

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

► **B**

**DYREKTYWA RADY 94/55/WE**

**z dnia 21 listopada 1994 r.**

**w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych**

(Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 7)

zmienione przez:

	Dziennik Urzędowy		
	nr	strona	data
► <b>M1</b> Annexes A and B to Council Directive 94/55/EC of 21 November 1994 (*)	L 275	1	28.10.1996
► <b>M2</b> Dyrektywa Komisji 96/86/WE z dnia 13 grudnia 1996 r.	L 335	43	24.12.1996
► <b>M3</b> 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
► <b>M4</b> Dyrektywa Komisji 1999/47/WE z dnia 21 maja 1999 r.	L 169	1	5.7.1999
► <b>M5</b> Dyrektywa 2000/61/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 października 2000 r.	L 279	40	1.11.2000
► <b>M6</b> Dyrektywa Komisji 2001/7/WE z dnia 29 stycznia 2001 r.	L 30	43	1.2.2001
► <b>M7</b> Decyzja Komisji z dnia 7 listopada 2002 r.	L 308	45	9.11.2002
► <b>M8</b> Dyrektywa Komisji 2003/28/WE z dnia 7 kwietnia 2003 r.	L 90	45	8.4.2003
► <b>M9</b> Dyrektywa Komisji 2004/111/WE z dnia 9 grudnia 2004 r.	L 365	25	10.12.2004

(\*) Akt ten nie został nigdy opublikowany w języku polskim.

**DYREKTYWA RADY 94/55/WE**

z dnia 21 listopada 1994 r.

**w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 75,

uwzględniając wniosek Komisji <sup>(1)</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(2)</sup>,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 189c Traktatu <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Przez lata zarówno krajowy, jak i międzynarodowy transport drogowy towarów niebezpiecznych znacznie się rozwinął, stanowiąc dodatkowe zagrożenie w razie wypadku.
- (2) Wszystkie Państwa Członkowskie, z wyłączeniem Irlandii, stanowią Umawiające się Strony Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (*ADR*), której zasięg geograficzny rozciąga się poza Wspólnotę i który ustanawia wspólne przepisy dotyczące bezpiecznego międzynarodowego drogowego transportu towarów niebezpiecznych; w konsekwencji, w celu uzgodnienia warunków wewnątrz Wspólnoty, na podstawie których towary niebezpieczne transportowane są po drogach, pożądane jest rozszerzenie takich przepisów na ruch wewnętrzny.
- (3) Prawodawstwo wspólnotowe zawiera pełny zakres środków wymaganych do zapewnienia bezpiecznego transportu towarów niebezpiecznych, a odpowiednie środki krajowe różnią się w poszczególnych Państwach Członkowskich; rozbieżności te stanowią przeszkodę w swobodnym dostępie do usług transportowych, a ponadto w swobodnym ruchu pojazdów i urządzeń transportowych; w celu pokonania tej przeszkody powinny zostać ustalone jednolite przepisy stosowane w transporcie wewnątrz-wspólnotowym.
- (4) W celu zapewnienia spójności z pozostałym prawodawstwem wspólnotowym, zagwarantowania dostatecznego stopnia harmonizacji, mającego na celu ułatwienie swobodnego przepływu towarów i usług oraz w celu zagwarantowania wysokiego poziomu bezpieczeństwa w działaniach transportu międzynarodowego i krajowego tego typu akcje muszą zostać przeprowadzone na poziomie wspólnotowym;
- (5) Przepisy niniejszej dyrektywy są bez uszczerbku dla zobowiązań podjętych przez Wspólnotę i jej Państwa Członkowskie zgodnie z celami ustalonymi w rozdziale 19 *Agenda 21* konferencji *UNCED* w Rio de Janeiro, która odbyła się w czerwcu 1992 r., zmierzających do przyszłej harmonizacji systemów klasyfikacji substancji niebezpiecznych.
- (6) Żadne prawodawstwo wspólnotowe nie reguluje jeszcze warunków bezpieczeństwa, na podstawie których powinny być transportowane czynniki biologiczne i mikroorganizmy modyfikowane genetycznie, objęte dyrektywami Rady 90/219/EWG <sup>(4)</sup>, 90/220/EWG <sup>(5)</sup> oraz 90/679/EWG <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 17 z 20.1.1994, str. 6.<sup>(2)</sup> Dz.U. C 195 z 18.7.1994, str. 15.<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 3 maja 1994 r. (Dz.U. C 205 z 25.7.1994, str. 54), wspólne stanowisko Rady z dnia 19 września 1994 r. (Dz.U. C 301 z 27.10.1994, str. 25) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 17 listopada 1994 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).<sup>(4)</sup> Dz.U. L 117 z 8.5.1990, str. 1.<sup>(5)</sup> Dz.U. L 117 z 8.5.1990, str. 15.<sup>(6)</sup> Dz.U. L 374 z 31.12.1990, str. 1.

## ▼B

- (7) Niniejsza dyrektywa uwzględnia inne polityki wspólnotowe w zakresie bezpieczeństwa pracownika, konstrukcji pojazdu i ochrony środowiska naturalnego.
- (8) Państwa Członkowskie mają swobodę w dostosowywaniu wszelkich działań dotyczących transportu towarów niebezpiecznych, przewożonych na ich terytorium pojazdem nieobjętym dyrektywą, bez względu na to, gdzie pojazd ten jest zarejestrowany.
- (9) Państwa Członkowskie muszą być zdolne do ustalania specjalnych przepisów ruchu drogowego dotyczących transportu towarów niebezpiecznych na ich terytoriach.
- (10) Państwa Członkowskie muszą być zdolne do utrzymania swoich wymagań w zakresie kontroli jakości, dotyczących niektórych działań transportu krajowego, dopóki Komisja nie zgłosi się w tych sprawach do Rady.
- (11) Przepisy *ADR* upoważniają do zawierania porozumień uchylających je, a ogromna liczba umów dwustronnych między Państwami Członkowskimi utrudnia swobodę w zapewnieniu usług w zakresie transportu towarów niebezpiecznych; włączenie niezbędnych przepisów do załączników do niniejszej dyrektywy powinno znieść potrzebę takich derogacji; w okresie przejściowym powinny zostać ustalone przepisy dotyczące kontynuacji stosowania istniejących umów przez Państwa Członkowskie między sobą.
- (12) Konieczne jest przeniesienie przepisów *ADR* do prawa wspólnotowego, włącznie z wymaganiami dotyczącymi konstrukcji pojazdów transportujących towary niebezpieczne; w związku z tym, w okresie przejściowym, powinny zostać ustalone przepisy dotyczące możliwości tymczasowego utrzymania przez Państwa Członkowskie niektórych określonych przepisów krajowych w sprawie wymagań w zakresie konstrukcji pojazdów rejestrowanych na poziomie krajowym.
- (13) W celu zwiększenia przejrzystości w dziedzinie wniosków dotyczących związanego z nimi ustawodawstwa krajowego dla wszystkich podmiotów gospodarczych należy wykorzystać istniejącą procedurę informacyjną.
- (14) W zakresie transportu krajowego Państwa Członkowskie muszą utrzymać prawo stosowania przepisów zgodnych z wielomodalnymi zaleceniami Narodów Zjednoczonych w zakresie transportu towarów niebezpiecznych, dopóki *ADR* nie zostaną zharmonizowane z przepisami, których zadaniem jest ułatwianie transportu intermodalnego towarów niebezpiecznych.
- (15) Państwa Członkowskie muszą być zdolne do regulowania lub zakazywania transportu drogowego niektórych towarów niebezpiecznych na swoich terytoriach, jednak tylko z powodów innych niż bezpieczeństwo w transporcie; w związku z tym Państwa Członkowskie w przypadku transportu niektórych bardzo niebezpiecznych substancji mogą zachować prawo nakazu używania transportu kolejowego lub śródlądowego transportu wodnego bądź mogą utrzymać ściśle określone zasady pakowania niektórych bardzo niebezpiecznych substancji.
- (16) Do celów niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie muszą być zdolne do stosowania bardziej surowych lub bardziej łagodnych przepisów odnoszących się do niektórych działań transportowych, prowadzonych na ich terytoriach z wykorzystaniem pojazdów tam zarejestrowanych.
- (17) Harmonizacja warunków powinna uwzględniać określone okoliczności wewnętrzne i dlatego niniejsza dyrektywa musi być wystarczająco elastyczna, w celu umożliwienia Państwom Członkowskim uzyskania niektórych derogacji; nie należy utrudniać stosowania nowych rozwiązań technicznych i przemysłowych; dlatego muszą zostać ustalone tymczasowe derogacje.

▼ **B**

- (18) Pojazdy zarejestrowane w państwach trzecich zgodne z *ADR* muszą być dopuszczone do transportu międzynarodowego na terytoriach Państw Członkowskich.
- (19) W celu uwzględnienia nowych przepisów włączanych do *ADR* i rozstrzygnięcia o stosowaniu i wprowadzaniu środków nadzwyczajnych w razie awarii lub wypadków musi istnieć możliwość szybkiego przystosowania niniejszej dyrektywy do postępu technicznego; w tym celu powinien zostać utworzony komitet oraz ustalona procedura ścisłej współpracy między Państwami Członkowskimi i Komisją w ramach tego Komitetu.
- (20) Załączniki do niniejszej dyrektywy zawierają przepisy obejmujące kształcenie zawodowe niektórych kierowców pojazdów transportujących po drogach towary niebezpieczne. W wyniku tego dyrektywa Rady 89/684/EWG z dnia 21 grudnia 1994 r. w sprawie kształcenia zawodowego niektórych kierowców pojazdów przewożących po drogach towary niebezpieczne powinna zostać uchylona <sup>(1)</sup>,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## ROZDZIAŁ I

**Zakres, definicje i przepisy ogólne***Artykuł 1*

1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do drogowego transportu towarów niebezpiecznych w Państwach Członkowskich lub między nimi. Nie stosuje się do transportu towarów niebezpiecznych pojazdami należącymi do sił zbrojnych lub pojazdami, za które siły zbrojne są odpowiedzialne.
2. Niniejsza dyrektywa nie narusza jednakże, uwzględniając odpowiednie prawo wspólnotowe, prawa Państw Członkowskich do ustalania wymagań w odniesieniu do:
- krajowego i międzynarodowego transportu towarów niebezpiecznych po ich terytoriach, przeprowadzanego za pomocą pojazdów nieobjętych niniejszą dyrektywą;
  - regulacji ruchu drogowego ściśle określonych dla krajowego i międzynarodowego transportu towarów niebezpiecznych;

▼ **M5**

- c) kontrole jakości w przedsiębiorstwach prowadzących działalność w zakresie transportu krajowego wskazaną w załączniku C ust. 1.

Zakres przepisów prawa krajowego dotyczących wymogów wymienionych w niniejszej literze nie może być rozszerzany.

Przepisy takie przestają obowiązywać, jeśli podobne środki są określone jako obowiązkowe na mocy przepisów prawa wspólnotowego.

Najpóźniej dwa lata po wejściu w życie normy europejskiej w sprawie kontroli jakości transportu towarów niebezpiecznych, Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające aspekty bezpieczeństwa objęte niniejszą literą oraz odpowiednią propozycję, co do jej kontynuowania lub uchylenia.

▼ **B**

Zakres przepisów krajowych dotyczących tych wymagań nie może zostać rozszerzony.

Niniejsze przepisy przestają obowiązywać, gdy podobne środki stają się obowiązkowe na podstawie przepisów wspólnotowych.

Przed 31 grudnia 1998 r. Komisja składa Radzie sprawozdanie ustalające zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa, objęte niniejszym przepisem, wraz z właściwą propozycją jego kontynuacji lub uchylenia.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 398 z 30.12.1989, str. 33.

## ▼B

*Artykuł 2*

Do celów niniejszej dyrektywy:

- „ADR” oznacza Umowę europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, zawartą w Genewie dnia 30 września 1957 r., ze zmianami,
- „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do używania na drogach, skompletowany lub niekompletny, mający co najmniej cztery koła i osiągający maksymalną prędkość konstrukcyjną przekraczającą 25 km/h, oraz jego przyczepy, z wyłączeniem pojazdów poruszających się po szynach, ciągników rolniczych i leśnych oraz wszelkich maszyn samobieżnych,
- „towary niebezpieczne” oznaczają te substancje i artykuły, których transport po drogach jest zakazany lub dopuszczony w niektórych warunkach na podstawie załączników A i B do niniejszej dyrektywy,
- „transport” oznacza wszelkie operacje transportu drogowego, przeprowadzane z wykorzystaniem pojazdu w pełni lub częściowo na drogach publicznych na terytorium Państwa Członkowskiego, włącznie z załadunkiem i rozładunkiem, objęte załącznikami A i B, niemające wpływu na zastosowanie ustaleń przyjętych w ustawodawstwie Państw Członkowskich w zakresie odpowiedzialności za takie operacje.

Nie obejmuje transportu przeprowadzanego całkowicie po obwodnicy rozpatrywanego obszaru.

*Artykuł 3*

1. Bez uszczerbku dla art. 6 towary niebezpieczne, których transport jest zakazany przez załączniki A i B do niniejszej dyrektywy, nie są przewożone po drodze.

2. Z zastrzeżeniem innych przepisów niniejszej dyrektywy transport innych towarów niebezpiecznych, wymienionych w załączniku A, stanowi przedmiot pozwolenia z zastrzeżeniem zgodności z warunkami przewidzianymi w załącznikach A i B, w szczególności w zakresie:

- a) pakowania i etykietowania danych towarów; i
- b) konstrukcji, urządzeń i prawidłowego działania pojazdów przewożących dane towary.

## ROZDZIAŁ II

**Odstępstwa, ograniczenia i zwolnienia***Artykuł 4*

Każde z Państw Członkowskich może, wyłącznie na potrzeby działań transportu krajowego prowadzonych z wykorzystaniem pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, utrzymać przepisy swojego prawa krajowego, dotyczące drogowego transportu towarów niebezpiecznych, które są zgodne z zaleceniami Narodów Zjednoczonych w zakresie transportu towarów niebezpiecznych, aż do czasu, gdy zostanie dokonany przegląd załączników A i B do niniejszej dyrektywy w odniesieniu do tych zaleceń. Zainteresowane Państwa Członkowskie odpowiednio informują o tym Komisję.

*Artykuł 5*

1. Bez uszczerbku dla prawodawstwa wspólnotowego, w szczególności w zakresie dostępu do rynku, każde Państwo Członkowskie utrzymuje prawo, ściśle z innych powodów niż bezpieczeństwo podczas transportu, a takich jak bezpieczeństwo wewnętrzne czy ochrona środowiska naturalnego, do regulowania lub zakazywania transportu niektórych towarów niebezpiecznych na jego terytorium.

2. Wszystkie przepisy nakładane przez Państwo Członkowskie w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych w transporcie międzynarodowym na jego terytorium i dozwolone zgodnie z ►M5 przepis

**▼B**

specjalny określony w załączniku C ust. 2. ◀, mają lokalnie ograniczony zasięg, stosują się zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym, i nie mogą prowadzić do żadnej dyskryminacji.

3. a) Każde Państwo Członkowskie może stosować bardziej surowe przepisy dotyczące transportu z wykorzystaniem pojazdów zarejestrowanych lub wprowadzanych do ruchu na ich terytorium, poza wymaganiami konstrukcyjnymi.

**▼M5**

- b) Państwa Członkowskie mogą jednakże utrzymać swe szczególne przepisy krajowe dotyczące środka ciężkości pojazdów-cystern zarejestrowanych na ich terytorium do chwili zmiany, jeśli taka nastąpi, przepisu specjalnego określonego w załączniku C ust. 3, lecz w żadnym wypadku, nie po dniu 30 czerwca 2001 r. dla pojazdów-cystern objętych przepisem specjalnym określonym w załączniku C ust. 3, zgodnie ze zmienioną wersją ADR obowiązującą od dnia 1 lipca 2001 r., oraz w żadnym wypadku, nie po dniu 30 czerwca 2005 r. dla innych pojazdów-cystern.

- c) Państwa Członkowskie, w których temperatura otoczenia wynosi okresowo mniej niż -20 °C mogą określić normy surowsze w odniesieniu do temperatury roboczej materiałów wykorzystywanych do pakowania materiałów z tworzyw sztucznych, cystern i ich wyposażenia, przeznaczonych do drogowego transportu krajowego towarów niebezpiecznych na swoim terytorium do chwili włączenia do załączników przepisów w sprawie odpowiednich temperatur porównawczych dla danych stref klimatycznych.

**▼B**

4. Jeżeli Państwa Członkowskie stwierdzą, że obowiązujące przepisy bezpieczeństwa są niewystarczające, w razie awarii lub wypadku, do ograniczenia zagrożenia związanego z transportem oraz gdy zachodzi pilna potrzeba takiego działania, przedkładają Komisji, na etapie planowania, środki, które proponują przyjąć. Stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 9, Komisja podejmuje decyzję o pozwoleniu na wprowadzenie w życie tych środków i określa okres ich ważności.

5. Państwa Członkowskie mogą utrzymać wszelkie przepisy krajowe mające zastosowanie w dniu 31 grudnia w odniesieniu do:

- transportu substancji klasy 1.1,
- transportu gazów trujących, nietrwałych i/lub łatwo palnych klasy 2,
- transportu substancji zawierających ditlenki lub furany,
- transportu w cysternach lub kontenerach zbiornikowych więcej niż 3 000 litrów cieczy klas 3, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 lub 8, które nie znalazły się w lit. b) lub c) tych klas.

Przepisy te mogą dotyczyć wyłącznie:

- zakazu takich działań w transporcie drogowym, tam gdzie jest możliwe ich przeprowadzenie za pomocą transportu kolejowego lub śródlądowego transportu wodnego,
- wymagań dotyczących niektórych tras uprzywilejowanych,
- wszelkich innych przepisów dotyczących pakowania substancji zawierających ditlenki lub furany.

Niniejsze przepisy nie mogą być rozszerzone lub zastrzone. Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o przepisach krajowych, która informuje odpowiednio inne Państwa Członkowskie.

*Artykuł 6*

1. Każde Państwo Członkowskie może zezwolić na transport drogowy na jego terytorium sklasyfikowanych towarów niebezpiecznych, opakowanych i opatrzonych etykietą zgodnie z wymaganiami międzynarodowymi dotyczącymi transportu morskiego lub powietrznego, ilekroć działania transportowe obejmują podróże morskie lub powietrzne.

▼**B**

2. Wszelkie przepisy załączników A i B, dotyczące stosowania języków we właściwym znakowaniu lub dokumentacji, nie stosują się w odniesieniu do działań transportowych ograniczonych do terytorium pojedynczego Państwa Członkowskiego. Państwa Członkowskie mogą zezwolić na stosowanie innych języków niż przewidziany w załącznikach dotyczących działań transportowych przeprowadzanych na ich terytoriach.

▼**M5**

3. Na swoim terytorium Państwo Członkowskie może zezwolić na wykorzystanie pojazdów skonstruowanych przed dniem 1 stycznia 1997 r., które nie spełniają wymogów określonych w niniejszej dyrektywie, a które zostały skonstruowane zgodnie z wymogami krajowymi obowiązującymi w dniu 31 grudnia 1996 r., pod warunkiem że pojazdy takie utrzymują wymagany poziom bezpieczeństwa.

Cysterny i pojazdy skonstruowane dnia 1 stycznia 1997 r. lub później, niezgodne z załącznikiem B, lecz skonstruowane zgodnie z wymogami określonymi w niniejszej dyrektywie, mającymi zastosowanie w dniu ich konstrukcji, mogą być dalej użytkowane na potrzeby transportu krajowego do dnia ustalonego zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 9.

4. ►**M7** Każde Państwo Członkowskie może utrzymać swoje przepisy krajowe obowiązujące dnia 31 grudnia 1996 r., dotyczące konstrukcji, zastosowania oraz warunków przewozu bębnowo ciśnieniowych oraz stojaków na butle w rozumieniu przepisu specjalnego określonego w ust. 4 załącznika C i nowych cystern niezgodnych z załącznikami A i B, do chwili dodania do załączników A i B odniesień do norm dotyczących konstrukcji i wykorzystania cystern, bębnowo ciśnieniowych oraz stojaków na butle, mających taką samą moc wiążącą jak przepisy niniejszej dyrektywy, a w każdym razie najpóźniej do dnia 30 czerwca 2003 r. Bębny ciśnieniowe, stojaki na butle i cysterny skonstruowane przed dniem 1 lipca 2003 r. oraz pozostałe zbiorniki skonstruowane przed dniem 1 lipca 2001 r. i utrzymujące wymagany poziom bezpieczeństwa mogą w dalszym ciągu być stosowane zgodnie z pierwotnymi warunkami. ◀

Terminy powyższe cofa się dla zbiorników i cystern, dla których nie określono szczegółowych wymogów technicznych lub dla których w załącznikach A i B nie dodano wystarczających odniesień do odpowiednich norm europejskich.

Zbiorniki i cysterny określone w akapicie drugim oraz ostateczny termin stosowania niniejszej dyrektywy w odniesieniu do takich zbiorników i cystern ustala się zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 9.

▼**B**

5. Każde Państwo Członkowskie może utrzymać przepisy krajowe inne niż wymienione w załącznikach A i B, uwzględniające temperaturę odniesienia dla transportu gazów płynnych lub mieszanin gazów płynnych na ich terytorium, do czasu wprowadzenia do norm europejskich przepisów dotyczących właściwych temperatur odniesienia określonych obszarów klimatycznych i dołączenia odniesień do tych norm do załączników A i B.

6. Każde Państwo Członkowskie może zezwolić na stosowanie w transporcie na ich terytorium opakowań skonstruowanych, lecz nie certyfikowanych zgodnie z *ADR* przed dniem 1 stycznia 1997 r., zapewniając, że na takim opakowaniu naniesiono datę produkcji oraz że nadaje się ono do przejścia przez badania ustanowione w ustawodawstwie krajowym obowiązującym w dniu 31 grudnia 1996 r., a także zapewniając, że takie opakowania zachowują wymagane poziomy bezpieczeństwa (włącznie z badaniami i kontrolą, tam gdzie jest to wymagane), według następującego schematu: metalowe opakowania zbiorcze pośrednie i bębny metalowe o pojemności powyżej 50 litrów — do 15 lat od daty ich produkcji; inne opakowania metalowe i wszystkie opakowania z tworzyw sztucznych — do 5 lat od daty ich produkcji, ale nie po dniu 31 grudnia 1998 r. ►**M5**, z wyjątkiem przy-

▼ **B**

padku opakowań z tworzyw sztucznych o pojemności nieprzekraczającej dwadzieścia litrów, termin ten może zostać cofnięty najpóźniej do dnia 30 czerwca 2001 r. ◀

7. Każde Państwo Członkowskie może zezwolić na transport na ich terytorium niektórych towarów niebezpiecznych pakowanych przed 1 stycznia 1997 r. do 31 grudnia 1998 r., zapewniając, że towary są sklasyfikowane, opakowane i oznakowane zgodnie z wymaganiami ustawodawstwa krajowego obowiązującymi przed dniem 1 stycznia 1997 r.

8. Każde Państwo Członkowskie może utrzymać przepisy ustawodawstwa krajowego, obowiązującego 31 grudnia 1996 r., dotyczące prezentacji kodu działania w stanie zagrożenia w miejscu numeru identyfikacyjnego zagrożenia, ustalonego w załączniku B dotyczącym operacji transportowych, które przeprowadzane są na jego terytorium z użyciem pojazdów zarejestrowanych na tym terytorium.

▼ **M5**

9. Pod warunkiem uprzedniego powiadomienia Komisji najpóźniej do dnia 31 grudnia 2002 r. lub najpóźniej dwa lata po zastosowaniu zmienionych wersji załączników A i B do niniejszej dyrektywy, Państwa Członkowskie mogą przyjmować przepisy mniej surowe niż te zawarte w Załączniku, dla transportu na swym terytorium jedynie niewielkich ilości niektórych towarów niebezpiecznych, z wyjątkiem substancji o średnim lub wysokim stopniu promieniotwórczości.

Pod warunkiem uprzedniego powiadomienia Komisji najpóźniej do dnia 31 grudnia 2002 r. lub najpóźniej dwa lata po zastosowaniu zmienionych wersji załączników A i B do niniejszej dyrektywy, Państwa Członkowskie mogą przyjmować przepisy różniące się od tych zawartych w załącznikach w odniesieniu do transportu lokalnego ograniczonego do ich terytorium.

Odstępstwa przewidziane w akapicie pierwszym i drugim stosuje się bez dyskryminacji.

Bez względu na powyższe, Państwa Członkowskie mogą, pod warunkiem że uprzednio powiadamią o tym Komisję, przyjąć w każdej chwili przepisy podobne do przepisów przyjętych przez inne Państwa Członkowskie w odniesieniu do niniejszego akapitu.

Komisja bada, czy warunki ustanowione w niniejszym akapicie zostały spełnione, i decyduje, zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 9, czy zainteresowane Państwa Członkowskie mogą przyjąć te odstępstwa.

▼ **B**

10. Pod warunkiem, że bezpieczeństwo nie jest zagrożone, Państwa Członkowskie mogą tymczasowo przyznać odstępstwa od załączników A i B w celu przeprowadzenia na ich terytoriach prób koniecznych przed wprowadzeniem zmian do tych załączników, w ramach dostosowania ich do nowych rozwiązań technicznych i przemysłowych. Komisja jest o tym informowana i informuje odpowiednio pozostałe Państwa Członkowskie.

Uzgodnienie przez właściwe organy Państw Członkowskich, na podstawie ► **M5** przepisów specjalnych określonych w załączniku C ust. 5 ◀, tymczasowego odstępstwa przyjmuje formę porozumienia wielostronnego, przedstawianego wszystkim właściwym organom Państw Członkowskich przez organ, który podejmuje inicjatywę w odniesieniu do porozumienia. Komisja jest odpowiednio o tym informowana.

Wszelkie odstępstwa określone w akapicie pierwszym i drugim obowiązują bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub lokalizację siedziby przedsiębiorstwa nadawcy, przewoźnika lub nabywcy. Mogą one obowiązywać do pięciu lat i nie podlegają przedłużeniu.

▼ **M5**

11. Państwa Członkowskie mogą wydawać zezwolenia, ważne jedynie na ich terytorium, na prowadzenie działalności ad hoc w zakresie transportu towarów niebezpiecznych, albo zabronionych w



▼ **M5**

załączniku A lub B, albo prowadzonych na warunkach innych niż te ustanowione w załącznikach, pod warunkiem że taka działalność transportowa ad hoc jest jasno określona i ograniczona w czasie.

▼ **B**

12. Bez uszczerbku dla ust. 2 każde Państwo Członkowskie może, najpóźniej do 31 grudnia 1998 r., stosować istniejące porozumienia, według *ADR*, z innymi Państwami Członkowskimi, bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub lokalizację siedziby przedsiębiorstwa nadawcy, przewoźnika lub nabywcy. Wszystkie inne derogacje, na które zezwalają ► **M5** przepisów specjalnych określonych w ust. 5 załącznika C ◀, odpowiadają ust. 10.

*Artykuł 7*

Pojazdy zarejestrowane lub wprowadzone do ruchu w państwach trzecich w zakresie dostępu do rynku podlegające przepisom krajowym lub wspólnotowym są dopuszczone do transportu międzynarodowego towarów niebezpiecznych we Wspólnocie, o ile jest on zgodny z *ADR*.

## ROZDZIAŁ III

**Przepisy końcowe***Artykuł 8*

Zmiany niezbędne do dostosowania ► **M5** załączników A, B i C ◀ do postępu naukowo-technicznego w zakresie objętym niniejszą dyrektywą, w celu uwzględnienia zmian dołączników do *ADR*, są przyjmowane zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 9.

▼ **M5***Artykuł 9*

1. Komisja wspomagana jest przez Komitet ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych.

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

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

3. Komitet przyjmuje własny regulamin.

▼ **B***Artykuł 10*

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie najpóźniej do 1 stycznia 1997 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie informują o tym Komisję.

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

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

*Artykuł 11*

1. Dyrektywa 89/684/EWG traci moc z chwilą transpozycji niniejszej dyrektywy do ustawodawstwa krajowego.

2. Świadectwa tymczasowe wydane przez Państwa Członkowskie zgodnie z art. 4 ust. 2 tej dyrektywy, dotyczące wyłącznie transportu krajowego, pozostają ważne do 31 grudnia 1996 r. Stosowanie świadectw wydanych zgodnie z art. 4 ust. 4 tej dyrektywy może być konty-

**▼B**

nuowane do końca ich okresu ważności, nie później jednak niż do 1 lipca 1997 r., w zakresie towarów niebezpiecznych przewożonych w systemach lub materiałów wybuchowych i nie później niż do 1 stycznia 2000 r. w zakresie towarów niebezpiecznych.

*Artykuł 12*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

**▼ M8***ZAŁĄCZNIK A***▼ M9**

Przepisy załącznika A do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), obowiązujące od dnia 1 stycznia 2005 r., w sprawie zastąpienia wyrażen „Umawiająca się Strona” wyrażeniem „Państwo Członkowskie”.

Tekst poprawek w wersji załącznika A do ADR z 2005 r. zostanie opublikowany niezwłocznie po udostępnieniu tekstu we wszystkich językach urzędowych Wspólnoty.

▼ **M8**

*ZAŁĄCZNIK B*

▼ **M9**

Przepisy załącznika B do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), obowiązujące od dnia 1 stycznia 2005 r., w sprawie zastąpienia wyrażenia „Umawiająca się Strona” wyrażeniem „Państwo Członkowskie”.

Tekst poprawek w wersji załącznika B do ADR z 2005 r. zostanie opublikowany niezwłocznie po udostępnieniu tekstu we wszystkich językach urzędowych Wspólnoty.

▼ **M5**

## ZAŁĄCZNIK C

**Przepisy specjalne odnoszące się do niektórych artykułów niniejszej dyrektywy**

1. Do działalności w zakresie transportu krajowego określonej w art. 1 ust. 2 lit. c) należą:
  - i) substancje wybuchowe oraz artykuły należące do klasy 1, gdy ilość substancji wybuchowej na jednostkę transportową przekracza:
    - 1 000 kg dla działu 1.1, lub
    - 3 000 kg dla działu 1.2, lub
    - 5 000 kg dla działów 1.3 i 1.5;
  - ii) następujące substancje w cysternach lub kontenerach zbiornikowych o pojemności całkowitej przekraczającej 3 000 litrów:
    - substancje należące do klasy 2: gaz przypisany następującym grupom ryzyka: F, T, TF, TC, TO, TFC, TOC;
    - substancje należące do klas 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 i 8: substancje nie wymienione w lit. b) lub c) w tych klasach lub też tam wymienione, lecz posiadające kod zagrożenia o co najmniej trzech cyfrach znaczących (bez zer);
  - iii) następujące opakowania należące do Klasy 7 (materiały radioaktywne): opakowania na materiały rozszczepialne, opakowania typu B (U), opakowania typu B (M).
2. Przepis specjalny stosujący się do art. 5 ust. 2 stanowi ► **M8** jest rozdziałem 1.9 w załączniku A ◀.
3. Przepis specjalny stosujący się do art. 5 ust. 3 lit. b) stanowi uzupełnienie 211 128 załącznika B.
4. Przepis specjalny stosujący się do art. 6 ust. 4 stanowi ► **M8** zawiera definicje butla, „zbiorniki rurowe”, „bęben ciśnieniowy”, „naczynia kriogeniczne” oraz „stojak na butle” podane w sekcji 1.2.1 załącznika A ◀.
5. Przepisy specjalne stosujące się do art. 6 ust. 10 oraz ust. 12 stanowią ► **M8** są tymi w rozdziale 1.5 w załączniku A ◀.