Od 1950 r. miały miejsce tylko dwa przypadki (oba w latach pięćdziesiątych) eksplozji materiałów wybuchowych o wadze ponad 5 000 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 pojazdów. Dowody pochodzące ze sprawozdań wojskowych i danych z prób uderzeń pocisków wskazują, że dla zainicjowania eksplozji naboju potrzebna jest prędkość zderzenia przekraczająca prędkość otrzymywaną w próbie spadkowej z wysokości 12 m.

Obecne normy bezpieczeństwa nie byłyby naruszone.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-UK-7

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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, dział 8.5 S1(6).

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

Uwagi: W kontekście krajowym wymagania ADR w zakresie nadzoru nie zawsze są wykonalne.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-UK-8

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

▼ M5

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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 ładunków 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, Regulation 18.*

Uwagi: Zjednoczone Królestwo pragnie dopuścić kilka wersji zasad dotyczących równoczesnego przewozu materiałów wybuchowych różnych rodzajów oraz materiałów wybuchowych razem z innymi towarami niebezpiecznymi. Każda wersja będzie mieć ograniczenia ilościowe dotyczące jednego lub wielu elementów składowych ładunku i będzie dopuszczona jedynie pod warunkiem, że „przedsięwzięto wszelkie uzasadnione, wykonalne praktycznie środki celem uniemożliwienia stykania się materiałów wybuchowych lub stwarzania zagrożenia w inny sposób przez wszelkie tego rodzaju towary”.

Przykłady wersji, które chce dopuścić Zjednoczone Królestwo:

1. Materiały wybuchowe o numerach 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 UN 1942. Ilość towaru o numerze UN 1942 dopuszczonego do przewozu ogranicza się przez uznanie go za materiał wybuchowy 1.1D.
2. Materiały wybuchowe o numerach 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 l i całkowita masa netto tego rodzaju materiałów wybuchowych nie przekracza 500 kg.
3. Materiały wybuchowe o kodzie klasyfikacyjnym 1.4G można przewozić z płynami i gazami łatwopalnymi dla kategorii transportu 2 lub z gazami niepalnymi i nietoksycznymi dla kategorii transportu 3 bądź 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 l 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.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-UK-9

Przedmiot: Alternatywa dla umieszczania pomarańczowych tabliczek w przypadku małych przesyłek materiałów radioaktywnych w małych pojazdach.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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:

▼ **M5**

Pojazdy muszą:

- a) być opatrzone plakietkami zgodnie z właściwymi postanowieniami ADR, pkt 5.3.2; lub
- b) w przypadku pojazdów przewożących mniej niż 10 opakowań zawierających materiały nierozszczepialne lub rozszczepialne i gdy suma indeksów przewożonych tych opakowań nie przekracza 3, mogą ewentualnie posiadać oznakowanie zgodne z wymogami ustawodawstwa krajowego.

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

Uwagi:

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-UK-10

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: wszystkie postanowienia.

Treść ustawodawstwa krajowego: Zwolnienie z wymagań określonych w załączniku I sekcja I.1 dotyczących transportu odpadów powstających na skutek działalności w zakresie opieki zdrowotnej związanej z ryzykiem zakażeń, objętych kodem towaru UN 3291 o masie mniejszej lub równej 15 kg.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Niniejsze odstępstwo zostanie wprowadzone na mocy *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2011*.

Data utraty ważności: 1 stycznia 2017 r.

Na podstawie art. 6 ust. 2 lit. b) ppkt (i) dyrektywy 2008/68/WE

BE Belgia

RO-bi-BE-3

Przedmiot: Szkolenie kierowców.

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 8.2.

Treść załącznika do dyrektywy:

Struktura szkolenia:

- 1) opakowania szkoleniowe;
- 2) cysterna szkoleniowa;
- 3) szkolenie specjalne CI 1;
- 4) szkolenie specjalne CI 7.

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

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

▼ M5

Uwagi: Proponuje się kurs dla początkujących kończący się egzaminem ograniczonym do transportu towarów o numerach UN 1202, 1203 i 1223 w opakowaniach i w cysternach w promieniu 75 km od miejsca siedziby statutowej, przy czym długość szkolenia musi spełniać wymagania ADR, a po pięciu latach kierowca musi odbyć kurs utrwalający wiedzę i zdać egzamin – świadectwo zawiera adnotację „transport krajowy towarów o numerach UN 1202, 1203 i 1223, zgodnie z art. 6 ust. 2 dyrektywy 2008/68/WE”.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-BE-4

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 3.2.

Treść ustawodawstwa krajowego: W drodze odstępstwa od tabeli w dziale 3.2 dopuszcza się używanie, pod pewnymi warunkami, kontenera cysterny o kodzie cysterny L4BH zamiast kodu cysterny L4DH w transporcie płynu reagującego z wodą, toksycznego, III, bez innych określeń.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Dérogation 01 – 2002*.

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

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-BE-5

Przedmiot: Transport odpadów do zakładów unieszkodliwiania odpadów.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 5.2, 5.4, 6.1 (dawny przepis: A5, 2X14, 2X12).

Treść załącznika do dyrektywy: Klasyfikacja, oznakowanie i wymogi 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 produkcji opakowań są mniej restrykcyjne.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Arrêté royal relatif au transport des marchandises dangereuses par route*.

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

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-BE-6

Przedmiot: Przyjęcie RO-bi-SE-5.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego:

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-BE-7

Przedmiot: Przyjęcie RO-bi-SE-6.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego:

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

▼ M5

RO–bi–BE–8

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–UK–2.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego:

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–BE–9

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–SE–3.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: –

Data utraty ważności: 15 stycznia 2018 r.

RO–bi–BE–10

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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: *Arrêté royal relative au transport des marchandises dangereuses par route*

Uwagi: Poniższy wykaz zawiera numer odstępstwa w ustawodawstwie krajowym, dozwoloną odległość i towary niebezpieczne, których dotyczy odstępstwo.

1. odstępstwo 2-89: przejazd przez drogi publiczne (chemikalia w opakowaniach)
2. odstępstwo 4-97: 2 km (wlewki surówki w podwyższonych temperaturach)
3. odstępstwo 2-2001: 300 m (klasy 3, 6.1 i 8)
4. odstępstwo 6-2004: maksymalnie 5 km (chemikalia w opakowaniach)
5. odstępstwo 12-2004: 800 m (UN 3082)
6. odstępstwo 16-2004: maksymalnie 55 km (ograniczone ilości)
7. odstępstwo 7-2005: przejazd przez drogi publiczne (numer UN 1202)
8. odstępstwo 9-2005: 1 200 m (UN 3077)
9. odstępstwo 1-2006: 600 m (chemikalia w opakowaniach)
10. odstępstwo 13-2007: 8 km (chemikalia w opakowaniach)
11. odstępstwo 7-2008: maksymalnie 1,5 km (pustych, nieoczyszczonych cystern i cystern dla klasy 9)
12. odstępstwo 8-2008: 800 m (UN 2735 i UN 3082)
13. odstępstwo 2-2009: 350 m (chemikalia w opakowaniach)
14. odstępstwo 3-2009: maksymalnie 4,5 km (chemikalia w opakowaniach)
15. odstępstwo 5-2009: maksymalnie 4,5 km (chemikalia w opakowaniach)
16. odstępstwo 9-2009: maksymalnie 20 km (klasa 2 w opakowaniach)
17. odstępstwo 16-2009: 200 m (IBC)

Data utraty ważności: 15 stycznia 2018 r.

▼ **M5**

DE Niemcy

RO–bi–DE–1

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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 jest wymagane 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 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); 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 dyrektywy 94/55/WE).

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–DE–2

Przedmiot: Transport luzem materiałów klasy 9 zanieczyszczonych PCB.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 7.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Transport luzem.

Treść ustawodawstwa krajowego: Upoważnienie do transportu luzem w nadwoziach wymiennych lub uszczelnionych kontenerach, które mają uniemożliwiać przepuszczanie płynów lub pyłu.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 11.*

Uwagi: Odstępstwo 11 ograniczone do dnia 31 grudnia 2004 r.; od 2005 r. te same przepisy w ADR i RID.

Zob. również: Porozumienie wielostronne M137.

Lista nr 4*.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–DE–3

Przedmiot: Transport opakowanych odpadów niebezpiecznych.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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.

▼ M5

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 20.*

Uwagi: Lista nr 6*.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-DE-4

Przedmiot: Przyjęcie RO-bi-BE-1

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: –

Data utraty ważności: 1 stycznia 2017 r.

RO-bi-DE-5

Przedmiot: Transport lokalny substancji o numerze UN 3343 (nitrogliceryna w mieszaninie, odczulonej, ciekłej, zapalnej, i.n.o., zawierającej nie więcej niż 30 % masowych nitrogliceryny) w kontenerach cysternach, objęty odstępstwem od przepisów określonych w sekcji I.1 ppkt 4.3.2.1.1 w załączniku I do dyrektywy 2008/68/WE.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 3.2, 4.3.2.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące wykorzystania kontenerów cystern.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport lokalny nitrogliceryny (UN 3343) w kontenerach cysternach na krótkich odcinkach, z zastrzeżeniem spełniania następujących warunków:

1. Wymogi dotyczące kontenerów cystern
 - 1.1. Wykorzystywane mogą być wyłącznie specjalnie dopuszczone w tym celu kontenery cysterny, które pod pozostałymi względami są zgodne z przepisami dotyczącymi konstrukcji, wyposażenia, zatwierdzenia modelu konstrukcyjnego, badań, etykietowania i eksploatacji zawartymi w sekcji I.1 dział 6.8 w załączniku I do dyrektywy 2008/68/WE.
 - 1.2. Mechanizm zamykający kontener cysternę musi składać się z systemu obniżającego ciśnienie, który – poddany ciśnieniu wewnętrznemu w wysokości 300 kPa (3 barów) powyżej ciśnienia otoczenia – otwiera skierowany w górę otwór o powierzchni uwalniającej ciśnienie wynoszącej co najmniej 135 cm² (średnica 132 mm). Po uruchomieniu mechanizmu otwór nie może się ponownie zamykać. Jako instalację zabezpieczającą można stosować jeden element bezpieczeństwa lub więcej takich elementów posiadających taki sam mechanizm aktywacji i podobną powierzchnię uwalniającą ciśnienie. Typ konstrukcji instalacji zabezpieczającej powinien pomyślnie przejść badanie typu i homologację typu przeprowadzone przez odpowiedzialny organ.
2. Etykietowanie

Każdy kontener cysternę należy oznakować z obu stron etykietą ostrzegającą o niebezpieczeństwie zgodnie ze wzorem 3 określonym w sekcji I.1 ppkt 5.2.2.2.2 w załączniku I do dyrektywy 2008/68/WE.
3. Przepisy dotyczące eksploatacji
 - 3.1. Należy zadbać o to, by podczas transportu nitrogliceryna była równomiernie rozmieszczona w flegmatyzatorze oraz by nie dochodziło do rozdzielania.
 - 3.2. Podczas załadunku i wyładunku zabrania się pozostawiania wewnątrz pojazdu lub na pojeździe, chyba że w celu obsługi urządzeń służących do załadunku i wyładunku.

▼ **M5**

- 3.3. W miejscu wyładunku kontenery cysterny należy całkowicie opróżnić. Jeśli ich całkowite opróżnienie nie jest możliwe, po rozładunku należy je szczelnie zamknąć do czasu ich ponownego napełnienia.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: odstępstwo Nadrenia Północna-Westfalia.

Uwagi: Dotyczy lokalnego transportu drogowego w kontenerach cysternach na krótkich odcinkach między dwoma określonymi miejscami produkcji w ramach procesu przemysłowego. W celu wytworzenia produktu farmaceutycznego roztwór żywicy, zapalny (UN 1866), grupa opakowaniowa II jest dostarczany – w ramach transportu zgodnego z przepisami – w 600 litrowych kontenerach cysternach z miejsca produkcji A do miejsca produkcji B. Tutaj dodaje się roztwór nitrogliceryny i następuje zmieszanie, w wyniku którego powstaje kleista mieszanina zawierająca nitroglicerynę, odczuloną, ciekłą, zapalną, i.n.o., zawierająca nie więcej niż 30 % masowych nitrogliceryny (UN 3343), do dalszego wykorzystania. Transport zwrotny tej substancji do miejsca produkcji A odbywa się również we wspomnianych kontenerach cysternach, które zostały specjalnie skontrolowane i zatwierdzone przez właściwy organ na potrzeby danej operacji transportowej, oraz opatrzone kodem kontenera L10DN.

Termin ważności: 1 stycznia 2017 r.

RO–bi–DE–6

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–SE–6.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: § 1 Absatz 3 Nummer 1 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB).

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

DK Dania

RO–bi–DK–1

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagany dokument przewozowy.

Treść ustawodawstwa krajowego: W transporcie produktów z ropy naftowej klasy 3, UN 1202, 1203 i 1223 oraz gazów klasy 2 w związku 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, podają 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.

Odstępstwo dla Danii dotyczące podobnego przepisu na mocy art. 6 ust. 10 dyrektywy 94/55/WE.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

▼ M5

RO–bi–DK–2

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–SE–6.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Bekendtgørelse nr. 437 af 6. juni 2005 om vejtransport af farligt gods*, z późniejszymi zmianami.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–DK–3

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–UK–1.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Bekendtgørelse nr. 437 af 6. juni 2005 om vejtransport af farligt gods*, z późniejszymi zmianami.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

EL *Grecja*

RO–bi–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 sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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: Wymogi dotyczące konstrukcji, urządzeń, homologacji typu, kontroli i badań oraz oznaczania cystern stałych (pojazdów cystern), cystern odejmowalnych, kontenerów cystern i cystern typu „nadwozie wymienne”, ze ściankami zbiornika wykonanymi z metali oraz pojazdów baterii i wieloelementowych kontenerów gazowych (MEGC).

Treść ustawodawstwa krajowego: Przepis przejściowy: Cysterny stałe (pojazdy cysterny), cysterny odejmowalne i kontenery cysterny po raz pierwszy zarejestrowane w Grecji między dniem 1 stycznia 1985 r. a dniem 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 (numery 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 zgodnie z:

- 1) przepisami ADR w zakresie kontroli i badań: 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 ścianki zbiornika 3 mm dla cystern ze zbiornikiem o pojemności przedziału do 3 500 l i co najmniej 4 mm grubości stali miękkiej w przypadku cystern z przedziałami o pojemności do 6 000 l, niezależnie od typu lub grubości ścianek rozdzielających;
- 3) jeśli zastosowanym materiałem jest aluminium lub inny metal, cysterny powinny być zgodne z wymogami dotyczącymi grubości i innymi specyfikacjami technicznymi wynikającymi z rysunków zatwierdzonych przez organy lokalne kraju, w którym były poprzednio zarejestrowane. W przypadku braku rysunków technicznych cysterny powinny spełniać wymagania ppkt 6.8.2.1.17 (211.127);
- 4) cysterny powinny być zgodne z przepisami zawartymi pod liczbami marginesowymi 211.128, ppkt 6.8.2.1.28 (211.129), ppkt 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 t używane jedynie w transporcie lokalnym oleju napędowego (numer UN 1202), zarejestrowane po raz pierwszy przed dniem 31 grudnia 2002 r., jeśli grubość ścianki ich zbiornika jest mniejsza niż 3 mm, mogą być używane jedynie, jeśli zostały dostosowane zgodnie z przepisem zawartym pod liczbą marginalną 211.127 (5)b4 (ppkt 6.8.2.1.20).

▼ **M5**

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

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–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 sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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 być zgodne z wymogami części 9 (pkt 9.2.1 do 9.2.6) załącznika B do dyrektywy 94/55/WE z następującymi wyjątkami.

Zgodność z wymogami ppkt 9.2.3.2 konieczna jest jedynie w przypadkach, gdy pojazd jest wyposażony przez producenta pojazdu w przeciwblokujący układ hamulcowy; musi on być wyposażony w układ hamowania długotrwałego określony w ppkt 9.2.3.3.1, ale niekoniecznie musi być zgodny z ppkt 9.2.3.3.2 i 9.2.3.3.3.

Zasilanie elektryczne tachografu powinno być doprowadzone poprzez przegrodę bezpieczeństwa dołączoną bezpośrednio do akumulatora (liczba marginalna 220 514), natomiast urządzenie elektryczne mechanizmu podnoszenia osi wózka kołowego należy zainstalować w miejscu, w którym było zainstalowane po raz pierwszy przez producenta pojazdu, a ponadto musi ono być odpowiednio chronione szczelną obudową (liczba marginalna 220 517).

W szczególności pojazdy cysterny o masie maksymalnej mniejszej niż 4 tony przeznaczone do lokalnego transportu oleju opałowego (numer UN: 1202) powinny być zgodne z wymogami ppkt 9.2.2.3, 9.2.2.6, 9.2.4.3 i 9.2.4.5, ale niekoniecznie z pozostałymi wymogami.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Τεχνικές Προδιαγραφές ήδη κυκλοφορούντων οχημάτων που διενεργούν εθνικές μεταφορές ορισμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων (Wymagania techniczne dotyczące pojazdów będących już w eksploatacji, 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 wnioskowanego odstępstwa, wielkość rozważanego parku samochodowego oraz typ przewożonych towarów nie stwarzają problemu dla bezpieczeństwa drogowego.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

ES Hiszpania

RO–bi–ES–2

Przedmiot: Specjalny sprzęt do dystrybucji bezwodnego amoniaku.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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.

▼ M5

Treść ustawodawstwa krajowego: Cysterny stosowane w rolnictwie do dystrybucji i stosowania bezwodnego amoniaku, które zostały wprowadzone do użytku przed dniem 1 stycznia 1997 r., mogą być wyposażone w zewnętrzny, zamiast wewnętrznego, osprzęt bezpieczeństwa, pod warunkiem że osprzęt ten zapewni przynajmniej taką samą ochronę jak ściana cysterny.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Real Decreto 551/2006. Anejo 1. Apartado 3.*

Uwagi: Przed dniem 1 stycznia 1997 r. rodzaj cysterny wyposażonej w zewnętrzny osprzęt bezpieczeństwa był używany wyłącznie w rolnictwie do dawkania bezwodnego amoniaku bezpośrednio do gleby. Obecnie nadal używane są różne cysterny tego rodzaju. Cysterny te są rzadko napędzane, ładowane, przewożone drogą, są natomiast wykorzystywane wyłącznie do rozrzucania nawozów na dużych farmach.

Data utraty ważności: 29 lutego 2016 r.

FI Finlandia

RO-bi-FI-1

Przedmiot: Zmiana informacji w dokumencie przewozowym dotyczącym substancji wybuchowych.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.2.1(a).

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy szczególne dla klasy 1.

Treść ustawodawstwa krajowego: W dokumencie przewozowym dozwolone jest podawanie ilości detonatorów (1 000 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.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-FI-2

Przedmiot: Przyjęcie RO-bi-SE-10.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego:

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-FI-3

Przedmiot: Przyjęcie RO-bi-DE-1.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego:

Data utraty ważności: 29 lutego 2016 r.

FR Francja

RO-bi-FR-1

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.

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

▼ **M5**

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

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Arrêté du 1^{er} juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route – Article 23-4.*

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–FR–3

Przedmiot: Transport stałych zbiorników zasobnikowych LPG (18).

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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 1^{er} juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route – Article 30.*

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–FR–4

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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 1^{er} juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route – Article 29-2 – Annex D4.*

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

IE Irlandia

RO–bi–IE–1

Przedmiot: Zwolnienie z wymogu zawartego w ppkt 5.4.1.1.1, dotyczącego umieszczania w dokumencie przewozowym danych dotyczących (i) nazw i adresów odbiorców; (ii) liczby i rodzaju 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 sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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, liczby i rodzaju opakowań, pojemników DPPL lub naczyń ani całkowitej ilości przewożonego towaru.

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

▼ M5

Uwagi: W przypadku dostawy oleju opałowego do użytkowników domowych 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 załadowany pojazd 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.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-IE-2

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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 lub oleju napędowego do stacji benzynowych pojazd cysterna powraca bezpośrednio do składu paliw (w celu ponownego załadunku na potrzeby następnych dostaw) natychmiast po dostarczeniu ostatniego ładunku.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-IE-3

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 7.5 i 8.5.

Treść załącznika do dyrektywy: Dodatkowe przepisy 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 wymogów pkt 7.5.11 lub działu 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.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-IE-5

Przedmiot: Zwolnienie z zakazu określonego w ppkt 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 sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 7.5.

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

▼ **M5**

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 tym samym pojazdem 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 właściwego organu 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, na warunkach zatwierdzonych przez właściwy organ, 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”.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–IE–6

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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 dystrybucji detalicznej produktów naftowych oznaczonych numerami identyfikacyjnymi substancji UN 1011, UN 1202, UN 1223, UN 1863 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, co zapewnia, że klient otrzymuje odpowiednią ilość produktu.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–IE–7

Przedmiot: Zwolnienie z niektórych wymagań określonych w pkt 5.4.0, ppkt 5.4.1.1.1 i pkt 7.5.11 ADR w odniesieniu do transportu luzem saletry amonowej o numerze UN 2067 z portów do odbiorców.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.0, 5.4.1.1.1 i 7.5.11.

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

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.

▼ **M5**

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 jest to transport lokalny i 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 przepisu szczególnego „CV24” nie powinno być konieczne.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

LT Litwa

RO-bi-LT-1

Przedmiot: Przyjęcie RO-bi-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.).

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-LT-2

Przedmiot: Przyjęcie RO-bi-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.).

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

NL Niderlandy

RO-bi-NL-13

Przedmiot: Program dotyczący transportu domowych odpadów niebezpiecznych 2004.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 1.1.3.6, 3.3, 4.1.4, 4.1.6, 4.1.8, 4.1.10, 5.1.2, 5.4.0, 5.4.1, 5.4.3, 6.1, 7.5.4, 7.5.7, 7.5.9, 8 i 9.

Treść załącznika do dyrektywy: Zwolnienia dotyczące określonych ilości; przepisy szczególne; użycie opakowań; użycie opakowań zbiorczych; dokumentacja; konstrukcja i badanie opakowań; załadunek, rozładunek i przeładunek; obsada; wyposażenie; eksploatacja; pojazdy i dokumentacja; konstrukcja i homologacja pojazdów.

Treść ustawodawstwa krajowego: 17 materialnych przepisów odnoszących się do transportu niewielkich ilości zebranych domowych odpadów niebezpiecznych. Biorąc pod uwagę niewielkie ilości w każdym przypadku oraz zróżnicowany charakter różnorodnych substancji, nie jest możliwe prowadzenie operacji transportowych w pełnej zgodności z zasadami ADR. W związku z tym w ramach wymienionego wyżej programu proponuje się wersję uproszczoną, odbiegającą od wielu postanowień ADR.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Program dotyczący transportu domowych odpadów niebezpiecznych 2004.*

▼ M5

Uwagi: Program zorganizowano w celu umożliwienia osobom fizycznym oddawania niewielkich ilości odpadów chemicznych w jednym miejscu. Odrośne substancje obejmują pozostałości, takie jak odpady farby. Poziom zagrożenia minimalizuje się przez wybór środków transportu obejmujących między innymi stosowanie specjalnych elementów do transportu i tabliczek „Zakaz palenia” oraz żółtej migającej lampy, dobrze widocznych dla ludności. Kwestią zasadniczą w odniesieniu do transportu jest zagwarantowanie bezpieczeństwa. Można to osiągnąć, np. transportując odrośne substancje w szczelnych opakowaniach, co pozwoli uniknąć dyspersji bądź ryzyka wycieku toksycznych oparów lub ich gromadzenia się w pojeździe. Pojazd wyposażony jest w pojemniki odpowiednie do przechowywania różnych kategorii odpadów i zapewniające ochronę przed przetaczaniem się oraz przypadkowym przemieszczeniem, a także niezamierzonym otwarciem. Jednocześnie, bez względu na niewielkie ilości przewożonych odpadów, w związku ze zróżnicowanym charakterem odrośnych substancji obsługujący transport musi posiadać świadectwo stwierdzające jego kompetencje zawodowe. Ze względu na brak wiedzy ze strony osób prywatnych w zakresie poziomów zagrożenia związanych z takimi substancjami, należy zapewnić instrukcje na piśmie, zgodnie z wymogami załącznika do programu.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

PT Portugalia

RO–bi–PT–1

Przedmiot: Dokumentacja transportowa dla UN 1965.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymogi dotyczące dokumentacji przewozowej.

Treść ustawodawstwa krajowego: Właściwą nazwę przewozową podaną w dokumencie przewozowym, zgodnie z sekcją 5.4.1 RPE (Regulamento Nacional de Transporte de Mercadorias Perigosas por Estrada) w przypadku przemysłowych gazów butanu i propanu objętych pozycją grupową „UN 1965 Mieszanina skroplonych węglowodorów gazowych, i.n.o.”, przewożonych w butlach, można zastąpić następującymi innymi nazwami handlowymi:

„UN 1965 Butan” w przypadku mieszanin A, A01, A02 oraz A0, zgodnie z podsekcją 2.2.2.3 RPE, przewożonych w butlach;

„UN 1965 Propan” w przypadku mieszaniny C, zgodnie z podsekcją 2.2.2.3 RPE, przewożonej w butlach.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Despacho DGTT 7560/2004, z dnia 16 kwietnia 2004 r., na mocy art. 5 ust. 1 Decreto-Lei No 267-A/2003 z dnia 27 października.*

Uwagi: Uznaje się znaczenie ułatwienia podmiotom gospodarczym wypełniania dokumentów przewozowych dotyczących towarów niebezpiecznych, pod warunkiem że takie ułatwienie nie narusza bezpieczeństwa prowadzonych działań.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–PT–2

Przedmiot: Dokumentacja transportowa dotycząca pustych nieoczyszczonych cystern i kontenerów.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymogi dotyczące dokumentacji przewozowej.

Treść ustawodawstwa krajowego: W przypadku powrotnego przewozu pustych cystern i kontenerów, w których przewożono towary niebezpieczne, dokument przewozowy określony w sekcji 5.4.1 RPE można zastąpić dokumentem przewozowym wydanym dla bezpośrednio poprzedzającego go przewozu dokonanego w celu dostawy tych towarów.

▼ M5

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Despacho DGTT 15162/2004, z dnia 28 lipca 2004 r., na mocy art. 5 ust. 1 Decreto-Lei No 267-A/2003 z dnia 27 października.*

Uwagi: Obowiązek polegający na posiadaniu przy przewozie pustych cystern i kontenerów, które zawierały towary niebezpieczne, dokumentu przewozowego zgodnego z RPE powoduje w niektórych przypadkach praktyczne trudności, które można ograniczyć do minimum bez naruszania bezpieczeństwa.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

SE Szwecja

RO-bi-SE-1

Przedmiot: Transport odpadów niebezpiecznych do zakładów unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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 przewozu odpadów niebezpiecznych z publicznych punktów recyklingu do zakładów unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-SE-2

Przedmiot: Nazwa i adres nadawcy w dokumencie przewozowym.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

▼ M5

RO–bi–SE–3

Przedmiot: Transport towarów niebezpiecznych w bliskim sąsiedztwie obiektu przemysłowego (lub obiektów przemysłowych), w tym transport drogami publicznymi między różnymi częściami obiektu (lub obiektów).

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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 obiektu przemysłowego (lub obiektów przemysłowych), w tym transport drogami publicznymi między różnymi częściami tego obiektu (lub obiektów). Odstępstwa dotyczą etykietowania i oznaczania 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 przeciwnych stronach drogi publicznej. Ta forma transportu nie stanowi przewozu towarów niebezpiecznych drogą prywatną i dlatego powinna być związana z odpowiednimi wymaganiami. Porównaj także z art. 6 ust. 14 dyrektywy 96/49/WE.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–SE–4

Przedmiot: Transport towarów niebezpiecznych zajętych przez organy władzy publicznej.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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.

Odstępstwa od przepisów są dopuszczalne jedynie przy zachowaniu zadowalającego 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 np. przewóz towarów zajętych przez policję, takich jak materiały wybuchowe lub skradzioną własność. 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) opakowania nie muszą posiadać etykiet; oraz 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.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

▼ M5*RO–bi–SE–5*

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–SE–6

Przedmiot: Świadectwo szkolenia kontrolera w zakresie ADR.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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.

Nadal mają zastosowanie wymagania zawarte w dziale 1.3 i pkt 8.2.3.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–SE–7

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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: W przypadku pustych, nieoczyszczonych cystern i kontenerów cystern opis w dokumencie przewozowym zgodnie z ppkt 5.4.1.1.6 nie jest wymagany, jeśli w planie załadunku ilość substancji zaznaczono jako „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.*

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

▼ M5

RO–bi–SE–9

Przedmiot: Transport lokalny dotyczący obszarów rolniczych lub placów budowy.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4, 6.8 i 9.1.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Dokument przewozowy; konstrukcja cystern; świadectwo homologacji.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport lokalny dotyczący obszarów rolniczych lub placów budowy nie musi spełniać niektórych przepisów:

- a) nie jest wymagane zgłoszenie towarów niebezpiecznych;
- b) starsze cysterny/kontenery zbudowane niezgodnie z przepisami 6.8, lecz zgodnie ze starszym ustawodawstwem krajowym i umieszczone na barakowozach mogą być nadal używane;
- c) starsze pojazdy cysterny, które nie spełniają wymagań zawartych w dziale 6.7 bądź 6.8, przeznaczone do transportu substancji o numerach 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;
- d) 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 niehomologowaną cysternę/niehomologowany kontener z olejem napędowym przeznaczonym dla ciągników leśnych.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–SE–10

Przedmiot: Transport materiałów wybuchowych w cysternach.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 4.1.4.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Właściwy organ 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 cysternach musi być oznaczony i etykietowany zgodnie z ppkt 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: *Dodatek S – Szczegółowe przepisy dotyczące drogowego transportu krajowego towarów niebezpiecznych wydane zgodnie z ustawą dotyczącą transportu towarów niebezpiecznych i szwedzkimi przepisami SÅIFS 1993:4.*

Uwagi: Ma zastosowanie tylko do transportu krajowego i jeżeli 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.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

▼ M5*RO-bi-SE-11*

Przedmiot: Prawo jazdy

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 8.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące szkolenia załogi pojazdu.

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

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

Uwagi: Transport lokalny.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-SE-12

Przedmiot: Przewóz sztucznych ogni o numerze UN 0335.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: Załącznik B, 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 o numerze UN 0335 przepis szczególny V2 (1) w ppkt 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 ogni zostały zaklasyfikowane jako UN 0335 zgodnie z domyślną klasyfikacją sztucznych ogni w tabeli ppkt 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: *Dodatek 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 odbywać się 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.

Przy stosowaniu tego odstępstwa, 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 o numerze UN 0336 i został włączony do przepisu szczególnego 651 w pkt 3.3.1 ADR 2005.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

UK Zjednoczone Królestwo

▼ **M5***RO–bi–UK–1*

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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 odstępstwa tego nie stosuje się do żadnego z przepisów rozporządzenia z 2002 r. dotyczącego materiałów radioaktywnych (transport drogowy).

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, Regulation 3 Schedule 2(3)(b); Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, Regulation 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 drogami publicznymi w normalnym znaczeniu tego terminu i w związku z tym nie powinien mieć tutaj zastosowania żaden z przepisów dotyczących towarów niebezpiecznych.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–UK–2

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 8.3.3.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Zakaz otwierania opakowań doprecyzowany jest zastrzeżeniem: „Jeśli nie zezwolono na to obsługującemu pojazd”.

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

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

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–UK–3

Przedmiot: Alternatywne przepisy dotyczące transportu skrzyń drewnianych zawierających towary o numerze UN 3065 z grupy pakowania III.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 1.4, 4.1, 5.2 i 5.3.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące opakowania i etykietowania.

Treść ustawodawstwa krajowego: Zezwala na transport napojów alkoholowych o zawartości objętościowej powyżej 24 %, lecz nie więcej niż 70 % alkoholu (grupa pakowania 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)*.

▼ M5

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 oznaczeniami rządowymi. Złagodzone zostają niektóre wymagania dotyczące opakowania i etykietowania ze względu na dodatkowe wymogi zapewnienia bezpieczeństwa.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–UK–4

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–SE–12.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2007 Part 1.*

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–UK–5

Przedmiot: Zbiórka zużytych baterii w celu unieszkodliwienia lub recyklingu.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy 2008/68/WE: Załączniki A i B.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepis szczególny 636.

Treść ustawodawstwa krajowego: Zezwala się na następujące alternatywne warunki dotyczące przepisu szczególnego 636 rozdziału 3.3:

Zużyte ogniwa i baterie litowe (numery UN 3090 i UN 3091), zbierane i przygotowywane do przewozu w celu unieszkodliwienia z punktu zbiórki dla konsumentów do zakładu przetwarzania pośredniego, wraz z innymi ogniwami lub bateriami nielitowymi (numery UN 2800 i UN 3028), nie podlegają innym postanowieniom ADR, jeżeli spełniają następujące warunki:

są zapakowane w bębny IH2 lub skrzynie 4H2 zgodne z poziomem wydajności grupy pakowania II dla ciał stałych,

baterie litowo-jonowe nie stanowią więcej niż 5 % zawartości każdego opakowania,

maksymalna masa brutto każdego opakowania nie przekracza 25 kg,

całkowita ilość opakowań na jednostkę transportową nie przekracza 333 kg,

nie wolno przewozić innych towarów niebezpiecznych.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment 2007 Part 1.*

Uwagi: Punkty zbiórki dla konsumentów znajdują się zazwyczaj w punktach sprzedaży detalicznej i szkolenie dużej liczby osób w zakresie segregacji i pakowania zużytych baterii zgodnie z ADR nie byłoby praktyczne. System brytyjski będzie funkcjonował zgodnie z wytycznymi brytyjskiego programu działań dotyczącego odpadów i zasobów i obejmował będzie dostarczanie odpowiednich opakowań zgodnych z ADR oraz właściwych instrukcji.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

▼B*ZAŁĄCZNIK II***TRANSPORT KOLEJOWY****▼M6****II.1. RID**

Załącznik do RID, występujący jako załącznik C do COTIF, stosowany z mocą od dnia 1 stycznia 2013 r., przy czym rozumie się, że wyrazy „umawiające się państwo RID” zastępuje się odpowiednio wyrazami „państwo członkowskie”.

▼B**II.2. Dodatkowe przepisy przejściowe**

1. Państwa członkowskie mogą utrzymać odstępstwa przyjęte na mocy art. 4 dyrektywy 96/49/WE do dnia 31 grudnia 2010 r. lub do zmiany załącznika II sekcja 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 1 520/1 524 mm skonstruowanych przed dniem 1 lipca 2005 r., które nie spełniają wymagań określonych w niniejszej dyrektywie, a które zostały skonstruowane zgodnie z załącznikiem II do SMGS lub wymaganiami krajowymi tego państwa członkowskiego 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, 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 sekcja II.1 do niniejszej 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 II sekcja II.1 do dyrektywy.
6. Każde państwo członkowskie może, na potrzeby przewozów wagonami zarejestrowanymi na swoim terytorium, utrzymywać 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 sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy.

▼ B

7. Francja i Zjednoczone Królestwo mogą nałożyć bardziej rygorystyczne przepisy niż określone w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do transportu pod kanałem La Manche.
8. Państwo członkowskie może utrzymywać i rozbudowywać w odniesieniu do swojego terytorium przepisy w zakresie transportu kolejowego towarów niebezpiecznych z i do umawiających się stron OSJD. Za pomocą odpowiednich środków i zobowiązań zainteresowane państwa członkowskie gwarantują utrzymanie poziomu bezpieczeństwa równoważnego poziomowi bezpieczeństwa określonego w załączniku II sekcja II.1.

Komisja będzie informowana o tych przepisach i będzie informować odpowiednio pozostałe państwa członkowskie.

W terminie 10 lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy Komisja oceni skutki przepisów wymienionych w niniejszym ustępie. Wraz ze sprawozdaniem Komisja przedłoży, w razie potrzeby, odpowiednie wnioski.

9. Państwa członkowskie mogą utrzymać obowiązujące w dniu 31 grudnia 1996 r. ograniczenia krajowe w zakresie transportu substancji zawierających dioksyny i furany.

▼ M5**II.3. Odstępstwa krajowe**

Odstępstwa dla państw członkowskich dotyczące transportu towarów niebezpiecznych na terytorium tych państw na podstawie art. 6 ust. 2 dyrektywy 2008/68/WE.

Numeracja odstępstw: RA-a/bi/bii-MS-nn

RA = transport kolejowy

a/bi/bii = art. 6 ust. 2 lit. a)/lit. b) ppkt (i)/lit. b) ppkt (ii)

MS = skrót nazwy państwa członkowskiego

nn = liczba porządkowa

Na podstawie art. 6 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2008/68/WE

DE Niemcy

RA-a-DE-2

Przedmiot: Pozwolenie na stosowanie opakowań kombinowanych.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 21.*

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

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

FR Francja

RA-a-FR-3

Przedmiot: Transport na potrzeby przewoźnika kolejowego.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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.

▼ **M5**

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer – Article 20.2.*

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RA-a-FR-4

Przedmiot: Zwolnienie z etykietowania niektórych wagonów pocztowych.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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 t materiału w tej samej klasie (oprócz 1, 6.2 lub 7).

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer - Article 21.1.*

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

SE Szwecja

RA-a-SE-1

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

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 5.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Wagon 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: RID określa ograniczenia ilościowe dla towarów oznaczonych jako ekspresowe. Dlatego jest to kwestia niewielkich ilości.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

UK Zjednoczone Królestwo

RA-a-UK-1

Przedmiot: Przewóz towarów zawierających materiały radioaktywne stanowiące niewielkie zagrożenie, takich jak zegary, zegarki, czujniki dymu, tarcze kompasów.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: Większość wymagań RID.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Całkowite zwolnienie z 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, Regulation 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.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RA-a-UK-2

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

▼M5

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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 ładunków 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, Regulation 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 będzie mieć ograniczenia ilościowe dotyczące jednego lub wielu elementów składowych ładunku i będzie dopuszczona jedynie pod warunkiem, że „przedsięwzięto wszelkie uzasadnione, wykonalne praktycznie środki celem uniemożliwienia stykania się materiałów wybuchowych lub stwarzania zagrożenia w inny sposób przez wszelkie tego rodzaju towary”.

Przykłady wersji, które chce dopuścić Zjednoczone Królestwo:

1. Materiały wybuchowe o numerach 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 UN 1942. Ilość towaru o numerze UN 1942, który może być dopuszczony do przewozu, ogranicza się przez uznanie go za materiał wybuchowy 1.1D.
2. Materiały wybuchowe o numerach 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 l i całkowita masa netto tego rodzaju materiałów wybuchowych nie przekracza 500 kg.
3. Materiały wybuchowe o kodzie klasyfikacyjnym 1.4G można przewozić z płynami i gazami łatwopalnymi dla kategorii transportu 2 lub z gazami niepalnymi i nietoksycznymi dla kategorii transportu 3 bądź 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 l 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.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RA-a-UK-3

Przedmiot: Dopuszczenie innej „maksymalnej całkowitej ilości przypadającej na jednostkę transportową” dla towarów klasy 1 w kategoriach 1 i 2 tabeli w pkt 1.1.3.1.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 1.1.3.1.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Ustanowienie zasad dotyczących zwolnień w zakresie ograniczeń ilościowych i mieszanych ładunków 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: Celem jest umożliwienie wprowadzenia różnych ograniczeń ilościowych i mnożników dla ładunków mieszanych w odniesieniu do towarów klasy 1, 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.

▼ **M5**

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RA-a-UK-4

Przedmiot: Przyjęcie RA-a-FR-6.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 5.3.1.3.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Złagodzenie wymagań w zakresie oznaczania plakietkami w transporcie kombinowanym.

Treść ustawodawstwa krajowego: Wymóg dotyczący umieszczania plakietek nie dotyczy przypadków, gdy plakietki 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.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RA-a-UK-5

Przedmiot: Dystrybucja towarów w opakowaniach wewnętrznych 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.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 6.1.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Nie wymaga się przydzielania opakowaniom oznaczeń RID/ADR ani UN.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2007: Regulation 26*.

Uwagi: Wymagania RID są nieodpowiednie dla końcowych etapów przewozu ze składu dystrybucyjnego do detalisty lub użytkownika, bądź od detalisty do użytkownika końcowego. Celem tego odstępstwa jest umożliwienie przewozu naczyń wewnętrznych z towarami przeznaczonymi do dystrybucji detalicznej na kolejowym etapie dystrybucji lokalnej bez opakowania zewnętrznego.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

Na podstawie art. 6 ust. 2 lit. b) ppkt (i) dyrektywy 2008/68/WE

DE Niemcy

RA-bi-DE-2

Przedmiot: Transport opakowanych odpadów niebezpiecznych.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 20*.

Uwagi: Lista nr 6*.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

▼ M5

RA-bi-DE-3

Przedmiot: Transport lokalny towarów kategorii UN 1381 (fosfor, żółty, w wodzie), klasa 4.2, grupa pakowania I, w kolejowych cysternach wagonowych.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 6.8, 6.8.2.3.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące konstrukcji cystern i wagonów cystern. Przepisy rozdziału 6.8 podsekcji 6.8.2.3 wymagają homologacji typu dla cystern przewożących UN 1381 (fosfor, żółty, w wodzie).

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport lokalny substancji o numerze UN 1381 (fosfor, żółty, w wodzie), klasa 4.2, grupa pakowania I, na niewielkich odległościach (z Sassnitz-Mukran do Lutherstadt Wittenberg-Piesteritz i Bitterfeld) w kolejowych wagonach cysternach skonstruowanych zgodnie z rosyjskimi normami. Transport towarów podlega dodatkowym przepisom eksploatacyjnym określonym przez właściwe organy ds. bezpieczeństwa.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Ausnahme Eisenbahn-Bundesamt Nr. E 1/92.*

Data utraty ważności: 1 stycznia 2014 r.

DK Dania

RA-bi-DK-1

Przedmiot: Przewóz towarów niebezpiecznych w tunelach.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 7.5

Treść załącznika do dyrektywy: Załadunek, wyładunek i odległości ochronne.

Treść ustawodawstwa krajowego: Ustawodawstwo określa przepisy alternatywne wobec przepisów zawartych w załączniku II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE w odniesieniu do przewozu przez tunel kolejowy w cieśninie Wielki Belt. Wspomniane alternatywne przepisy odnoszą się jedynie do objętości ładunku oraz odległości między ładunkami towarów niebezpiecznych.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Bestemmelser om transport af eksplosiver i jernbanetunnelerne på Storebælt og Øresund, 15 lutego 2005 r.*

Uwagi:

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

RA-bi-DK-2

Przedmiot: Przewóz towarów niebezpiecznych w tunelach.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 7.5

Treść załącznika do dyrektywy: Załadunek, wyładunek i odległości ochronne.

Treść ustawodawstwa krajowego: Ustawodawstwo określa przepisy alternatywne wobec przepisów zawartych w załączniku II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE w odniesieniu do przewozu przez tunel kolejowy w cieśninie Øresund. Wspomniane alternatywne przepisy odnoszą się jedynie do objętości ładunku oraz odległości między ładunkami towarów niebezpiecznych.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Bestemmelser om transport af eksplosiver i jernbanetunnelerne på Storebælt og Øresund, 15 lutego 2005 r.*

Uwagi:

Data utraty ważności: 29 lutego 2016 r.

▼ **M5**

CZ Republika Czeska

RA-bi-CZ-1

Przedmiot: Transport lokalny substancji o numerze UN 1381 (FOSFOR, BIAŁY lub ŻÓŁTY, W WODZIE lub W ROZTWORZE, Klasa 4.2, kod klasyfikacji ST3, grupa pakowania I), na niewielkie odległości w wagonach cysternach.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 6.8, 6.8.2.3.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące konstrukcji wagonów cystern. Rozdział 6.8 podsekcja 6.8.2.3 zawiera wymóg dotyczący zatwierdzania projektów dla wagonów cystern przewożących substancji o numerze UN 1381 (FOSFOR, BIAŁY lub ŻÓŁTY, W WODZIE lub W ROZTWORZE, Klasa 4.2, kod klasyfikacji ST3, grupa pakowania I).

Treść ustawodawstwa krajowego: Przewóz substancji o numerze UN 1381 (FOSFOR, BIAŁY lub ŻÓŁTY, W WODZIE lub W ROZTWORZE, Klasa 4.2, kod klasyfikacji ST3, grupa pakowania I) między stacjami Petrovice u Karviné, przez granicę państwa CZ/PL oraz Boří Les w kolejowych wagonach cysternach skonstruowanych zgodnie z wymogami umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS). Transport podlega dalszym środkom operacyjnym podejmowanym w szczególności na poziomie przedsiębiorstwa kolejowego, zarządcy infrastruktury i odpowiednich oddziałów zintegrowanego systemu ratownictwa.

Odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Zwolnienie wydane przez Ministerstwo Transportu.

Data utraty ważności: 1 stycznia 2014 r.

SE Szwecja

RA-bi-SE-1

Przedmiot: Transport odpadów niebezpiecznych do zakładów unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 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 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 przewozu odpadów niebezpiecznych z publicznych punktów recyklingu do zakładów unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych.

Data utraty ważności: 30 czerwca 2015 r.

Na podstawie art. 6 ust. 2 lit. b) ppkt (ii) dyrektywy 2008/68/WE

DE Niemcy

RA-bii-DE-1

Przedmiot: Transport lokalny substancji o numerze UN 1051 (cyjanowódor, stabilizowany, ciekły, zawierający mniej niż 1 % wody), w wagonach cysternach, objęty odstępstwem od przepisów sekcji II.1 ppkt 4.3.2.1.1 w załączniku II do dyrektywy 2008/68/WE.

▼ M5

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 3.2, 4.3.2.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Zakaz transportu substancji o numerze UN 1051 (cyjanowodór, stabilizowany, ciekły, zawierający mniej niż 1 % wody).

Treść ustawodawstwa krajowego: Lokalny transport kolejowy na dokładnie wyznaczonych trasach w ramach określonego procesu przemysłowego i pod ścisłą kontrolą, w jasno określonych warunkach. Transport odbywa się w wagonach cysternach specjalnie dopuszczonych w tym celu, których konstrukcja i wyposażenie są stale dostosowywane zgodnie z najnowszymi technologiami bezpieczeństwa (np. wyposażenie w zderzaki zgodnie z TE 22). Operacja transportowa jest regulowana szczegółowo poprzez dodatkowe przepisy w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji w porozumieniu z odpowiednimi organami ds. bezpieczeństwa i zapobiegania niebezpieczeństwom oraz monitorowana przez właściwe organy nadzoru.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Odstępstwo nr E 1/97 (czwarta zmieniona wersja), Federalny Urząd ds. Kolei.

Termin ważności: 1 stycznia 2017 r.

DE Niemcy

RA-bii-DE-2

Przedmiot: Transport lokalny na wyznaczonych trasach substancji oznaczonej numerem UN 1402 (węglík wapnia), grupa pakowania I, w pojemnikach na wagonach.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: 3.2, 7.3.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy ogólne dotyczące transportu luzem. Rozdział 3.2 tabela A nie zezwala na przewóz węglíka wapnia luzem.

Treść ustawodawstwa krajowego: Lokalny transport kolejowy substancji oznaczonej numerem UN 1402 (węglík wapnia), grupa pakowania I, na ściśle wyznaczonych trasach, w ramach określonego procesu przemysłowego i pod ścisłą kontrolą, w jasno określonych warunkach. Ładunki są przewożone w specjalnie skonstruowanych pojemnikach umieszczonych w wagonach. Transport towarów podlega dodatkowym przepisom eksploatacyjnym określonym przez właściwe organy ds. bezpieczeństwa.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: *Ausnahme Eisenbahn-Bundesamt Nr. E 3/10.*

Data utraty ważności: 15 stycznia 2018 r.

▼ B*ZAŁĄCZNIK III***TRANSPORT ŚRÓDLĄDOWY****▼ M6****III.1. ADN**

Rozporządzenia załączone do ADN, stosowane z mocą od dnia 1 stycznia 2013 r., oraz art. 3 lit. f) i h), art. 8 ust. 1 i 3 ADN, przy czym rozumie się, że wyrazy „umawiająca się strona” zastępuje się odpowiednio wyrazami „państwo członkowskie”.

▼ B**III.2. Dodatkowe przepisy przejściowe**

1. Państwa członkowskie mogą utrzymać ograniczenia krajowe w zakresie transportu substancji zawierających dioksyny i furany obowiązujące w dniu 30 czerwca 2009 r.
2. Zaświadczenia zgodne z załącznikiem III sekcja III.1 (8.1) wydane przed okresem przejściowym, określonym w art. 7 ust. 2, lub w jego trakcie, zachowują ważność do dnia 30 czerwca 2016 r., chyba że w samym zaświadczeniu wskazano krótszy okres ważności.

▼ M5**III.3. Odstępstwa krajowe**

Odstępstwa dla państw członkowskich dotyczące transportu towarów niebezpiecznych na terytorium tych państw na podstawie art. 6 ust. 2 dyrektywy 2008/68/WE.

Numeracja odstępstw: IW-a/bi/bii-MS-nn

IW = śródlądowe drogi wodne

a/bi/bii = art. 6 ust. 2 lit. a)/lit. b) ppkt (i)/lit. b) ppkt (ii)

MS = skrót nazwy państwa członkowskiego

nn = liczba porządkowa

Na podstawie art. 6 ust. 2 lit. b) ppkt (i) dyrektywy 2008/68/WE

BG Bułgaria

IW-bi-BG-1

Przedmiot: Klasyfikacja i inspekcja bunkierok.

Odniesienie do załącznika III sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE: Rozdział 1.15.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy rozdziału 1.15, Uznawanie towarzystw klasyfikacyjnych, wymagają, aby towarzystwo klasyfikacyjne, które ma zostać uznane na mocy tych przepisów, rozpoczęło procedurę uznania określoną w sekcji 1.15.2.

Treść ustawodawstwa krajowego: Zezwala się na przeprowadzenie klasyfikacji i inspekcji bunkierok przewożących produkty naftowe, prowadzących działalność na wodach bułgarskich portów rzecznych lub na innych obszarach podlegających bezpośredniej jurysdykcji tych portów, przez towarzystwo klasyfikacyjne, które nie zostało uznane zgodnie z rozdziałem 1.15 załącznika III sekcja III.1 do dyrektywy 2008/68/WE, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Наредба № 16 от 20 юни 2006 г. за обработка и превоз на опасни товари по море и по вътрешни водни пътища; Наредба № 4 от 9 януари 2004 г. за признаване на организации за извършване на прегледи на кораби и корабопридетатели (rozporządzenie nr 16 z dnia 20 czerwca 2006 r. w sprawie obchodzenia się z materiałami niebezpiecznymi i ich przewozu drogą morską i żegluga śródlądową; Rozporządzenie nr 4 z dnia 9 stycznia 2004 r. w sprawie uznawania towarzystw dokonujących przeglądów statków i kontroli właścicieli statków).

▼ M5

Uwagi: Odstępstwo ma zastosowanie wyłącznie do statków działających na terenie portu lub na innych obszarach podlegających bezpośredniej jurysdykcji tych portów.

Data utraty ważności: 15 stycznia 2018 r.