

Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

► **B**

TARYBOS DIREKTYVA 94/55/EB

1994 m. lapkričio 21 d.

dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu keliais, suderinimo

(OL L 319, 12.12.1994, p. 7)

iš dalies keičiama:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
► <u>M1</u>	Annexes A and B to Council Directive 94/55/EC of 21 November 1994 (*)	L 275	1	28.10.1996
► <u>M2</u>	Komisijos direktyva 96/86/EB 1996 m. gruodžio 13 d.	L 335	43	24.12.1996
► <u>M3</u>	Amendments to Annexes A and B of Council Directive 94/55/EC as announced in Commission Directive 96/86/EC (*)	L 251	1	15.9.1997
► <u>M4</u>	Komisijos direktyva 1999/47/EB 1999 m. gegužės 21 d.	L 169	1	5.7.1999
► <u>M5</u>	Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/61/EB 2000 m. spalio 10 d.	L 279	40	1.11.2000
► <u>M6</u>	Komisijos direktyva 2001/7/EB 2001 m. sausio 29 d.	L 30	43	1.2.2001
► <u>M7</u>	Komisijos sprendimas 2002/886/EB, 2002 m. lapkričio 7 d.	L 308	45	9.11.2002
► <u>M8</u>	Komisijos direktyva 2003 m. balandžio 7 d.	L 90	45	8.4.2003
► <u>M9</u>	Komisijos direktyva 2004/111/EB 2004 m. gruodžio 9 d.	L 365	25	10.12.2004
► <u>M10</u>	Komisijos direktyva 2006/89/EB 2006 m. lapkričio 3 d.	L 305	4	4.11.2006

(*) Šis aktas nebuvo skelbtas lietuvių kalba.



TARYBOS DIREKTYVA 94/55/EB

1994 m. lapkričio 21 d.

dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu keliais, suderinimo

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 75 straipsnį,

atsižvelgdama į Komisijos pasiūlymą ⁽¹⁾,

atsižvelgdama į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydamosi Sutarties 189 c straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽³⁾,

- (1) kadangi per pastaruosius metus gerokai padaugėjo pavojingų krovinių nacionalinių ir tarptautinių vežimų keliais, o tai didina pavojų, jeigu įvyktų avarija;
- (2) kadangi visos valstybės narės, išskyrus Airiją, yra Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (*ADR*) Susitariančios šalys, o ši sutartis geografiniu požiūriu taikoma plačiau, ne tik Bendrijoje, ir ji nustato vieningas pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais taisykles; kadangi dėl to pageidautina, kad, siekiant visoje Bendrijoje suderinti sąlygas, kuriomis pavojingi kroviniai galėtų būti vežami kelių transportu, tokios taisyklės būtų taikomos ir nacionaliniam eismui;
- (3) kadangi jokie Bendrijos įstatymai neapima visų priemonių, reikalingų pavojingų krovinių vežimo saugai užtikrinti, ir atitinkamos nacionalinės priemonės atskirose valstybėse narėse yra skirtingos; kadangi tie skirtumai trukdo laisvai teikti transporto paslaugas, o taip pat laisvai judėti transporto priemonėms ir transporto įrangai; kadangi, siekiant įveikti šią kliūtį, turėtų būti nustatytos vienodos taisyklės, taikytinos Bendrijos vidaus transportui;
- (4) kadangi Bendrijos lygiu būtina imtis veiksmų, kurie užtikrintų suderinamumą su kitais Bendrijos teisės aktais, užtikrintų pakankamą suderinamumo lygį, kad būtų palengvintas laisvas krovinių ir paslaugų judėjimas, ir užtikrintų nacionalinio ir tarptautinio transporto operacijų saugą;
- (5) kadangi šios direktyvos nuostatos nepažeidžia Bendrijos ir jos valstybių narių priimtų įsipareigojimų, atitinkančių tikslus, nustatytus *UNCED* konferencijoje, vykusioje Rio de Žaneire 1992 m. birželį, Darbotvarkės 21 19 skyriuje, siekti toliau vienodinti pavojingų medžiagų klasifikacijos sistemas;
- (6) kadangi iki šiol joks Bendrijos teisės aktas nereglamentuoja saugos sąlygų, kuriomis turėtų būti vežamos biologinės medžiagos ir genetiškai modifikuoti mikroorganizmai, reglamentuojami Tarybos direktyvos 90/219/EEB⁴, 90/220/EEB ⁽⁴⁾, 90/220/EEK ⁽⁵⁾ ir 90/679/EEB ⁽⁶⁾;

⁽¹⁾ OL C 17, 1994 1 20, p. 6.

⁽²⁾ OL C 195, 1994 7 18, p. 15.

⁽³⁾ 1994 m. gegužės 3 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 205, 1994 7 25, p. 54), 1994 m. rugsėjo 19 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 301, 1994 10 27, p. 25) ir 1994 m. lapkričio 17 d. Europos Parlamento sprendimas (dar neskelbtas Oficialiajame leidinyje).

⁽⁴⁾ OL L 117, 1990 5 8, p. 1.

⁽⁵⁾ OL L 117, 1990 5 8, p. 15.

⁽⁶⁾ OL L 374, 1990 12 31, p. 1.

▼B

- (7) kadangi šioje direktyvoje atsižvelgiama į Bendrijos politiką darbuotojų saugos, transporto priemonių konstrukcijos ir aplinkos apsaugos srityse;
- (8) kadangi valstybės narės gali laisvai reguliuoti visą pavojingų krovinių vežimą savo teritorijoje transporto priemonėmis, kurios nėra aptartos šioje direktyvoje, nepriklausomai nuo to, kur jos yra registruotos;
- (9) kadangi būtina užtikrinti, kad valstybės narės galėtų taikyti specifines kelių eismo taisykles visam pavojingų krovinių vežimui jų teritorijomis;
- (10) kadangi būtina užtikrinti, kad valstybės narės galėtų taikyti savo kokybės kontrolės reikalavimus tam tikram nacionaliniam vežimui tol, kol Komisija praneš Tarybai apie šiuos atvejus;
- (11) kadangi *ADR* nuostatos netrukdo sudaryti sutarčių, leidžiančių nukrypti nuo *ADR*, ir kadangi daugelis tarp valstybių narių sudarytų sutarčių trukdo laisvai teikti pavojingų krovinių vežimo paslaugas; kadangi į šios direktyvos priedus įtraukus reikalingas nuostatas, turėtų nebelikti tokių nukrypti leidžiančių nuostatų poreikio; kadangi turėtų būti numatytos nuostatos pereinamajam laikotarpiui, kai valstybės narės galėtų tarpusavyje toliau taikyti esančius susitarimus;
- (12) kadangi būtina į Bendrijos teisės aktus perkelti *ADR* nuostatas, įskaitant reikalavimus, keliamus pavojingus krovinius vežančių transporto priemonių konstrukcijai; kadangi tuomet turi būti numatyta nuostata pereinamajam laikotarpiui, kad valstybės narės galėtų savo valstybėje registruotoms transporto priemonėms laikinai taikyti kai kuriuos nacionalinius reikalavimus konstrukcijai;
- (13) kadangi, siekiant padidinti skaidrumą visiems ekonominės veiklos vykdytojams, turi būti laikomasi egzistuojančios informavimo apie atitinkamų nacionalinių įstatymų siūlymus tvarkos;
- (14) kadangi valstybės narės turi išlaikyti teisę nacionaliniam vežimui taikyti taisykles, atitinkančias Jungtinių Tautų multimodalaus pavojingų krovinių vežimo rekomendacijas tokiu mastu, kokiu *ADR* dar nėra suderinta su tomis taisyklėmis, kurių paskirtis — palengvinti kombinuotą pavojingų krovinių vežimą;
- (15) kadangi valstybės narės turi turėti galimybę reguliuoti kai kurių pavojingų krovinių vežimą arba uždrausti jas vežti savo teritorijoje keliais ne dėl eismo saugos, o dėl visai kitų priežasčių; kadangi tuomet valstybės narės gali išlaikyti teisę reikalauti, kad kai kurios labai pavojingos medžiagos būtų vežamos geležinkelio arba vidaus vandenimis arba kai kurioms labai pavojingoms medžiagoms būtų naudojama labai speciali pakuotė;
- (16) kadangi šiai direktyvai įgyvendinti valstybės narės turi turėti galimybę savo teritorijose kai kuriems vežimams jose registruotomis transporto priemonėmis taikyti griežtesnes ar mažiau griežtas taisykles;
- (17) kadangi derinant sąlygas būtina atsižvelgti į konkrečias nacionalines aplinkybes ir todėl ši direktyva turi būti pakankamai lanksčiai taikoma, kad valstybėms narėms būtų suteikta galimybė taikyti kai kurias nukrypti leidžiančias nuostatas; kadangi neturi būti trukdoma taikyti naujų technologijų ir pramonės laimėjimų ir todėl turi būti priimta nuostata dėl laikinų nukrypti leidžiančių nuostatų;
- (18) kadangi transporto priemonėms, registruotoms ne valstybėse narėse, jeigu jos atitinka *ADR* nuostatas, turi būti leista atlikti tarptautinius vežimus valstybėse narėse;
- (19) kadangi turi būti galimybė šią direktyvą greitai derinti su technikos pažanga, kad būtų atsižvelgiama į naujas į *ADR* įtrauktas

▼B

nuostatas ir nuspręsta dėl neatidėliotinių priemonių avarijos ar autoįvykio atveju taikymo ir įgyvendinimo; kadangi šiuo tikslu turėtų būti sudarytas komitetas ir nustatyta glaudaus valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimo komitete tvarka;

- (20) kadangi šios direktyvos prieduose yra nuostatos dėl kai kurių pavojingus krovinius keliais vežančių transporto priemonių vairuotojų profesinio mokymo; kadangi dėl to turėtų būti panaikinta 1994 m. gruodžio 21 d. Tarybos direktyva 89/684/EEB dėl pavojingus krovinius keliais vežančių transporto priemonių vairuotojų profesinio mokymo ⁽¹⁾,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

I SKYRIUS

Taikymo sritis, apibrėžimai ir bendrosios nuostatos*1 straipsnis*

1. Ši direktyva taikoma pavojingų krovinių vežimui kelių transportu valstybėse narėse ar iš vienos į kitą. Ji netaikoma pavojingų krovinių vežimui transporto priemonėmis, kurios priklauso karinėms pajėgoms ar už kurias jos yra atsakingos.
2. Tačiau ši direktyva nepažeidžia valstybių narių teisės, deramai atsižvelgiant į Bendrijos teisės aktus, nustatyti reikalavimus:
 - a) nacionaliniams ir tarptautiniams pavojingų krovinių vežimams savo teritorijoje transporto priemonėmis, kurioms ši direktyva netaikoma;
 - b) specifinėms pavojingų krovinių nacionalinių ir tarptautinių vežimų kelių eismo taisyklėms;

▼M5

- c) įmonių kokybės kontrolei, jeigu jos atlieka nacionalines vežimo operacijas, kaip nurodoma C priedo 1 dalyje.

Nacionalinių nuostatų, susijusių su šiais reikalavimais, taikymo sritis negali būti išplėsta.

Šios nuostatos nebetaikomos, jeigu tokios priemonės tampa privalomos pagal Bendrijos nuostatas.

Komisija ne vėliau kaip per dvejus metus nuo Europos kokybės kontrolės standartų pavojingų krovinių vežimo srityje išsigaliojimo pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai pranešimą, kuriame įvertinami šiame punkte aptariamai saugos aspektai, bei atitinkamą pasiūlymą dėl jų tolesnio taikymo ar panaikinimo.

▼B

Nacionalinių nuostatų, susijusių su šiais reikalavimais, taikymo sritis negali būti išplėsta.

Šios nuostatos nebetaikomos, jeigu tokios priemonės tampa privalomos pagal Bendrijos nuostatas.

Komisija iki 1998 m. gruodžio 31 d. pateikia Tarybai ataskaitą, kurioje įvertinami šiose nuostatose aptariamai saugos aspektai, bei atitinkamos rekomendacijos dėl jų tolesnio taikymo ar panaikinimo.

⁽¹⁾ OL L 398, 1989 12 30, p. 33.

▼B

2 straipsnis

Šioje Direktyvoje:

- „*ADR*“ — tai Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais, sudaryta 1957 m. rugsėjo 30 d. Ženevoje, su pakeitimais,
- „transporto priemonė“ — tai bet kuri motorinė transporto priemonė, skirta važinėti keliais, visiškai arba iš dalies sukomplektuota, turinti mažiausiai keturis ratus ir didžiausią konstrukcinę greitį didesnę kaip 25 km/h, ir jos priekabos, išskyrus bėgines transporto priemones, žemės ūkio ir miškų traktorius bei visus mobilius mechanizmus,
- „pavojingi kroviniai“ — tai medžiagos ir gaminiai, kuriuos vežti kelių transportu draudžiama arba leidžiama šios direktyvos A ir B prieduose nurodytomis tam tikromis aplinkybėmis,
- „vežimas“ — tai bet kuri kelių transporto operacija, atliekama transporto priemone visiškai ar iš dalies viešaisiais keliais valstybės narės teritorijoje, įskaitant pakrovimą ir iškrovimą, kuriems taikomi A ir B priedai, nepažeidžiant valstybių narių įstatymų dėl atsakomybės už tokias operacijas, nuostatų.

Ši direktyva netaikoma vežimui, kuris visas vyksta uždaroje teritorijoje.

3 straipsnis

1. Nepažeidžiant 6 straipsnio, pavojingi kroviniai, kuriuos vežti draudžiama pagal šios direktyvos A ir B priedus, kelių transportu neturi būti vežami.
2. Jeigu šioje direktyvoje nenurodyta kitaip, A priede išvardytus kitus pavojingus krovinius galima vežti tik įvykdžius A ir B prieduose nurodytus reikalavimus, ypač keliamus:
 - a) tų krovinių pakuotėms ir ženklavimui ir
 - b) tuos krovinius vežančių transporto priemonių konstrukcijai, įrangai ir tinkamam eksploatavimui.

II SKYRIUS

Nukrypti leidžiančios nuostatos, apribojimai ir išimtys*4 straipsnis*

Tik nacionaliniams vežimams savo teritorijoje registruotomis transporto priemonėmis kiekviena valstybė narė gali ir toliau taikyti nacionalines pavojingų krovinių vežimo nuostatas, atitinkančias JT pavojingų krovinių vežimo rekomendacijas tol, kol šios direktyvos A ir B priedų nuostatos bus pakeistos taip, kad atitiktų tas rekomendacijas. Apie tai atitinkamos valstybės narės praneša Komisijai.

5 straipsnis

1. Nepažeisdama Bendrijos teisės aktų, ypač susijusių su patekimu į rinką, dėl tokių priežasčių, kaip nacionalinis saugumas ar aplinkos apsauga, bet ne sauga vežant, kiekviena valstybė narė turi teisę reglamentuoti arba drausti vežti tam tikrus pavojingus krovinius savo teritorijoje.
2. Visos taisyklės, kurias valstybė narė taiko tarptautiniams vežimams savo teritorijoje ir kurias leidžiama taikyti ► **M5** pagal C priedo

▼B

2 dalyje nurodytą specialią nuostatą ◀, turi būti taikomos apibrėžtai vietai ir nediskriminuojant galioti tiek nacionaliniams, tiek tarptautiniams vežimams.

3. a) Kiekviena valstybė narė vežimui transporto priemonėmis, registruotomis ir išleistomis į apyvarą savo teritorijoje, gali taikyti griežtesnes taisykles, išskyrus reikalavimus konstrukcijai.

▼M5

- b) Tačiau valstybės narės gali taikyti konkrečius nacionalinius reikalavimus savo teritorijoje registruotų autocisternų svorio centrums, kol bus pakeistos, jeigu taip įvyktų, C priedo 3 dalyje minimos specialios nuostatos, tačiau jokių būdu ne ilgiau kaip iki 2001 m. birželio 30 d. autocisternoms, kurioms taikoma C priedo 3 dalyje minima speciali nuostata pagal iš dalies pakeistą ADR redakciją, taikomą nuo 2001 m. liepos 1 d., ir jokių būdu ne ilgiau kaip iki 2005 m. birželio 30 d. - kitoms autocisternomis.
- c) Valstybės narės, kuriose aplinkos oro temperatūra dažnai yra žemesnė nei - 20 °C, gali nustatyti griežtesnius standartus dėl plastiko pakuotei, cisternoms ir jų įrangai, skirtai nacionaliniam pavojingų krovinių vežimui jų teritorijoje, naudojamų medžiagų eksploatavimo temperatūros, kol į priedus bus įtrauktos nuostatos dėl tam tikrų klimato zonų atitinkamų referencinių temperatūrų.

▼B

4. Jeigu, valstybės narės nuomone, galiojančios saugos nuostatos yra nepakankamos, kad avarijos ar autoįvykio atveju būtų sumažinta su transportu susijusi žala, ir jeigu būtina neatidėliojant imtis veiksmų, ji dar planavimo metu Komisijai praneša, kokių siūlo imtis priemonių. Laikydamosi 9 straipsnyje nustatytos tvarkos Komisija nusprendžia, ar turėtų būti leidžiama įgyvendinti tas priemones, ir nustato jų trukmę.

5. Valstybės narės gali taikyti visas nacionalines priemones, galiojančias 1996 m. gruodžio 31 d., skirtas:

- 1.1 klasės medžiagų vežimui,
- 2 klasės toksiškų, nepatvarių ir (arba) liepsnių dujų vežimui,
- medžiagų, turinčių dioksinų ir furanų, vežimui,
- 3, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 arba 8 klasių skysčių, nepriskirtų pavojaus laipsniams, pažymėtiems raidėmis b) ir c), vežimui cisternose ir konteinerinėse cisternose, kurių talpa didesnė kaip 3 000 litrų.

Tokiomis nuostatomis gali būti tik:

- draudžiama vežti keliais, jeigu gali būti vežama geležinkeliu ar plukdoma vidaus vandens keliais,
- reikalaujama laikytis tam tikrų maršrutų,
- bet kokios kitos nuostatos dėl medžiagų, kuriose yra dioksinų ar furanų, pakavimo.

Šios nuostatos negali būti plečiamos ar griežtinamos. Valstybės narės apie nacionalines nuostatas praneša Komisijai, o ši atitinkamai informuoja kitas valstybes nares.

6 straipsnis

1. Kiekviena valstybė narė gali leisti vežti savo teritorijos keliais pavojingus krovinius, kurie yra suklasifikuoti, supakuoti ir paženklinėti pagal tarptautinius reikalavimus jūrų ar oro transportui, kai vežimas yra susijęs su vežimu jūra ar oru.

▼ B

2. A ir B priedų nuostatos dėl kalbų vartojimo atitinkamuose žymenyse ar dokumentuose netaikomos vežimui vienos valstybės narės teritorijoje. Kai vežama savo teritorijoje valstybės narės gali leisti vartoti kitas, prieduose nenurodytas kalbas.

▼ M5

3. Savo teritorijoje valstybė narė gali leisti naudoti iki 1997 m. sausio 1 d. pagamintas transporto priemones, kurios neatitinka šios direktyvos nuostatų, tačiau buvo sukonstruotos pagal nacionalinius reikalavimus, galiojusius 1996 m. gruodžio 31 d., jeigu tokios transporto priemonės atitinka reikalaujamą saugos lygį.

1997 m. sausio 1 d. arba po šios dienos pagamintas cisternas ir transporto priemones, kurios neatitinka B priedo, tačiau buvo surinktos pagal jų surinkimo metu taikytus šios direktyvos reikalavimus, galima toliau naudoti nacionaliniam vežimui iki 9 straipsnyje nurodyta tvarka nustatytos dienos.

4. ► **M7** Valstybė narė gali ir toliau taikyti 1996 m. gruodžio 31 d. galiojusias nacionalines nuostatas dėl C priedo 4 dalyje nurodytų naujų slėginių cilindrų ir cilindrų grupių, ir naujų cisternų, kurios neatitinka A ir B priedų, gamybos, naudojimo ir vežimo sąlygų, nors jos ir skiriasi nuo priedo nuostatų, kol į priedą bus įrašytos nuorodos dėl cisternų, slėginių cilindrų ir cilindrų grupių gamybos bei naudojimo standartų, turinčių tokią pat privalomąją galią, kaip šios direktyvos nuostatos, bet ne ilgiau kaip iki 2003 m. birželio 30 d. Slėginius cilindrų grupes ir cisternas, pagamintas iki 2003 m. liepos 1 d. ir prižiūrimas pagal privalomus saugos reikalavimus, galima ir toliau naudoti laikantis iš pradžių nustatytų sąlygų. ◀

Pirmiau minėtos datos dėl talpyklų ir cisternų, kurių išsamūs techniniai reikalavimai neparengti ir dėl kurių A ir B prieduose pakankamos nuorodos į atitinkamus Europos standartus nepadarytos, atidedamos.

Antrojeje pastraipoje minimos talpyklos ir cisternos bei vėliausia šios direktyvos taikymo toms talpykloms ir cisternoms, data nustatoma 9 straipsnyje nurodyta tvarka.

▼ B

5. Kiekviena valstybė narė gali taikyti kitas, neišdėstytas A ir B prieduose, nacionalines nuostatas, susijusias su bazine temperatūra jos teritorija vežant suskystintas dujas ir suskystintų dujų mišinius tol, kol į Europos standartus bus įtrauktos nuostatos, susijusios su atitinkamomis bazinėmis temperatūromis, nustatytomis atskiroms klimato zonoms, o nuorodos į tuos standartus bus pridėtos prie A ir B priedų.

6. Kiekviena valstybė narė, laikydamosi žemiau išdėstytos tvarkos, gali leisti savo teritorija vežti pakuotes, pagamintas pagal *ADR* nuostatas iki 1997 m. sausio 1 d., tačiau nesertifikuotas, jeigu ant pakuotės matyti pagaminimo data, ir jeigu ji išlaiko bandymus, nustatytus nacionaliniuose įstatymuose ir galiojusius 1996 m. gruodžio 31 d. ir jeigu visos tokios pakuotės laikomos pagal joms keliamus saugos reikalavimus (prireikus įskaitant bandymus ir patikras): didesnės kaip 50 litrų talpos metalinius vidutinės talpos konteinerius (IBC) ir metalinius bidonus iki 15 metų nuo pagaminimo dienos; kitas metalines pakuotes ir visas plastmasines pakuotes iki penkerių metų nuo pagaminimo dienos, bet ne ilgiau kaip iki 1998 m. gruodžio 31 d. ► **M5**, išskyrus ne didesnę kaip 20 litrų talpos plastmasinę pakuotę, tą datą galima atidėti ne vėliau kaip iki 2001 m. birželio 30 d. ◀

7. Kiekviena valstybė narė gali iki 1998 m. gruodžio 31 d. leisti savo teritorija vežti pavojingus krovinius, supakuotus iki 1997 m. sausio 1 d., jeigu tie kroviniai yra suklasifikuoti, supakuoti ir paženklinėti pagal nacionalinių įstatymų, galiojusius iki 1997 m. sausio 1 d., reikalavimus.

8. Kiekviena valstybė narė gali taikyti nacionalinių teisės aktų, galiojusius 1996 m. gruodžio 31 d., nuostatas, leidžiančias vietoj B priede nurodyto pavojaus identifikacinio numerio naudoti ypatingiems atvejams skirtą kodą, kai pavojingi kroviniai vežami vienos valstybės teritorija toje teritorijoje registruotomis transporto priemonėmis.

▼ **M5**

9. Valstybės narės, iš anksto ne vėliau kaip 2002 m. gruodžio 31 d. arba ne vėliau kaip po dvejų metų nuo pakeistų šios direktyvos A ir B priedų redakcijos taikymo paskutinės datos informavusios Komisiją, tam tikrų pavojingų krovinių, vežamų nedideliais kiekiais, išskyrus aukšto ir vidutinio radioaktyvumo lygio medžiagas, vežimui savo teritorija gali patvirtinti ne tokias griežtas, kaip išdėstytos prieduose, taisykles.

Valstybės narės, iš anksto ne vėliau kaip 2002 m. gruodžio 31 d. arba ne vėliau kaip po dvejų metų nuo pakeistų šios direktyvos A ir B priedų redakcijos taikymo paskutinės datos informavusios Komisiją, gali patvirtinti nuostatas, kurios skirtųsi nuo prieduose pateiktų nuostatų, dėl vietinio vežimo tik jų pačių teritorijoje.

Pirmojoje ir antrojoje pastraipose numatytos nukrypti leidžiančios nuostatos taikomos nediskriminuojant.

Valstybės narės, nepaisydamos pirmiau paminėtų dalykų, iš anksto informavusios Komisiją, bet kada gali priimti nuostatas, panašias į tas, kurias pagal šią dalį yra patvirtinusios kitos valstybės narės.

Komisija išnagrinėja, ar laikomasi šioje dalyje nustatytų reikalavimų, ir 9 straipsnyje nustatyta tvarka sprendžia, ar atitinkamos valstybės narės patvirtina šias nukrypti leidžiančias nuostatas.

▼ **B**

10. Jeigu nesumažėja sauga, valstybės narės gali leisti laikinai nesilaikyti A ir B priedų reikalavimų savo teritorijose atliekant bandymus, reikalingus tų priedų pakeitimams padaryti, kad jie būtų suderinti su technologijų ir pramoninės raida. Apie tai informuojama Komisija, kuri atitinkamai informuoja kitas valstybes nares.

Laikinais nukrypti leidžiančios nuostatos, dėl kurių ► **M5** C priedo 5 dalyje nurodytų specialių nuostatų ◀ pagrindu susitaria valstybių narių kompetentingos institucijos, išdėstomos daugiašaliame susitarime, kurį inicijuojanti valdžios institucija siūlo visoms valstybių narių kompetentingoms institucijoms. Apie tai informuojama Komisija.

Visos nukrypti leidžiančios nuostatos, pavyzdžiui, paiminėtos pirmojoje ir antrojoje pastraipose, taikomos nediskriminuojant dėl nacionalinės priklausomybės ar krovinių siuntėjo, vežėjo ar gavėjo įsisteigimo vietos; jos gali būti taikomos iki penkerių metų ir nėra atnaujinamos.

▼ **M5**

11. Valstybės narės gali išduoti tik jų teritorijoje galiojančius leidimus vykdyti pavojingų krovinių, kuriuos pagal A arba B priedą vežti uždrausta arba kurie vežami kitomis sąlygomis, nei nustatyta prieduose, ad hoc vežimo operacijoms atlikti, jeigu jos yra aiškiai apibūdintos ir jų trukmė ribota.

▼ **B**

12. Nepažeisdama šio straipsnio 2 dalies nuostatų, kiekviena valstybė narė gali ne ilgiau kaip iki 1998 m. gruodžio 31 d. taikyti esančius susitarimus su kitomis valstybėmis narėmis, jeigu jos atitinka *ADR*, nediskriminuodamos dėl nacionalinės priklausomybės, krovinių siuntėjo, vežėjo ar gavėjo įsisteigimo vietos. Bet kurios kitos nukrypti leidžiančios nuostatos, leistinos pagal ► **M5** C priedo 5 dalyje nurodytas specialias nuostatas ◀, turi atitikti 10 punktą.

7 straipsnis

Pagal nacionalines ar Bendrijos rinkos atvėrimo nuostatas, transporto priemonėms, registruotomis ar išleistomis į apyvartą ne valstybėse narėse, leidžiama Bendrijoje vežti tarptautines pavojingų krovinių siuntas, jei tos transporto priemonės atitinka *ADR* reikalavimus.

▼B

III DALIS

Baigiamosios nuostatos*8 straipsnis*

Pakeitimai, kuriuos reikia padaryti ► **M5** A, B ir C prieduose ◀, kad jie būtų suderinti su mokslo ir technikos pažanga šios direktyvos taikymo srityse, kad būtų atsižvelgiama į ADR priedus, priimami 9 straipsnyje nustatyta tvarka.

▼M5*9 straipsnis*

1. Komisijai padeda Pavojingų krovinių vežimo komitetas.
2. Darant nuorodą į šį straipsnį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnį.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis - trys mėnesiai.

3. Komitetas patvirtina darbo tvarkos taisykles.

▼B*10 straipsnis*

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus šios direktyvos įgyvendinimui, iki 1997 m. sausio 1 d. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Valstybės narės, priimdamos šias priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų pagrindinių nacionalinės teisės aktų nuostatų tekstus.

11 straipsnis

1. Direktyva 89/684/EEB panaikinama pasibaigus šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę terminui.

2. Laikinieji sertifikatai, kuriuos valstybės narės išdavė nacionaliniam transportui pagal tos direktyvos 4 straipsnio 2 dalį, galioja tik iki 1996 m. gruodžio 31 d. Sertifikatai, išduoti pagal to direktyvos 4 straipsnio 4 dalį, cisternose vežamiems pavojingiems kroviniams arba sprogstamosioms medžiagoms gali būti ir toliau naudojami iki jų galiojimo laiko pabaigos, bet ne ilgiau kaip iki 1997 m. liepos 1 d., o kitiems pavojingiems kroviniams — ne ilgiau kaip iki 2000 m. sausio 1 d.

12 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

▼ **M10**

A PRIEDAS

Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR), taikomos nuo 2007 m. sausio 1 d., A priedo nuostatose žodžiai „susitariančioji šalis“ keičiami į „valstybė narė“.

ADR A priedo 2007 m. redakcijos pakeitimų tekstas bus skelbiamas jį parengus visomis oficialiomis Bendrijos kalbomis.

▼ **M10**

B PRIEDAS

Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR), taikomos nuo 2007 m. sausio 1 d., B priedo nuostatose žodžiai „susitariančioji šalis“ keičiami į „valstybė narė“.

ADR B priedo 2007 m. redakcijos pakeitimų tekstas bus skelbiamas jį parengus visomis oficialiomis Bendrijos kalbomis.

▼ **M5***C PRIEDAS***Specialios tam tikrų šios direktyvos straipsnių nuostatos**

1. 1 straipsnio 2 dalies c punkte nurodytos nacionalinės vežimo operacijos:
 - i) 1 klasės sprogstamosios medžiagos ir gaminiai, jeigu sprogstamosios medžiagos kiekis transporto priemonėje yra didesnis kaip:
 - 1.1 skyriaus - 1 000 arba
 - 1.2 skyriaus - 3 000kg, arba
 - 1.3 ir 1.5 skyrių - 5 000 kg;
 - ii) toliau pateiktų medžiagų kiekis cisternose arba cisternų konteineriuose yra didesnis kaip 3 000 litrų:
 - 2 klasės medžiagos: dujos, priskirtos šioms rizikos grupėms: F, T, TF, TC, TO, TFC, TOC;
 - 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 ir 8 klasių medžiagos: tų klasių b arba c punktuose neįrašytos medžiagos arba tose dalyse įrašytos, tačiau kurioms priskirtas iš trijų arba daugiau reikšminių skaitmenų sudarytas kenksmingos medžiagos kodas (be nulių);
 - iii) šios 7 klasės pakuotės (radioaktyvios medžiagos): skylančių medžiagų pakuotės, B (U) tipo pakuotės, B (M) tipo pakuotė.
2. 5 straipsnio 2 daliai taikoma speciali nuostata - tai ► **M8** A priedo 1.9 skyrių ◄.
3. 5 straipsnio 3 dalies b punktui taikoma speciali nuostata - tai B priedo kraštinis numeris 211 128.
4. 6 straipsnio 4 daliai taikoma speciali nuostata - tai ► **M8** susideda iš A priedo 1.2.1 punkte pateiktų cilindro, „vamzdžio“, „slėgio būgno“, „kriogeninio indo“ ir „cilindrų stelažo“ apibrėžimų ◄.
5. 6 straipsnio 10 ir 12 dalims taikomos specialios nuostatos - tai ► **M8** pateikti A priedo 1.5 skyriuje ◄.