

31996L0049

17.9.1996

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 235/25

## DYREKTYWA RADY 96/49/WE

z dnia 23 lipca 1996 r.

## w sprawie zbliżania ustawodawstw Państw Członkowskich w zakresie kolejowego transportu 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) W ostatnich latach kolejowy transport towarów niebezpiecznych znacznie się rozwinął, podnosząc w ten sposób ryzyko wystąpienia wypadków; dlatego muszą zostać podjęte działania w celu zagwarantowania, że taki transport odbywa się przy zachowaniu możliwie jak najlepszych warunków bezpieczeństwa.
- (2) Wszystkie Państwa Członkowskie są Umawiającymi się Stronami Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), której dodatek B określa jednolite zasady dotyczące umowy międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), załącznik I ustala przepisy dotyczące międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID); zakres geograficzny Konwencji wykracza poza Wspólnotę.
- (3) Konwencja nie obejmuje krajowego kolejowego przewozu towarów niebezpiecznych; ważne jest dlatego zagwarantowanie jednolitego stosowania ujednoczonych norm bezpieczeństwa w całej Wspólnocie; najbardziej właściwą dla osiągnięcia tego drogą, jest zbliżanie ustawodawstw Państw Członkowskich w sprawie RID;
- (4) Zgodnie z zasadą pomocniczości, zbliżanie ustawodawstw musi być realizowane mając na celu zagwarantowanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa międzynarodowego

transportu krajowego i zagwarantowanie wyeliminowania zakłóceń konkurencji poprzez ułatwienie swobodnego przepływu towarów i usług w całej Wspólnocie oraz zagwarantowanie spójności z innymi przepisami wspólnotowymi.

- (5) Przepisy niniejszej dyrektywy są bez uszczerbku dla zobowiązań Wspólnoty oraz jej Państw Członkowskich, zgodnie z celami ustalonymi w rozdziale 19 Agendy 21 podczas Konferencji Narodów Zjednoczonych w sprawie środowiska i rozwoju (UNCED) w czerwcu 1992 r. w Rio de Janeiro, dotyczącymi dążenia do przyszłej harmonizacji systemów klasyfikacji substancji niebezpiecznych.
- (6) Nie istnieje jeszcze legislacja wspólnotowa regulująca warunki bezpieczeństwa, zgodnie z którymi powinny być transportowane czynniki biologiczne i mikroorganizmy modyfikowane genetycznie, objęte dyrektywami 90/219/EWG <sup>(4)</sup>, 90/220/EWG <sup>(5)</sup> i 90/679/EWG <sup>(6)</sup>.
- (7) Przepisy niniejszej dyrektywy pozostają bez uszczerbku dla stosowania innych przepisów wspólnotowych w dziedzinie bezpieczeństwa pracowników oraz ochrony środowiska naturalnego.
- (8) Państwa Członkowskie muszą być zdolne do stosowania szczegółowych przepisów drogowych dotyczących kolejowego transportu towarów niebezpiecznych na ich terytoriach.
- (9) Państwa Członkowskie muszą utrzymać, w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych, prawo do tymczasowego stosowania przepisów, zgodnie z zaleceniami Narodów Zjednoczonych, dotyczących multimodalnego transportu towarów niebezpiecznych, tak dalece jak RID nie został jeszcze zharmonizowany z tymi przepisami, które powinny ułatwić intermodalny transport towarów niebezpiecznych.
- (10) Każde Państwo Członkowskie musi utrzymać prawo do regulowania lub wprowadzania zakazu, z powodów

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 389 z 31.12.1994, str. 15, oraz zmieniony wniosek złożony dnia 3 października 1995 r. (dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 236 z 11.9.1995, str. 36.

<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13 lipca 1995 r. (Dz.U. C 249 z 25.9.1995, str. 138), wspólne stanowisko Rady z dnia 8 grudnia 1995 r. (Dz.U. C 356 z 30.12.1995, str. 34) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 16 kwietnia 1996 r. (Dz.U. C 141 z 13.5.1996, str. 51).

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 117 z 8.5.1990, str. 1. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 94/51/WE (Dz.U. L 297 z 18.11.1994, str. 29).

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 117 z 8.5.1990, str. 15. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 94/15/WE (Dz.U. L 103 z 23.4.1994, str. 20).

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 374 z 31.12.1990, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 95/30/WE (Dz.U. L 155 z 6.7.1995, str. 41).

wyraźnie innych niż bezpieczeństwo, krajowego kolejowego transportu niektórych towarów niebezpiecznych.

- (11) Należy wziąć pod uwagę bardziej surowe przepisy bezpieczeństwa stosowane w przypadku tunelu pod Kanałem La Manche z powodu jego szczególnej charakterystyki, w szczególności jego przebiegu oraz długości; należy umożliwić Państwom Członkowskim wprowadzenie tego samego rodzaju środków w momencie wystąpienia podobnych sytuacji; określone Państwa Członkowskie muszą mieć możliwość stosowania bardziej surowych norm dotyczących materiałów przeznaczonych do transportu z powodu temperatury otoczenia w tych państwach.
- (12) Uwzględniając rozmiar inwestycji wymaganych w danym sektorze, należy ustanowić okres przejściowy, aby umożliwić Państwom Członkowskim tymczasowe utrzymanie niektórych szczególnych przepisów krajowych dotyczących wymagań konstrukcyjnych lub użycia cystern, zbiorników, opakowań lub kodu działania awaryjnego.
- (13) Wprowadzanie nowych rozwiązań technicznych i przemysłowych nie może być utrudnione, muszą w tym celu zostać przewidziane tymczasowe odstępstwa.
- (14) Przepisy RID upoważniają do zawierania umów zawierających postanowienia będące odstępstwem od wyżej wymienionych przepisów; duża liczba umów zawartych między Państwami Członkowskimi utrudnia swobodne stosowanie przepisów dotyczących transportu towarów niebezpiecznych; włączenie niezbędnych przepisów zawartych w załączniku do niniejszej dyrektywy pozwoli na uniknięcie takich odstępstw; należy przewidzieć okres przejściowy, w którym Państwa Członkowskie będą mogły kontynuować stosowanie istniejących umów zawartych między nimi.
- (15) Kolejowy transport towarów niebezpiecznych do lub z państw trzecich jest dozwolony pod warunkiem, że jest przeprowadzony zgodnie z wymaganiami RID; jednakże w przypadku transportu z republik byłego Związku Radzieckiego, które nie są umawiającymi się stronami COTIF, Państwa Członkowskie są uprawnione do przyjęcia właściwych środków w odniesieniu do tego rodzaju transportu; gwarantują one stopień bezpieczeństwa równy temu przewidzianemu w RID.
- (16) Należy umożliwić szybkie dostosowanie niniejszej dyrektywy do postępu technicznego, w szczególności poprzez przyjęcie nowych przepisów ustanowionych w ramach RID; w tym celu należy powołać komitet oraz ustanowić procedurę odnoszącą się do bliskiej współpracy między Państwami Członkowskimi a Komisją w ramach tego komitetu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## ROZDZIAŁ I

### Zakres

#### Artykuł 1

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się wobec kolejowego transportu towarów niebezpiecznych w Państwach Członkowskich lub między Państwami Członkowskimi. Państwa Członkowskie mogą jednakże wyłączyć z zakresu niniejszej dyrektywy transport towarów niebezpiecznych, prowadzony środkami transportu należącymi do sił zbrojnych lub na ich odpowiedzialność.

2. Niniejsza dyrektywa nie narusza jednakże prawa Państw Członkowskich do ustalania, w poszanowaniu prawa wspólnotowego, szczególnych wymagań bezpieczeństwa dotyczących krajowego lub międzynarodowego kolejowego transportu towarów niebezpiecznych, o ile danego obszaru nie obejmuje załącznik do niniejszej dyrektywy, w szczególności w zakresie, między innymi:

- ruchu kolejowego;
- ustawienia towarowych wagonów kolejowych w ruchu krajowym;
- przepisów eksploatacyjnych dotyczących podrzędnych działań do transportu, takiego jak przetaczanie wagonów i postój;
- szkolenia personelu i zarządzania informacjami dotyczącymi przetransportowanych towarów niebezpiecznych;
- szczegółowych przepisów dotyczących transportu towarów niebezpiecznych w pociągach pasażerskich.

#### Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy:

- „RID” oznacza przepisy dotyczące międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych, występujących jako załącznik I do dodatku B konwencji dotyczącej międzynarodowego przewozu kolejowego (COTIF), wraz ze zmianami;
- „CIM” oznacza jednolite zasady dotyczące umów w sprawie międzynarodowego przewozu towarów kolejami, występujących w dodatku B konwencji dotyczącej międzynarodowego przewozu kolejami (COTIF), wraz ze zmianami;
- „towary niebezpieczne” oznaczają te substancje i artykuły, których transport kolejowy jest zabroniony lub dozwolony jedynie po spełnieniu niektórych warunków ustanowionych w załączniku do niniejszej dyrektywy;
- „transport” oznacza każdy transport towarów niebezpiecznych, przeprowadzony całkowicie lub częściowo na terytorium Państwa Członkowskiego, łącznie z załadunkiem, rozładunkiem oraz przepływem do, lub z innego rodzaju transportu, a także postoje wymagane podczas transportu,

objętych załącznikiem do niniejszej dyrektywy, bez uszczerbku dla przepisów ustanowionych w prawodawstwie Państw Członkowskich dotyczącym odpowiedzialności wynikającej z tych działań; nie obejmuje on transportu całkowicie przeprowadzonego w ramach przedsiębiorstwa.

### Artykuł 3

1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 6, towary niebezpieczne, których transport jest zabroniony na mocy przepisów zawartych w załączniku, nie mogą być transportowane koleją.

2. Z zastrzeżeniem innych przepisów przewidzianych w niniejszej dyrektywie i bez uszczerbku dla zasad dotyczących dostępu przedsiębiorstw kolejowych do rynku lub bez uszczerbku dla przepisów ogólnie stosowanych w stosunku do kolejowego transportu towarów, kolejowy transport towarów niebezpiecznych jest dozwolony, pod warunkiem, że jest on zgodny z przepisami ustanowionymi w załączniku.

## ROZDZIAŁ II

### Odstępstwa, ograniczenia i wyłączenia

#### Artykuł 4

Każde Państwo Członkowskie może do celów krajowego transportu kolejowego na jego terytorium utrzymać przepisy prawa krajowego dotyczące kolejowego transportu towarów niebezpiecznych, które są zgodne z zaleceniami Narodów Zjednoczonych dotyczącymi transportu towarów niebezpiecznych, aż do momentu zmiany załącznika do niniejszej dyrektywy tak, aby odzwierciedlał te zalecenia. W takich przypadkach dane Państwo Członkowskie powiadamia o tym Komisję.

#### Artykuł 5

1. Bez uszczerbku dla innych przepisów wspólnotowych, każde Państwo Członkowskie utrzymuje prawo do regulowania lub do wprowadzenia zakazu transportu niektórych towarów niebezpiecznych na jego terytorium, ściśle z powodów innych niż bezpieczeństwo podczas transportu, a związanych szczególnie z bezpieczeństwem narodowym lub ochroną środowiska naturalnego.

2. a) W przypadku transportu w tunelu pod Kanałem La Manche, Francja i Zjednoczone Królestwo mogą nałożyć bardziej surowe przepisy niż te, które są przewidziane w załączniku. Przepisy takie przekazywane są Komisji, która informuje pozostałe Państwa Członkowskie.

b) W przypadku gdy Państwo Członkowskie stwierdzi, że powinno zastosować bardziej surowe przepisy w stosunku do transportu w tunelach na jego terytorium, mających takie same cechy jak transport tunelem pod Kanałem La Manche, musi powiadomić o tym Komisję. Komisja stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 9, podejmuje decyzję o tym czy dany tunel ma

podobne cechy. Przepisy przyjęte przez Państwo Członkowskie przekazywane są Komisji, która informuje pozostałe Państwa Członkowskie.

c) Państwo Członkowskie, w którym temperatura otoczenia jest zazwyczaj niższa niż  $-20^{\circ}\text{C}$ , może zastosować bardziej surowe normy dotyczące temperatury funkcjonowania materiałów przeznaczonych do zastosowania w krajowym kolejowym transporcie towarów niebezpiecznych na jego terytorium, o ile przepisy dotyczące właściwych temperatur odniesienia dla danych stref klimatycznych są wprowadzone do załącznika.

3. Jeśli z powodu wypadku Państwo Członkowskie stwierdzi, że stosowane przepisy dotyczące bezpieczeństwa są niewystarczające dla ograniczenia zagrożenia istniejącego podczas transportu oraz jeśli istnieje nagła potrzeba podjęcia działań, Państwo Członkowskie w momencie planowania środków, które zamierza podjąć, powiadamia Komisję. Działając zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 9, Komisja decyduje o tym czy stosowanie danych środków powinno być dozwolone oraz określa czas jego trwania.

4. Państwa Członkowskie mogą utrzymać przepisy krajowe stosowane dnia 31 grudnia 1996 r., w stosunku do transportu oraz pakowania substancji zawierających dioksyny lub furany.

#### Artykuł 6

1. Każde Państwo Członkowskie może zezwolić na kolejowy transport na jego terytorium towarów niebezpiecznych, sklasyfikowanych, pakowanych i oznakowanych zgodnie z międzynarodowymi wymogami dotyczącymi transportu morskiego lub lotniczego, jeśli transport ten obejmuje podróże morskie lub lotnicze.

W przypadku, gdy podróże krajowe lub międzynarodowe obejmują transport morski, Państwo Członkowskie może wprowadzić dodatkowe przepisy do tych zawartych w załączniku, biorąc pod uwagę przepisy międzynarodowe zarządzające transportem promowym.

2. Przepisy zawarte w załączniku dotyczącym rozmiaru dokumentów transportowych oraz zastosowania języków przy oznaczaniu lub w wymaganej dokumentacji, nie mają zastosowania w stosunku do transportu ograniczonego do terytorium jednego Państwa Członkowskiego. Państwo Członkowskie może zezwolić na zastosowanie dokumentacji i języków innych niż te przewidziane w załączniku dotyczącym transportu ograniczonego do jego terytorium.

3. W ramach swojego terytorium, Państwo Członkowskie może zezwolić na zastosowanie wagonów kolejowych wybudowanych przed dniem 1 stycznia 1997 r., które nie spełniają przepisów niniejszej dyrektywy, lecz są wybudowane zgodnie z przepisami krajowymi obowiązującymi dnia 31 grudnia 1996 r., pod warunkiem, że wagony te zapewniają wymagany poziom bezpieczeństwa.

4. Państwo Członkowskie może utrzymać przepisy krajowe obowiązujące dnia 31 grudnia 1996 r. odnoszące się do konstrukcji, zastosowania oraz warunków przewozu nowych cystern, oraz nowych zbiorników określonych w klasie 2 załącznika, które różnią się od przepisów niniejszego załącznika chyba, że do załącznika dodane zostały odniesienia do norm dotyczących konstrukcji oraz zastosowania cystern i zbiorników, obowiązujące w równym stopniu, co niniejsze przepisy, lecz w żadnym przypadku niedodane później niż dnia 31 grudnia 1998 r. Zbiorniki oraz cysterny wybudowane przed dniem 1 stycznia 1999 r. oraz utrzymane na wymaganym poziomie bezpieczeństwa mogą być nadal używane zgodnie z początkowymi warunkami.

5. Państwo Członkowskie może utrzymać przepisy krajowe inne niż te zawarte w załączniku odnoszące się do temperatury odniesienia, dla transportu na jego terytorium gazów płynnych lub mieszanin gazów płynnych, o ile przepisy odnoszące się do odpowiednich temperatur odniesienia dotyczących wyznaczonych obszarów klimatycznych są wprowadzone do norm europejskich oraz wymienione w załączniku.

6. Państwo Członkowskie może zezwolić w odniesieniu do transportu odbywającego się na jego terytorium, na zastosowanie opakowań, które zostały zbudowane, a nie uzyskały świadectwa zgodnie z RID przed dniem 1 stycznia 1997 r. pod warunkiem, że takie opakowania są opatrzone w datę ich wyprodukowania i są zdolne przejść testy przewidziane w przepisach krajowych obowiązujących dnia 31 grudnia 1996 r. oraz pod warunkiem, że są one utrzymane na odpowiednim poziomie bezpieczeństwa (łącznie z testem oraz kontrolą, jeśli to konieczne), zgodnie z następującym schematem: metalowe pośrednie kontenery oraz metalowe beczki o pojemności przekraczającej 50 litrów, mogą być wykorzystywane najwyżej przez 15 lat od daty ich wyprodukowania; inne opakowania metalowe oraz plastikowe mogą być wykorzystywane najwyżej przez pięć lat od daty ich wyprodukowania, lecz nie po dniu 31 grudnia 1998 r.

7. Państwo Członkowskie może zezwolić na transport na jego terytorium niektórych towarów niebezpiecznych, zapakowanych przed dniem 1 stycznia 1997 r. aż do dnia 31 grudnia 1998 r. pod warunkiem, że towary te zostały sklasyfikowane, zapakowane oraz oznakowane zgodnie z wymaganiami ustanowionymi w przepisach krajowych obowiązujących przed dniem 1 stycznia 1997 r.

8. Państwo Członkowskie może w przypadku krajowego kolejowego transportu na jego terytorium, utrzymać przepisy ustawodawstwa krajowego, obowiązujące dnia 31 grudnia 1996 r. i odnoszące się do umieszczenia kodu działania awaryjnego w miejsce identyfikacyjnego numeru ryzyka przewidzianego w załączniku.

9. Każde Państwo Członkowskie może, po konsultacji z Komisją, utrzymać przepisy mniej surowe niż te zawarte w załączniku, dotyczące transportu kolejowego na jego terytorium mniejszych ilości niektórych towarów niebezpiecznych, za wyjątkiem substancji o średnim lub wysokim poziomie radioaktywności.

10. Państwo Członkowskie może zezwolić na swoim terytorium na transport *ad hoc* towarów niebezpiecznych lub trans-

port zabroniony na mocy przepisów załącznika lub transport wykonywany zgodnie z warunkami innymi niż te zawarte w załączniku.

11. W poszanowaniu prawa wspólnotowego, niniejsza dyrektywa nie uchybia prawu Państwa Członkowskiego do zezwalania, po konsultacji z Komisją, na regularny transport, na wyznaczonych szlakach w ramach terytorium danego państwa, towarów niebezpiecznych tworzących część określonego procesu przemysłowego, który jest zabroniony zgodnie z załącznikiem lub prowadzony według warunków innych niż te ustanowione w załączniku, gdzie działania te mają charakter lokalny i są surowo kontrolowane na podstawie ściśle określonych warunków.

12. O ile nie zagraża to bezpieczeństwu, Państwo Członkowskie może udzielić tymczasowego odstępstwa od przepisów załącznika, w celu przeprowadzenia na swoim terytorium prób koniecznych przed dokonaniem zmiany niniejszego załącznika, mającej na celu dostosowanie jego przepisów do postępu technicznego i przemysłowego. Informacja o takim odstępstwie przekazywana jest Komisji, która informuje pozostałe Państwa Członkowskie.

Tymczasowe odstępstwa, ustalone przez właściwe organy Państw Członkowskich na podstawie załącznika, przyjmują formę wielostronnej umowy przedstawionej wszystkim właściwym organom Państw Członkowskich przez organy, które podejmują inicjatywę dotyczącą umowy. Informuje się Komisję.

Odstępstwa określone w akapicie pierwszym i drugim są stosowane bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub siedzibę zakładu nadawcy, pośrednika lub odbiorcy; są ważne przez okres do pięciu lat i nie podlegają przedłużeniu.

13. Państwo Członkowskie może, najpóźniej do dnia 31 grudnia 1998 r., zastosować istniejące umowy zawarte z innymi Państwami Członkowskimi, bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce zakładu nadawcy, pośrednika lub odbiorcy. Wszystkie przyszłe odstępstwa muszą być zgodne z ust. 12.

14. Zgodnie z prawem wspólnotowym, niniejsza dyrektywa nie ma wpływu na prawo Państwa Członkowskiego, po konsultacji z Komisją, do zezwalania na transport towarów niebezpiecznych zgodnie z warunkami, które są mniej surowe niż te ustanowione w załączniku do niniejszej dyrektywy w przypadku transportu lokalnego na krótkich dystansach w obrębie obwodów, lotnisk, miast przemysłowych.

#### Artykuł 7

1. Zgodnie z krajowymi lub wspólnotowymi przepisami dotyczącymi dostępu do rynku, kolejowy transport towarów niebezpiecznych na terytorium Wspólnoty oraz państw trzecich jest dozwolony, o ile spełnia on wymagania RID.

2. Niniejsza dyrektywa nie narusza prawa Państwa Członkowskiego, po poinformowaniu Komisji, do przyjęcia przepisów dotyczących kolejowego transportu towarów niebezpiecznych na swoim terytorium z oraz do tych republik byłego Związku Radzieckiego, które nie są umawiającymi się stronami COTIF. Przepisy takie są stosowane jedynie w stosunku do kolejowego transportu towarów niebezpiecznych (w paczkach, luzem lub w cysternach) w wagonach kolejowych dozwolonych w państwie, które nie jest umawiającą się stroną COTIF. Za pomocą właściwych środków oraz obowiązków, dane Państwo Członkowskie gwarantuje utrzymanie poziomu bezpieczeństwa równego temu, który jest przewidziany w RID. W przypadku określonych Państw Członkowskich wymienione w niniejszym ustępie przepisy są stosowane jedynie w stosunku do wagonów – cystern.

### ROZDZIAŁ III

#### Postanowienia końcowe

##### Artykuł 8

Zmiany konieczne dla dostosowania załącznika do postępu naukowego i technicznego w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą, w szczególności biorąc pod uwagę zmiany dokonane w RID, przyjmowane są zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 9.

##### Artykuł 9

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych ustalonych w art. 9 dyrektywy 94/55/WE<sup>(1)</sup>, zwany dalej „Komitetem”, który składa się z przedstawicieli Państw Członkowskich i którego przewodniczącym jest przedstawiciel Komisji.

2. Przedstawiciel Komisji przedkłada Komitetowi projekt środków, które należy podjąć. Komitet dostarcza swoją opinię w czasie określonym przez przewodniczącego stosownie do pilności sprawy. Opinia dotycząca decyzji, które Rada ma przyjąć na wniosek Komisji, jest przyjmowana większością głosów ustanowioną w art. 148 ust. 2 Traktatu. Głosy przedstawicieli Państw Członkowskich w komitecie są wazone w sposób określony w tym artykule. Przewodniczący nie bierze udziału w głosowaniu.

3. a) Komisja przyjmuje przewidziane środki, jeśli są one zgodne z opinią komitetu.
- b) W przypadku gdy przewidziane środki nie są zgodne z opinią Komitetu, lub w przypadku braku takiej opinii, Komisja bezzwłocznie przedkłada Radzie wniosek w sprawie środków, które należy podjąć. Rada podejmuje działania kwalifikowaną większością głosów.

Jeżeli po upływie trzech miesięcy od daty przekazania sprawy Radzie, Rada nie podejmie decyzji, proponowane środki zostaną przyjęte przez Komisję.

##### Artykuł 10

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 1 stycznia 1997 r. Niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

W przypadku, gdy Państwa Członkowskie przyjmują te środki, muszą one zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub takie odniesienie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takich odniesień są określane przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty przepisów prawa krajowego, przyjmowanych w dziedzinie, której dotyczy niniejsza dyrektywa.

##### Artykuł 11

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

##### Artykuł 12

Niniejsza dyrektywa skierowana jest Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 23 lipca 1996 r.

W imieniu Rady

I. YATES

Przewodniczący

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 7.

## ZAŁĄCZNIK

**Przepisy dotyczące międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stosowane z mocą od dnia 1 stycznia 1995 r., w sprawie zastąpienia wyrażeń „umawiająca się strona” oraz „państwa lub drogi kolejowe” wyrażeniem „Państwo Członkowskie”**

*notabene:* Różne wersje w językach oficjalnych Wspólnoty będą opublikowane jak tylko tekst skonsolidowany będzie gotowy we wszystkich językach.

\*  
\*       \*  
\*

Dla celów niniejszego załącznika, „list przewozowy” oznacza list przewozowy CIM stosowany w transporcie międzynarodowym, lecz nie narusza on praw Państw Członkowskich do stosowania innych dokumentów w transporcie nieobjętym CIM. Ponadto, stosowanie wyrażenia „AGRD” w 15 numerach umieszczanych w niniejszym załączniku nie narusza praw Państw Członkowskich, w ruchu krajowym, do zezwolenia na transport drogą kolejową pojazdów drogowych zgodnie z przepisami krajowym przyjętymi w wykonaniu dyrektywy 94/55/WE.

---