

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 4.9.2009
KOM(2009) 446 wersja ostateczna

2009/0123 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY .../.../WE

z dnia [...] r.

**w sprawie ujednoczonych procedur kontroli transportu drogowego towarów
niebezpiecznych (wersja ujednolicona)**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. W kontekście społeczeństwa obywatelskiego w Europie Komisja przywiązuje wielką wagę do uproszczenia i uporządkowania prawa wspólnotowego, tak aby stało się ono bardziej przejrzyste i dostępne dla każdego obywatela, otwierając mu w ten sposób nowe możliwości korzystania z przysługujących mu konkretnych uprawnień.

Ten cel nie może zostać osiągnięty tak długo, jak liczne przepisy, które były wielokrotnie zmieniane, często zasadniczo, pozostają rozproszone, tak iż trzeba ich szukać częściowo w oryginalnym akcie, a częściowo w późniejszych aktach zmieniających. Wymaga to pracochłonnego porównywania wielu różnych aktów w celu ustalenia obowiązujących norm prawnych.

Z tego powodu ujednocianie przepisów często zmienianych jest potrzebne, aby prawo wspólnotowe stało się jasne i zrozumiałe.

2. Dlatego też w dniu 1 kwietnia 1987 r. Komisja postanowiła¹ zalecić swoim pracownikom, aby wszystkie akty prawne były ujednociane nie później niż po 10 zmianach, podkreślając, że jest to wymaganie minimum i że odpowiednie jednostki powinny starać się nawet częściej ujednociać teksty, za które są odpowiedzialne, aby zapewnić, że przepisy wspólnotowe są jasne i łatwo zrozumiałe.
3. Konkluzje Prezydencji Rady Europejskiej w Edynburgu (grudzień 1992 r.) potwierdziły to stanowisko², podkreślając wagę ujednocienia, które daje pewność co do prawa stosowanego wobec danej materii w danym czasie.

Ujednocenie musi być podejmowane w pełnej zgodności z normalną wspólnotową procedurą legislacyjną.

Zważywszy, że żadne zmiany co do treści nie mogą być wprowadzane do ujednocianych aktów, Parlament Europejski, Rada i Komisja uzgodniły, w drodze porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 20 grudnia 1994 r., możliwość stosowania przyspieszonej procedury dla szybkiego przyjmowania takich aktów.

4. Celem niniejszego wniosku jest ujednocenie dyrektywy Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednocionych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych³. Nowa dyrektywa zastąpi włączone do niej akty⁴; niniejszy wniosek całkowicie zachowuje treść ujednocianych aktów, zbiera je więc jedynie razem, dokonując tylko takich formalnych zmian, jakie wynikają z samego zadania ujednoczenia.

¹ COM(87) 868 PV.

² Zob. załącznik 3 do części A konkluzji.

³ Przygotowana zgodnie z komunikatem Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady – Ujednoczenie prawa wspólnotowego, COM(2001) 645 wersja ostateczna.

⁴ Zob. załącznik IV, część A do niniejszego wniosku.

5. Wniosek w sprawie ujednoczenia został sporządzony na podstawie wstępnej konsolidacji, we wszystkich językach urzędowych, dyrektywy 95/50/WE i aktów ją zmieniających, przygotowanej przez Urząd Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich za pomocą systemu przetwarzania danych. Tam, gdzie artykułom nadano nowe numery, korelacja pomiędzy starą i nową numeracją została określona w tabeli zawartej w załączniku V do ujednoczonej dyrektywy.

↓ 95/50/WE

2009/0123 (COD)

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY .../.../WE

z dnia [...] r.

**w sprawie ujednoczonych procedur kontroli transportu drogowego towarów
niebezpiecznych (wersja ujednolicona)**

(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-Społecznego⁵,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁶,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu⁷,

a także mając na uwadze, co następuje:

↓

- (1) Dyrektywa Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych⁸ została kilkakrotnie znacząco zmieniona⁹. W celu zapewnienia jej jasności i zrozumiałości należy ją zatem ujednoczyć.

↓ 95/50/WE (dostosowany)

- (2) Kontrole drogowego transportu towarów niebezpiecznych przeprowadzane są zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1100/2008 z dnia 22 października 2008 r. w sprawie zniesienia kontroli

⁵ Dz.U. C z , str. .

⁶ Dz.U. C z , str. .

⁷ Dz.U. C z , str. .

⁸ Dz.U. L 249 z 17.10.1995, str. 35.

⁹ Zob. załącznik IV, część A.

przeprowadzanych na granicach państw członkowskich w dziedzinie transportu drogowego i żeglugi śródlądowej¹⁰ oraz z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3912/92 z dnia 17 grudnia 1992 r. w sprawie kontroli przeprowadzanych we Wspólnocie w dziedzinie transportu drogowego i żeglugi śródlądowej z uwzględnieniem środków transportu zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu w państwie trzecim¹¹.

↓ 95/50/WE motyw 3
(dostosowany)

- (3) Dla celów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych¹² należy ujednoczyć procedury kontroli oraz określenia odnoszące się do tego rodzaju transportu pod kątem zgodności z ustanowionymi w nich normami bezpieczeństwa w celu skuteczniejszej ich weryfikacji.
-

↓ 95/50/WE

- (4) Państwa Członkowskie powinny zapewnić wystarczający poziom kontroli pojazdów na swych terytoriach unikając, tam gdzie to możliwe, powielania takich kontroli.
-

↓ 95/50/WE motyw 5
(dostosowany)

- (5) W związku z tym, że cel niniejszej dyrektywy, mianowicie poprawa poziomu bezpieczeństwa transportu drogowego towarów niebezpiecznych, nie może być osiągnięty w wystarczający sposób przez Państwa Członkowskie, a możliwe jest ze względu na skalę lub skutki takiego działania jego lepsze osiągnięcie na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu .
-

↓ 95/50/WE

- (6) Kontrole powinny być przeprowadzane z zastosowaniem wykazu wspólnych punktów stosowanych do takiego transportu we Wspólnocie.
-

↓ 95/50/WE motyw 7
(dostosowany)

- (7) Konieczne jest utrzymanie wykazu naruszeń uznanych przez wszystkie Państwa Członkowskie za wystarczająco poważne do zastosowania w odniesieniu do tych pojazdów właściwych środków zależnie od okoliczności lub też wymogów z zakresu bezpieczeństwa, włącznie, tam gdzie stosowne, z odmową dopuszczenia odnośnych pojazdów do ruchu we Wspólnocie.
-

¹⁰ Dz.U. L 304 z 14.11.2008, s. 63 .

¹¹ Dz.U. L 395 z 31.12.1992, s. 6.

¹² Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13 .

↓ 95/50/WE

- (8) W celu poprawy zgodności z normami bezpieczeństwa drogowego transportu towarów niebezpiecznych konieczne jest ustanowienie zastrzeżenia, że kontrole przeprowadzane będą w przedsiębiorstwach jako działanie prewencyjne lub, w przypadku zanotowania poważnych wykroczeń w drogowym transporcie towarów niebezpiecznych, na poboczu drogi.
- (9) Kontrole te powinny dotyczyć wszelkich przesyłek towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym w całości lub w części w obrębie terytorium Państwa Członkowskiego, niezależnie od miejsca wyjazdu czy też przeznaczenia towarów lub kraju, w którym pojazd jest zarejestrowany.
- (10) W razie poważnego lub powtórnego wykroczenia można wystąpić z wnioskiem do właściwych władz Państwa Członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany lub w którym ma siedzibę przedsiębiorstwo, o przyjęcie właściwych środków; powinny one także poinformować Państwo Członkowskie wnioskujące o wszelkich dalszych podjętych działaniach.
- (11) Stosowanie niniejszej dyrektywy powinno być monitorowane na podstawie sprawozdania przedłożonego przez Komisję.

↓

- (12) 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 Komisji¹³.

↓ 2008/54/WE motyw 4
(dostosowany)

- (13) W szczególności Komisji należy przyznać uprawnienia do dostosowywania załączników do niniejszej dyrektywy do postępu naukowo-technicznego. Ponieważ środki te mają zakres ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, środki te należy przyjąć zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

↓

- (14) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać zobowiązań Państw Członkowskich odnoszących się do terminów przeniesienia do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku IV część B,

¹³ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

1. Niniejsza dyrektywa dotyczy kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych, przewożonych przez Państwa Członkowskie w pojazdach poruszających się po ich terytoriach lub wjeżdżających na nie z krajów trzecich.

Nie stosuje się jej do kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych pojazdami, za które odpowiedzialne są siły zbrojne, lub pojazdami należącymi do nich.

2. Niniejsza dyrektywa nie narusza prawa Państwa Członkowskiego, zgodnie z prawem wspólnotowym, do przeprowadzania kontroli krajowego lub międzynarodowego transportu drogowego towarów niebezpiecznych w obrębie ich terytoriów w pojazdach nieobjętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do użytku drogowego całkowicie lub częściowo, który posiada przynajmniej cztery koła i maksymalną prędkość konstrukcyjną przekraczającą 25 km/h, włącznie z jego przyczepą, z wyjątkiem pojazdów przemieszczających się po szynach, ciągników rolniczych i leśnych oraz wszelkich maszyn ruchomych;
- b) „towary niebezpieczne” oznaczają towary niebezpieczne zdefiniowane w art. 1 lit. b) europejskiej umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), zawartej w Genewie w dniu 30 września 1957 r., oraz w załącznikach A i B do tej umowy, o których mowa w załączniku I sekcja I.1 dyrektywy 2008/68/WE;
- c) „transport” oznacza każdą drogową operację transportową dokonaną przez pojazd częściowo bądź w całości na drogach publicznych w obrębie terytorium Państwa Członkowskiego, włącznie z załadunkiem i rozładunkiem towarów objętych dyrektywą 2008/68/WE, bez uszczerbku dla porozumień określonych przez prawa Państw Członkowskich odnośnie do odpowiedzialności w odniesieniu do takich operacji;

- d) „przedsiębiorstwo” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, niezależnie czy działa ona dla zysku, i każde stowarzyszenie lub grupę osób nieposiadające osobowości prawnej, niezależnie czy działają one dla zysku, jak również każdy organ podlegający władzy publicznej, niezależnie od tego, czy sam posiada osobowość prawną lub czy podlega innemu organowi posiadającemu taką osobowość, który przewozi, załadowuje lub rozładowuje towary niebezpieczne albo zleca ich przewóz, oraz te, które czasowo składują, gromadzą, pakują lub dostarczają takie towary jako część operacji transportowej, i zlokalizowane są na terytorium Wspólnoty;
- e) „kontrola” oznacza każde sprawdzenie, kontrolę, inspekcję, weryfikację lub formalność dokonaną przez właściwe organy do celów bezpieczeństwa w drogowym transporcie towarów niebezpiecznych.

Artykuł 3

Państwa Członkowskie gwarantują, że reprezentatywna część dostaw towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym jest poddawana kontroli przewidzianej w niniejszej dyrektywie w celu sprawdzenia ich zgodności z przepisami w sprawie drogowego transportu towarów niebezpiecznych.

Kontrole takie odbywają się na terytorium Państwa Członkowskiego zgodnie z art. 3 rozporządzenia (WE) nr \boxtimes 1100/2008 \boxtimes i art. 1 rozporządzenia (EWG) nr 3912/92.

Artykuł 4

1. W celu przeprowadzenia kontroli przewidzianych w niniejszej dyrektywie Państwo Członkowskie używa wykazu kontrolnego z załącznika I. Kopia tego wykazu lub świadectwo z rezultatem kontroli sporządzone przez organy, które ją przeprowadzają, są wręczane kierowcy pojazdu i okazywane na żądanie w celu ułatwienia lub uniknięcia, tam gdzie to możliwe, dalszych kontroli.

Przepisy akapitu pierwszego nie mają wpływu na prawo Państwa Członkowskiego do podejmowania szczególnych środków w celu dokładnej kontroli.

2. Kontrole są wyrywkowe i obejmują możliwie dużą część sieci drogowej.

3. Miejsca przeznaczone do kontroli muszą umożliwiać doprowadzenie pojazdów do stanu zgodnego z przepisami lub, jeśli organy przeprowadzające kontrolę uznają to za właściwe, unieruchomienie ich na miejscu lub w miejscu do tego przeznaczonym przez te organy, bez powodowania zagrożenia.

4. Tam, gdzie to stosowne, i o ile nie zagraża to bezpieczeństwu, próbki towarów transportowanych mogą być pobierane do kontroli przez laboratoria uznane przez właściwe organy.

5. Kontrole nie mogą trwać dłużej, niż jest to niezbędne.

Artykuł 5

Bez uszczerbku dla innych kar, które mogą być nałożone w przypadku stwierdzenia jednego lub większej liczby wykroczeń, w szczególności tych wymienionych w załączniku II, w czasie drogowego transportu towarów niebezpiecznych, pojazdy te mogą zostać unieruchomione albo na miejscu, albo też w miejscu do tego przeznaczonym przez organy przeprowadzające kontrolę i wezwane do doprowadzenia do zgodności z zasadami przed podjęciem dalszej podróży lub mogą zostać poddane dalszym właściwym środkom, zależnie od okoliczności czy też wymogów z zakresu bezpieczeństwa, włącznie, gdy stosowne, z zakazem wjazdu na terytorium Wspólnoty dla tych pojazdów.

Artykuł 6

1. Kontrole mogą także odbywać się w pomieszczeniach przedsiębiorstw jako działanie prewencyjne lub, gdy wykroczenia, które zagrażają bezpieczeństwu w transporcie towarów niebezpiecznych, zostały stwierdzone, na poboczu drogi.

Celem takich kontroli jest stwierdzenie zgodności warunków bezpieczeństwa drogowego transportu towarów niebezpiecznych z odpowiednimi przepisami.

2. Gdy stwierdzone zostało jedno wykroczenie lub więcej w drogowym transporcie towarów niebezpiecznych, w szczególności tych wymienionych w załączniku II, transport, którego one dotyczą, jest doprowadzany do stanu zgodności z przepisami, zanim towary opuszczą przedsiębiorstwo, lub jest poddawany innym stosownym działaniom.

Artykuł 7

1. Państwa Członkowskie wspierają się w celu zapewnienia skuteczności niniejszej dyrektywy.

2. Poważne lub powtórne naruszenia zagrażające bezpieczeństwu w transporcie towarów niebezpiecznych, dokonane przez pojazd lub przedsiębiorstwo z innego kraju, muszą być zgłaszane właściwym organom Państwa Członkowskiego, w którym pojazd lub przedsiębiorstwo są zarejestrowane.

Właściwe organy Państwa Członkowskiego, w którym stwierdza się poważne lub powtarzające się naruszenia, mogą zwrócić się do właściwych organów Państwa Członkowskiego, w którym są zarejestrowane pojazd lub przedsiębiorstwo, aby podjęło ono właściwe środki w stosunku do naruszającego.

Te ostatnie informują właściwe organy Państwa Członkowskiego, w którym stwierdzono naruszenia, o środkach powziętych w związku z tymi naruszeniami w stosunku do przewoźnika lub przedsiębiorstwa.

Artykuł 8

Jeśli podczas przeprowadzanej na poboczu drogi kontroli pojazdu zarejestrowanego w innym Państwie Członkowskim zaistnieją powody do przypuszczeń, że popełniono poważne lub powtarzające się naruszenia, które nie mogą być wykryte w trakcie tej kontroli wobec braku koniecznych danych, właściwe organy zainteresowanych Państw Członkowskich wspierają się w celu wyjaśnienia sytuacji.

☒ Jeżeli ☒ w tym celu ☒ właściwe ☒ Państwo Członkowskie przeprowadza kontrolę w przedsiębiorstwie, inne zainteresowane Państwa Członkowskie są powiadamiane o jej rezultatach.

Artykuł 9

1. Każde Państwo Członkowskie przesyła Komisji za każdy rok kalendarzowy, nie później niż w ciągu dwunastu miesięcy od zakończenia tego roku, sprawozdanie sporządzone zgodnie ze wzorem z załącznika III, w sprawie stosowania ☒ niniejszej ☒ dyrektywy, zawierające następujące dane:



- a) jeśli to możliwe, faktyczną lub szacunkową objętość towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym w tonach transportowanych lub w tonokilometrach;
- b) ilość przeprowadzonych kontroli;
- c) ilość pojazdów sprawdzonych ☒ według ☒ miejsca rejestracji (pojazdy zarejestrowane w kraju, w innych Państwach Członkowskich lub w krajach trzecich);
- d) ilość stwierdzonych naruszeń ☒ według kategorii ryzyka ☒;
- e) rodzaj i ilość nałożonych kar.

2. Komisja przesyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, po raz pierwszy w roku 1999 i następnie co najmniej co trzy lata, sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszej dyrektywy przez Państwa Członkowskie, ☒ podając dane ☒ zgodnie z ust. 1.

Artykuł 10

Komisja dostosowuje załączniki ☒ I, II oraz III ☒ do postępu naukowo-technicznego w dziedzinach objętych ☒ niniejszą ☒ dyrektywą, w szczególności w celu uwzględnienia zmian do dyrektywy ☒ 2008/68/WE ☒. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 2 niniejszej dyrektywy.

Artykuł 11

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych powołany na mocy art. 9 dyrektywy  2008/68/WE .

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

↓ 95/50/WE art. 10
(dostosowany)

Artykuł 12

Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjmowanych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

↓



Artykuł 13

Dyrektywa 95/50/WE, zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku IV część A, traci moc, bez naruszenia zobowiązań Państw Członkowskich odnoszących się do terminów przeniesienia do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku IV część B.

Odesłania do uchylonej dyrektywy należy odczytywać jako odesłania do niniejszej dyrektywy, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku V.

↓ 95/50/WE art. 11
(dostosowany)

Artykuł 14

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

Artykuł 15

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący
[...]

W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]

ZAŁĄCZNIK I

Wykaz kontrolny

⊗ (o którym mowa w art. 4) ⊗

1. Miejsce kontroli	2. Data	3. Czas	
4. Znak przynależności państwowej pojazdu i numer rejestracyjny			
5. Znak narodowy przyczepy/naczepty i numer rejestracyjny			
6. Przedsiębiorstwo dokonujące transportu/adres			
7. Kierowca/asystent kierowcy			
8. Nadawca, adres, miejsce załadunku ⁽¹⁾ ⁽²⁾			
9. Odbiorca, adres, miejsce rozładunku ⁽¹⁾ ⁽²⁾			
10. Całkowita masa towarów niebezpiecznych w jednostce transportowej			
11. Przekroczony limit masy ADR 1.1.3.6	<input type="checkbox"/> tak	<input type="checkbox"/> nie	
12. Sposób transportu	<input type="checkbox"/> luzem	<input type="checkbox"/> opakowane	<input type="checkbox"/> w zbiorniku
Dokumenty znajdujące się w pojeździe			
13. Dokumenty transportowe	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
14. Instrukcje pisemne	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
15. Dwu-/wielostronna umowa/krajowe upoważnienie	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
16. Świadectwo dopuszczenia pojazdu	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
17. Świadectwo szkolenia kierowcy	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
Użytkowanie pojazdu			
18. Towary dopuszczone do transportu	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
19. Pojazdy dopuszczone dla rodzaju przewożonych towarów	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
20. Przepisy dotyczące sposobu transportu (luzem, opakowane, w zbiorniku)	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
21. Zakaz ładunku mieszanego	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
22. Załadunek, zabezpieczenie ładunku i przeładunek ⁽³⁾	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
23. Ubytek towarów lub uszkodzenie opakowania ⁽³⁾	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
24. Oznakowanie UN opakowania/zbiornika ⁽²⁾ ⁽³⁾ (ADR 6)	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
25. Oznakowanie opakowania (np. nr UN) i oznaczenie ⁽²⁾ (ADR 5.2)	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
26. Tablice zbiornika/pojazdu (ADR 5.3.1)	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy

⁽¹⁾ Wypełnia się tylko w przypadku, jeżeli ma znaczenie dla naruszenia przepisów.

⁽²⁾ W przypadku transportu grupowego podać w rubryce „uwagi”.

⁽³⁾ Kontrola widzialnych oznak naruszenia przepisów.

27. Oznakowanie pojazdu/jednostki transportowej (pomarańczowa tablica, podwyższona temp.) (ADR 5.3.2-3) sprawdzono stwierdzono naruszenie nie dotyczy

Wypożaenie pojazdu

28. Podstawowe wypożaenie zwiększające bezpieczeństwo określone w ADR sprawdzono stwierdzono naruszenie nie dotyczy

29. Wypożaenie stosownie do przewożonych towarów sprawdzono stwierdzono naruszenie nie dotyczy

30. Inne wypożaenie określone w pisemnych instrukcjach sprawdzono stwierdzono naruszenie nie dotyczy

31. Gaśnica(-e) sprawdzono stwierdzono naruszenie nie dotyczy

39. Najpoważniejsze kategorie ryzyka stwierdzonych naruszeń, jeżeli dotyczy Kategoria I Kategoria II Kategoria III

40. Uwagi

41. Organ/urzędnik przeprowadzający kontrolę

ZAŁĄCZNIK II

NARUSZENIA

Dla celów niniejszej dyrektywy, poniższa niewyczerpująca lista wyznaczająca trzy kategorie ryzyka (z czego najpoważniejszą jest kategoria I), stanowi wytyczne do ustalania czym jest naruszenie.

Określenie odpowiedniej kategorii ryzyka wymaga uwzględnienia szczególnych okoliczności i pozostaje w gestii organu egzekwującego/funkcjonariusza na drodze.

Zaniedbania niewymienione w danej kategorii ryzyka są klasyfikowane według opisu kategorii.

W przypadku kilku naruszeń na jednostkę transportową, jedynie najpoważniejsza kategoria (wskazana w pozycji 39 w załączniku I) jest wykorzystywana do celów sprawozdawczych (zgodnie ze wzorem określonym w załączniku III).

1. I kategoria ryzyka

Niedopełnienie odpowiednich postanowień ADR powoduje wysokie ryzyko śmierci, poważnych obrażeń cielesnych lub znacznej szkody dla środowiska i z reguły wymaga natychmiastowego podjęcia środków naprawczych, takich jak unieruchomienie pojazdu.

Niedopełnienia obejmują:

- 1) przewóz niebezpiecznych towarów niedopuszczonych do transportu;
- 2) ubytek niebezpiecznych substancji;
- 3) przewóz w zakazany sposób lub niewłaściwym środkiem transportu;
- 4) przewóz luzem w kontenerze, który nie nadaje się do użytku ze względów konstrukcyjnych;
- 5) przewóz pojazdem bez odpowiedniego świadectwa homologacji;
- 6) pojazd nie spełnia już standardów homologacji i stwarza bezpośrednie zagrożenie (w przeciwnym razie kwalifikuje się do II kategorii ryzyka);
- 7) korzystanie z niedopuszczonych opakowań;
- 8) opakowanie niezgodne z obowiązującymi instrukcjami dotyczącymi pakowania;
- 9) nieprzestrzeganie szczególnych przepisów dotyczących pakowania mieszanego;

- 10) nieprzestrzeganie reguł rządzących zabezpieczeniem i rozmieszczeniem ładunku;
- 11) nieprzestrzeganie reguł rządzących mieszanym załadunkiem opakowań;
- 12) nieprzestrzeganie dopuszczalnych stopni napełnienia zbiorników i opakowań;
- 13) nieprzestrzeganie postanowień ograniczających ilości przewożonych w jednej jednostce transportowej;
- 14) przewóz niebezpiecznych towarów bez wskazania ich obecności (na przykład dokumentów, oznakowania i oznaczenia na opakowaniach, umieszczenia tablic i oznakowania pojazdu);
- 15) przewóz bez tablic i oznakowania pojazdu;
- 16) brak odpowiedniej informacji o przewożonej substancji pozwalającej na określenie rodzaju wykroczenia w I kategorii ryzyka (na przykład brak numeru UN, właściwej nazwy ładunku, grupy pakowania);
- 17) kierowca nie posiada ważnego świadectwa przeszkolenia zawodowego;
- 18) korzystanie z ognia lub niezabezpieczonego źródła światła;
- 19) nieprzestrzeganie zakazu palenia.

2. II kategoria ryzyka

Niedopełnienie odpowiednich postanowień ADR powoduje ryzyko obrażeń cielesnych lub szkody dla środowiska i z reguły wymaga natychmiastowego podjęcia środków naprawczych takich jak wyjaśnienie na miejscu kontroli, jeżeli to możliwe i wskazane, lecz najpóźniej przed zakończeniem bieżącego transportu.

Niedopełnienia obejmują:

- 1) jednostka transportowa składa się z więcej niż jednej przyczepy/naczepy;
- 2) pojazd nie spełnia już standardów homologacji, ale nie stwarza bezpośredniego zagrożenia;
- 3) w wyposażeniu pojazdu nie ma wymaganych nadających się do użycia gaśnic; gaśnica uważana jest za wciąż nadającą się do użycia, jeżeli brakuje jedynie wymaganej plomby i/lub daty ważności; nie ma to jednak zastosowania, jeżeli gaśnica w widoczny sposób nie nadaje się do użycia, na przykład ciśnieniomierz wskazuje wartość 0;
- 4) w pojeździe nie ma wyposażenia wymaganego przez ARD lub pisemne instrukcje;
- 5) nieprzestrzeganie terminów testów i kontroli oraz okresów użytkowania opakowań, kontenerów IBC i dużych opakowań;

- 6) przewóz zepsutych opakowań, kontenerów IBC lub dużych opakowań lub opakowań zepsutych, nieczystych i pustych;
- 7) przewóz zapakowanych towarów w kontenerze, który nie nadaje się do użytku ze względów konstrukcyjnych;
- 8) zbiorniki/zbiorniki kontenerowe (włączając puste i nieczyste) nie są odpowiednio zamknięte;
- 9) przewóz opakowań mieszanych z opakowaniem zewnętrznym, które nie jest odpowiednio zamknięte;
- 10) niewłaściwe oznaczenie, oznakowanie lub umieszczenie tablic;
- 11) brak pisemnych instrukcji odpowiadających ADR, lub pisemne instrukcje nie dotyczą przewożonych towarów;
- 12) pojazd jest niewłaściwie nadzorowany lub zaparkowany.

3. **III kategoria ryzyka**

Niedopełnienie odpowiednich postanowień powoduje niskie ryzyko obrażeń cieleśnych lub szkody dla środowiska i nie wymaga podejmowania środków naprawczych na drodze, ale pozwala na podjęcie kroków w późniejszym terminie na terenie przedsiębiorstwa.

Niedopełnienia obejmują:

- 1) rozmiar tablic lub oznaczeń lub wielkość liter, cyfr lub symboli na tablicach lub oznaczeniach nie odpowiada przepisom;
 - 2) brak innych informacji w dokumentacji transportowej oprócz tych wymienionych w p. 16 I kategorii ryzyka;
 - 3) w pojeździe brak świadectwa przeszkolenia, ale istnieją dowody, że kierowca jest w jego posiadaniu.
-

↓ 2004/112/WE art. 1
i załącznik III

ZALĄCZNIK III

WZORCOWY FORMULARZ STANDARDOWY SPRAWOZDANIA,
DO PRZEŚLANIA KOMISJI, ZAWIERAJĄCY NARUSZENIA I KARY

Kraj:

Rok:

KONTROLE TRANSPORTU DROGOWEGO TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

	Miejsce rejestracji pojazdów ⁽¹⁾			Łączna liczba
	Państwo kontroli	Inne Państwa Członkowskie UE	Państwa trzecie	
Liczba jednostek transportowych skontrolowanych pod kątem zawartości ładunku (i ADR)				
Liczba jednostek transportowych nieprzestrzegających ADR				
Liczba unieruchomionych jednostek transportowych				
Liczba zauważonych naruszeń według kategorii ryzyka ⁽²⁾	I kategoria ryzyka			
	II kategoria ryzyka			
	III kategoria ryzyka			
Liczba nałożonych kar według typu kary	Ostrzeżenie			
	Grzywna			
	Inne			

SZACUNKOWA CAŁKOWITA MASA NIEBEZPIECZNYCH TOWARÓW PRZEWOŻONYCH W TRANSPORCIE DROGOWYM t	lub t/km
--	---------	----------------

⁽¹⁾ Do celów niniejszego załącznika za kraj rejestracji pojazdu uważa się kraj rejestracji pojazdu silnikowego.

⁽²⁾ W przypadku kilku naruszeń na jednostkę transportową, stosuje się tylko najpoważniejszą kategorię ryzyka (wskazaną w pozycji 39 w załączniku I do niniejszej dyrektywy).



ZAŁĄCZNIK IV

Część A

Uchylona dyrektywa i wykaz jej kolejnych zmian (o których mowa w art. 13)

Dyrektywa Rady 95/50/WE	(Dz.U. L 249 z 17.10.1995, str. 35)
Dyrektywa 2001/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady	(Dz.U. L 168 z 23.6.2001, str. 23)
Dyrektywa Komisji 2004/112/WE	(Dz.U. L 367 z 14.12.2004, str. 23)
Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/54/WE	(Dz.U. L 162 z 21.6.2008, str. 11)

Część B

Lista terminów przeniesienia do prawa krajowego (o których mowa w art. 13)

Dyrektywa	Termin przeniesienia
95/50/WE	31 grudnia 1996 r.
2001/26/WE	23 grudnia 2001 r.
2004/112/WE	14 grudnia 2005 r.
2008/54/WE	-

ZAŁĄCZNIK V

TABELA KORELACJI

Dyrektywa 95/50/WE	Niniejsza dyrektywa
Artykuł 1	Artykuł 1
Artykuł 2 tiret pierwsze	Artykuł 2 lit. a)
Artykuł 2 tiret drugie	Artykuł 2 lit. b)
Artykuł 2 tiret trzecie	Artykuł 2 lit. c)
Artykuł 2 tiret czwarte	Artykuł 2 lit. d)
Artykuł 2 tiret piąte	Artykuł 2 lit. e)
Artykuł 3 ust. 1	Artykuł 3 ust. pierwszy
Artykuł 3 ust. 2	Artykuł 3 ust. drugi
Artykuł 4 ust. 1 zdanie pierwsze	Artykuł 4 ust. 1 akapit pierwszy
Artykuł 4 ust. 1 zdanie drugie	Artykuł 4 ust. 1 akapit drugi
Artykuł 4 ust. 2-5	Artykuł 4 ust. 2-5
Artykuł 5	Artykuł 5
Artykuł 6 ust. 1	Artykuł 6 ust. 1 akapit pierwszy
Artykuł 6 ust. 2 akapit pierwszy	Artykuł 6 ust. 1 akapit drugi
Artykuł 6 ust. 2 akapit drugi	Artykuł 6 ust. 2
Artykuł 7	Artykuł 7
Artykuł 8 zdanie pierwsze	Artykuł 8 akapit pierwszy
Artykuł 8 zdanie drugie	Artykuł 8 akapit drugi
Artykuł 9 ust. 1 tiret pierwsze	Artykuł 9 ust. 1 lit. a)
Artykuł 9 ust. 1 tiret drugie	Artykuł 9 ust. 1 lit. b)
Artykuł 9 ust. 1 tiret trzecie	Artykuł 9 ust. 1 lit. c)
Artykuł 9 ust. 1 tiret czwarte	Artykuł 9 ust. 1 lit. d)
Artykuł 9 ust. 1 tiret piąte	Artykuł 9 ust. 1 lit. e)

Artykuł 9 ust. 2

Artykuł 9a

Artykuł 9b

Artykuł 10 ust. 1

Artykuł 10 ust. 2

-

Artykuł 11

Artykuł 12

Załączniki I, II i III

-

-

Artykuł 9 ust. 2

Artykuł 10

Artykuł 11

-

Artykuł 12

Artykuł 13

Artykuł 14

Artykuł 15

Załączniki I, II i III

Załącznik IV

Załącznik V