

Dziennik Urzędowy L 260

Unii Europejskiej

Wydanie polskie

Legislacja

Tom 51

30 września 2008

Spis treści

I Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Rady (WE) nr 954/2008 z dnia 25 września 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 682/2007 nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz określonej przetworzonej lub zakonserwowanej kukurydzy cukrowej w postaci ziaren, pochodzącej z Tajlandii 1
- Rozporządzenie Komisji (WE) nr 955/2008 z dnia 29 września 2008 r. ustanawiające standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw..... 6
- ★ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 956/2008 z dnia 29 września 2008 r. zmieniające załącznik IV do rozporządzenia (WE) nr 999/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego zasady dotyczące zapobiegania, kontroli i zwalczania niektórych przenośnych gąbczastych encefalopatii ⁽¹⁾ 8
- ★ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 957/2008 z dnia 29 września 2008 r. ustanawiające odstępstwo na okres obowiązywania kontyngentu 2008/2009 od rozporządzenia (WE) nr 616/2007 otwierającego i ustalającego zarządzanie wspólnotowymi kontyngentami taryfowymi na mięso drobiowe pochodzące z Brazylii, Tajlandii i pozostałych państw trzecich 12

DYREKTYWY

- ★ Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych ⁽¹⁾ 13

III Akty przyjęte na mocy Traktatu UE

AKTY PRZYJĘTE NA MOCY TYTUŁU V TRAKTATU UE

★ Wspólne stanowisko Rady 2008/761/WPZiB z dnia 29 września 2008 r. przedłużające obowiązywanie wspólnego stanowiska 2004/694/WPZiB w sprawie dalszych środków wspierających skuteczne wykonanie mandatu Międzynarodowego Trybunału Karnego dla Byłej Jugosławii (MTKJ)	60
---	----

Nota do czytelnika (patrz: wewnętrzna tylna strona okładki)



I

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 954/2008

z dnia 25 września 2008 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 682/2007 nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz określonej przetworzonej lub zakonserwowanej kukurydzy cukrowej w postaci ziaren, pochodzącej z Tajlandii

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

B. OBECNE DOCHODZENIE

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską.

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 384/96 z dnia 22 grudnia 1995 r. w sprawie ochrony przed dumpingowym przywozem z krajów niebędących członkami Wspólnoty Europejskiej ⁽¹⁾ („rozporządzenie podstawowe”), w szczególności jego art. 9,

uwzględniając wniosek przedstawiony przez Komisję po konsultacji z Komitetem Doradczym,

a także mając na uwadze, co następuje:

A. OBOWIĄZUJĄCE ŚRODKI

- (1) Rozporządzeniem (WE) nr 682/2007 ⁽²⁾ („rozporządzenie w sprawie cel ostatecznych”) Rada nałożyła ostateczne cło antydumpingowe na przywóz do Wspólnoty określonej przetworzonej lub zakonserwowanej kukurydzy cukrowej w postaci ziaren pochodzącej z Tajlandii („produkt objęty postępowaniem”), zgłaszanej zwykle w ramach kodów CN ex 2001 90 30 i ex 2005 80 00. W trakcie dochodzenia, które doprowadziło do wprowadzenia obecnie obowiązujących środków, zważywszy na znaczącą liczbę współpracujących stron, do badania wybrano próbę tajskich producentów eksportujących.
- (2) Przedsiębiorstwom objętym próbą przyznano indywidualne stawki cła ustalone w trakcie dochodzenia. Ustalone w oparciu o średni ważony margines dumpingu stron objętych próbą cło ogólnokrajowe w wysokości 12,9 % zostało nałożone na wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa.

- (3) W dniu 30 sierpnia 2007 r., po wprowadzeniu ostatecznych środków w odniesieniu do przywozu kukurydzy cukrowej pochodzącej z Tajlandii, przedsiębiorstwo Kuiburi Fruit Canning Co., Limited (dalej zwane „Kuiburi” lub „przedsiębiorstwem”), producent eksportujący, który nie został objęty próbą, aczkolwiek dostarczył Komisji pełnych odpowiedzi na kwestionariusz i wnioskował o indywidualne badanie, wniósł sprawę do Sądu Pierwszej Instancji. W swoim wniosku do sądu przedsiębiorstwo stwierdza, że powinno zostać poddane indywidualnemu badaniu.

- (4) Bez uszczerbku dla stanowiska, które zajmą w tej sprawie instytucje Wspólnoty, w razie gdyby skarżący podtrzymał skargę, Komisja podjęła z własnej inicjatywy decyzję o częściowym wznowieniu dochodzenia antydumpingowego ⁽³⁾. Zakres ponownie wszczętego dochodzenia był ograniczony do zbadania dumpingu w odniesieniu do Kuiburi.

- (5) Komisja oficjalnie powiadomiła Kuiburi, przedstawicieli kraju wywozu oraz przemysł wspólnotowy o częściowym wznowieniu dochodzenia. Zainteresowanym stronom umożliwiono wyrażenie opinii na piśmie i ustnie.

- (6) Komisja zgromadziła i zweryfikowała wszelkie dostarczone przez Kuiburi informacje uznane za niezbędne dla celów określenia dumpingu, oraz przeprowadziła wizytę weryfikacyjną na terenie przedsiębiorstwa.

⁽¹⁾ Dz.U. L 56 z 6.3.1996, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 159 z 20.6.2007, s. 14.

⁽³⁾ Dz.U. C 7 z 12.1.2008, s. 21.

- (7) Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie cel ostatecznych dochodzenie w sprawie dumpingu obejmowało okres od dnia 1 stycznia 2005 r. do dnia 31 grudnia 2005 r. („okres objęty dochodzeniem” lub „OD”).

C. USTALENIA

1. Dumping

- (8) Przyjęto tę samą metodę obliczenia rozmiarów dumpingu co w przypadku przedsiębiorstw objętych próbą, opisaną w motywach 21–36 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1888/2006⁽¹⁾ („rozporządzenie w sprawie cel tymczasowych”) i zatwierdzoną w rozporządzeniu w sprawie cel ostatecznych.

Wartość normalna

- (9) W celu określenia wartości normalnej Komisja ustaliła najpierw, czy całkowita wielkość sprzedaży produktu podobnego dokonywanej przez wnioskodawcę na rynku krajowym jest reprezentatywna w porównaniu z całkowitą wielkością jego sprzedaży na wywóz do Wspólnoty. Zgodnie z art. 2 ust. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia podstawowego, sprzedaż produktu podobnego na rynku krajowym uznaje się za reprezentatywną, o ile wielkość dokonanej przez przedsiębiorstwo sprzedaży na rynku krajowym przekracza 5 % jego łącznej wielkości sprzedaży na wywóz do Wspólnoty.
- (10) Ustalono, że produkt podobny nie był wcale sprzedawany na rynku krajowym. Dlatego też wartość normalną skonstruowano zgodnie z art. 2 ust. 3 rozporządzenia podstawowego. Wartość normalną obliczono, dodając do kosztów produkcji każdego rodzaju produktu wywożonego do Wspólnoty, odpowiednio skorygowanych, uzasadnioną wielkość kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych (SG&A) oraz zysku. Analogicznie do dochodzenia pierwotnego zdecydowano o odstąpieniu od ustalania kosztów ogólnych i administracyjnych i zysku zgodnie z art. 2 ust. 6 lit. a) rozporządzenia podstawowego, jako że tylko jedno spośród przedsiębiorstw objętych próbą wykazało reprezentatywną sprzedaż krajową produktu podobnego. Tak więc podobnie jak w dochodzeniu pierwotnym koszty SG&A oraz zysk określono zgodnie z art. 2 ust. 6 lit. b), ponieważ Kuiburi wykazało sprzedaż reprezentatywną, w normalnym obrocie handlowym, tej samej ogólnej kategorii produktów.
- (11) Stwierdzono, że przedstawione koszty produkcji oraz koszty SG&A zostały zaniżone, toteż zostały one skorygowane, zanim wykorzystano je do skonstruowania wartości normalnej.

- (12) Po ujawnieniu istotnych faktów i przesłanek, na których opierały się ustalenia wynikające z niniejszego postępowania, Kuiburi stwierdziło, że przy konstruowaniu wartości normalnej koszty SG&A oraz zysk należy ustalić zgodnie z art. 2 ust. 6 lit. c) rozporządzenia podstawowego. Przedsiębiorstwo twierdziło, że nie należało stosować art. 2 ust. 6 lit. b), ponieważ sprzedaż krajowa innych produktów po pierwsze obejmowała produkty inne niż konserwowe, a po drugie w żadnym wypadku nie była reprezentatywna. Co do pierwszego argumentu, definicja produktu objętego postępowaniem nie określa żadnego konkretnego rodzaju pojemnika, a tym samym nie jest ograniczona do produktów konserwowych. Analogicznie, ten sam sposób rozumowania można odnieść do tej samej ogólnej kategorii produktów. Z kolei w odniesieniu do drugiego argumentu należy zauważyć, że próg wynoszący 5 %, wymieniony w art. 2 ust. 2 rozporządzenia podstawowego, służy do określania reprezentatywności sprzedaży krajowej produktu podobnego (w porównaniu ze sprzedażą produktu objętego postępowaniem na rynek Wspólnoty). Dla celów zastosowania art. 2 ust. 6 lit. b) nie ma konieczności, by proporcja sprzedaży tej samej ogólnej kategorii produktów przekraczała próg 5 %. W każdym przypadku osiągnięta przez przedsiębiorstwo wielkość sprzedaży tej samej ogólnej kategorii produktów w porównaniu ze sprzedażą produktu objętego postępowaniem do Wspólnoty jest znaczna, a tym samym reprezentatywna. W świetle powyższego nie sposób przyjąć argumentacji przedsiębiorstwa, a zatem należy potwierdzić, że ustalenie kosztów SG&A oraz zysku powinno przebiegać zgodnie z art. 2 ust. 6 lit. b) rozporządzenia podstawowego.

- (13) Kuiburi podnosiło ponadto argument, że w przypadku ustalenia kosztów SG&A oraz zysku zgodnie z art. 2 ust. 6 lit. b) rozporządzenia podstawowego konieczne byłoby dostosowanie zysku ze względu na poziom handlu przy konstruowaniu wartości normalnej, ponieważ przedsiębiorstwo prowadzi, obok sprzedaży produktów pod marką sprzedawcy detalicznego do WE, sprzedaż krajową całego asortymentu produktów pod marką własną, jak również sprzedawcy detalicznego. W tym względzie należy nadmienić, że Kuiburi przyjmował koszty sprzedaży na podstawie obrotów. W konsekwencji zysk i koszty SG&A osiągały łącznie ten sam poziom w przypadku sprzedaży wszelkich rodzajów produktów na wszystkich rynkach, a przedstawione dane dotyczące zysku odzwierciedlały jedynie nieznaczne różnice kosztów SG&A. Tak więc nie sposób uznać, że wykazane dane odzwierciedlały różnice w poziomie handlu. W rezultacie dostosowanie zysku ze względu na poziom handlu nie jest uzasadnione, a argumentacja Kuiburi zostaje odrzucona.

Cena eksportowa

- (14) Cała sprzedaż wykazana przez przedsiębiorstwo była prowadzona bezpośrednio do niepowiązanych klientów we Wspólnocie. W odniesieniu do tej sprzedaży cenę eksportową ustalono zgodnie z art. 2 ust. 8 rozporządzenia podstawowego na podstawie cen faktycznie zapłaconych lub należnych w przypadku tych niezależnych klientów we Wspólnocie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 364 z 20.12.2006, s. 68.

Porównanie

- (15) Porównanie wartości normalnej z ceną eksportową zostało dokonane na podstawie ceny *ex-works*. W celu zapewnienia sprawiedliwego porównania uwzględniono, zgodnie z art. 2 ust. 10 rozporządzenia podstawowego, różnice w czynnikach, które miały wpływ na porównywalność cen. W przypadkach kiedy było to właściwe i uzasadnione, wprowadzono dostosowania z tytułu różnic w kosztach transportu, kosztach przeładunku, prowizjach oraz kosztach kredytu.

- (16) Do kosztów SG&A, jakie wykorzystano do skonstruowania wartości normalnej metodą określoną powyżej, doliczono koszty prowizji. W związku z tym, choć w tej sprawie nie złożono wniosku, przeprowadzono z urzędu korektę wartości normalnej na mocy art. 2 ust. 10 lit. e), aby zredukować wartość SG&A o kwotę kosztów prowizji.

Margines dumpingu

- (17) Zgodnie z art. 2 ust. 11 i 12 rozporządzenia podstawowego margines dumpingu Kuiburi ustalono na podstawie porównania średniej ważonej wartości normalnej ze średnią ważoną ceną eksportową.
- (18) Porównanie wykazało istnienie dumpingu. Średni ważony margines dumpingu ustalony dla przedsiębiorstwa, wyrażony jako wartość procentowa ceny CIF na granicy Wspólnoty, wynosi 14,3 %.

2. Poziom usuwający szkodę

- (19) Zgodnie z art. 9 ust. 4 rozporządzenia podstawowego poziom środków antydumpingowych powinien być wystarczający do wyeliminowania szkody ponoszonej przez przemysł wspólnotowy i spowodowanej przywozem dumpingowym bez przekraczania ustalonego marginesu dumpingu. Sposób, w jaki wyliczono cenę niewyrządzającą szkody, został opisany w motywach 120–122 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (20) Niezbędną podwyżkę cen ustalono następnie na podstawie porównania – odrębnie dla każdego typu

produktów – średniej ważonej ceny importowej, ustalonej dla obliczeń podcięcia cenowego, z niewyrządzającą szkody ceną produktów podobnych sprzedawanych przez przemysł wspólnotowy na rynku wspólnotowym. Wszelkie różnice wynikające z tego porównania zostały wyrażone procentowo w stosunku do całkowitej wartości ceny CIF na granicy Wspólnoty.

- (21) Wyżej przytoczone porównanie cen wykazało margines szkody w wysokości 17,5 %.

**D. ZMIANY W WYKAZIE PRZEDSIĘBIORSTW
KORZYSTAJĄCYCH Z INDYWIDUALNYCH
STAWEK CŁA**

- (22) W świetle wyników dochodzenia uznaje się, że należy nałożyć ostateczne cło antydumpingowe na wywóz produktu objętego postępowaniem przez przedsiębiorstwo na poziomie stwierdzonego marginesu dumpingu, ale, zgodnie z art. 9 ust. 4 rozporządzenia podstawowego, kwota cła antydumpingowego nie powinna przekraczać marginesu szkody ustalonego dla Kuiburi i przedstawionego w motywie 21.
- (23) W świetle powyższego stawka cła antydumpingowego mająca zastosowanie do ceny CIF na granicy Wspólnoty wynosi 14,3 %. Jako że, jak wynika z motywu 57 rozporządzenia (WE) nr 682/2007, cło dla przedsiębiorstw, które nie współpracowały w dochodzeniu, powinno być ustalane na poziomie najwyższego cła, które ma być nałożone na przedsiębiorstwa współpracujące w dochodzeniu, stawka tego cła została obecnie ustalona na 14,3 %. Celem ponownego otwarcia dochodzenia nie było wszakże włączenie Kuiburi do próby, ale poddanie go indywidualnemu badaniu na podstawie art. 17 ust. 3 rozporządzenia podstawowego, toteż ponowne wyliczenie cła dla producentów wymienionych w załączniku I nie byłoby właściwe.
- (24) Zarówno Kuiburi, jak i przemysł wspólnotowy poinformowano o ustaleniach wynikających z dochodzenia i dano im możliwość przedstawienia uwag,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Artykuł 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 682/2007 otrzymuje brzmienie:

„2. Stawka ostatecznego cła antydumpingowego mająca zastosowanie do ceny netto na granicy Wspólnoty, przed ocleniem, jest następująca dla produktów opisanych w ust. 1 i wytworzonych przez poniższe przedsiębiorstwa:

Przedsiębiorstwo	Cło antydumpingowe (%)	Dodatkowy kod TARIC
Karn Corn Co., Ltd., 68 Moo 7 Tambol Saentor, Thamaka, Kanchanaburi 71130, Tajlandia	3,1	A789

Przedsiębiorstwo	Cło antydumpingowe (%)	Dodatkowy kod TARIC
Kuiburi Fruit Canning Co., Ltd., 236 Krung Thon Muang Kaew Building, Sirindhorn Rd., Bangplad, Bangkok 10700, Tajlandia	14,3	A890
Malee Sampran Public Co., Ltd., Abico Bldg. 401/1 Phaholyothin Rd., Lumlookka, Pathumthani 12130, Tajlandia	12,8	A790
River Kwai International Food Industry Co., Ltd., 52 Thaniya Plaza, 21st. Floor, Silom Rd., Bangrak, Bangkok 10500, Tajlandia	12,8	A791
Sun Sweet Co., Ltd., 9 M. 1, Sanpatong, Chiangmai, Tajlandia 50120	11,1	A792
Producenci wymienieni w załączniku I	12,9	A793
Wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa	14,3	A999"

Artykuł 2

Załącznik I do rozporządzenia (WE) nr 682/2007 otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK I

Wykaz producentów współpracujących, o których mowa w art. 1 ust. 2, objętych dodatkowym kodem TARIC A793:

Nazwa	Adres
Agro-on (Thailand) Co., Ltd.	50/499-500 Moo 6, Baan Mai, Pakkret, Monthaburi 11120, Tajlandia
B.N.H. Canning Co., Ltd.	425/6-7 Sathorn Place Bldg., Klongtonsai, Klongsan, Bangkok 10600, Tajlandia
Boonsith Enterprise Co., Ltd.	7/4 M.2, Soi Chomthong 13, Chomthong Rd., Chomthong, Bangkok 10150, Tajlandia
Erawan Food Public Company Limited	Panjathani Tower 16th floor, 127/21 Nonsee Rd., Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120, Tajlandia
Great Oriental Food Products Co., Ltd.	888/127 Panuch Village, Soi Thanaphol 2, Samsen-Nok, Huaykwang, Bangkok 10310, Tajlandia
Lampang Food Products Co., Ltd.	22K Building, Soi Sukhumvit 35, Klongton Nua, Wattana, Bangkok 10110, Tajlandia
O.V. International Import-Export Co., Ltd.	121/320 Soi Ekachai 66/6, Bangborn, Bangkok 10500, Tajlandia
Pan Inter Foods Co., Ltd.	400 Sunphavuth Rd., Bangna, Bangkok 10260, Tajlandia
Siam Food Products Public Co., Ltd.	3195/14 Rama IV Rd., Vibulthani Tower 1, 9th Fl., Klong Toey, Bangkok, 10110, Tajlandia
Viriyah Food Processing Co., Ltd.	100/48 Vongvanij B Bldg, 18th Fl, Praram 9 Rd., Huay Kwang, Bangkok 10310, Tajlandia
Vita Food Factory (1989) Ltd.	89 Arunammarin Rd., Banyikhan, Bangplad, Bangkok 10700, Tajlandia"

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 25 września 2008 r.

W imieniu Rady
B. HORTEFEUX
Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 955/2008**z dnia 29 września 2008 r.****ustanawiające standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) ⁽¹⁾,uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 1580/2007 z dnia 21 grudnia 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze do rozporządzeń Rady (WE) nr 2200/96, (WE) nr 2201/96 i (WE) nr 1182/2007 w sektorze owoców i warzyw ⁽²⁾, w szczególności jego art. 138 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

Rozporządzenie (WE) nr 1580/2007 przewiduje, w zastosowaniu wyników wielostronnych negocjacji handlowych Rundy Urugwajskiej, kryteria do ustalania przez Komisję standardowych wartości celnych dla przywozu z krajów trzecich, w odniesieniu do produktów i okresów określonych w części A załącznika XV do wspomnianego rozporządzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Standardowe wartości celne w przywozie, o których mowa w art. 138 rozporządzenia (WE) nr 1580/2007, są ustalone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 30 września 2008 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 29 września 2008 r.

W imieniu Komisji

Jean-Luc DEMARTY

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 350 z 31.12.2007, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

Standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw

(EUR/100 kg)

Kod CN	Kod krajów trzecich ⁽¹⁾	Standardowa stawka celna w przywozie
0702 00 00	MK	30,0
	TR	95,0
	ZZ	62,5
0707 00 05	JO	156,8
	TR	88,7
	ZZ	122,8
0709 90 70	TR	110,1
	ZZ	110,1
0805 50 10	AR	69,9
	EG	71,4
	TR	110,6
	UY	80,9
	ZA	84,6
	ZZ	83,5
0806 10 10	TR	122,8
	US	159,1
	ZZ	141,0
0808 10 80	CL	107,8
	CN	71,3
	NZ	106,0
	US	115,6
	ZA	91,6
	ZZ	98,5
0808 20 50	CN	74,0
	TR	137,4
	ZA	92,5
	ZZ	101,3
0809 30	TR	132,4
	US	170,9
	ZZ	151,7
0809 40 05	IL	102,9
	TR	78,6
	XS	53,9
	ZZ	78,5

⁽¹⁾ Nomenklatura krajów ustalona w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1833/2006 (Dz.U. L 354 z 14.12.2006, s. 19). Kod „ZZ” odpowiada „innym pochodzeniom”.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 956/2008**z dnia 29 września 2008 r.****zmieniające załącznik IV do rozporządzenia (WE) nr 999/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego zasady dotyczące zapobiegania, kontroli i zwalczania niektórych przenośnych gąbczastych encefalopatii****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 999/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 maja 2001 r. ustanawiające zasady dotyczące zapobiegania, kontroli i zwalczania niektórych przenośnych gąbczastych encefalopatii ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 3 akapit drugi oraz art. 23 akapit pierwszy i art. 23a lit. d),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu (WE) nr 999/2001 ustanowiono zasady dotyczące zapobiegania, kontroli i zwalczania niektórych przenośnych gąbczastych encefalopatii (TSE) u zwierząt. Ma ono zastosowanie do produkcji i wprowadzania do obrotu żywych zwierząt i produktów pochodzenia zwierzęcego oraz, w pewnych szczególnych przypadkach, do ich wywozu.
- (2) Zgodnie z art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 999/2001 karmienie przeżuwaczy białkami pochodzenia zwierzęcego jest zabronione. W artykule 7 ust. 3 tego rozporządzenia ustanowiono jednak odstępstwo od tego zakazu, obejmujące, pod pewnymi warunkami, karmienie młodych przeżuwaczy białkami pochodzenia rybnego. Warunki te obejmują naukową ocenę potrzeb żywieniowych młodych przeżuwaczy oraz ocenę aspektów kontrolnych takiego odstępstwa.
- (3) W części II załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 999/2001 określono odstępstwa od zakazu wprowadzonego w art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia oraz szczególne warunki stosowania takich odstępstw.
- (4) W dniu 24 stycznia 2007 r. Europejski Urząd Bezpieczeństwa Żywności przyjął opinię na temat oceny zagrożenia dla zdrowia związanego z żywieniem przeżuwaczy mączką rybną w odniesieniu do zagrożenia TSE. W opinii tej stwierdzono, że zagrożenie wystąpieniem TSE u ryb, karmionych bezpośrednio czy też w wyniku zwiększenia się zakaźności, jest znikome. Stwierdzono również, że ewentualne zagrożenie wystąpieniem TSE

w mączce rybnej może być skutkiem niedawnego karmienia tych ryb paszą zawierającą białko ssaków lub zanieczyszczenia mączki rybnej mączką mięsno-kostną (MBM).

- (5) W dniu 19 marca 2008 r. zakończono sprawozdanie sporządzone przez Dyрекcję Generalną ds. Zdrowia i Ochrony Konsumentów wraz z licznymi ekspertami naukowymi. W sprawozdaniu tym stwierdzono, że mączka rybną jest łatwo przyswajalnym źródłem białka: przyswajalność mączki jest niższa niż mleka, lecz wyższa niż przyswajalność większości białek pochodzenia roślinnego, a profil zawartych w niej aminokwasów jest lepszy niż w przypadku roślinnych źródeł białka stosowanych w praktyce w preparatach mlekozastępczych; dlatego można zezwolić na karmienie młodych przeżuwaczy mączką rybną.
- (6) W zakresie warunków dotyczących oceny aspektów kontrolnych, o których mowa w art. 7 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 999/2001, potencjalne zagrożenie związane z karmieniem młodych przeżuwaczy mączką rybną równoważą ścisłe zasady przetwarzania obowiązujące w produkcji mączki rybnej i w kontroli każdej przesyłki importowanej mączki rybnej przed jej dopuszczeniem do swobodnego obrotu we Wspólnocie.
- (7) Ponadto, aby zagwarantować, że stosowanie mączki rybnej jest dozwolone tylko w przypadku młodych przeżuwaczy, zastosowanie to powinno ograniczać się do produkcji preparatów mlekozastępczych, dystrybuowanych w formie suchej i stosowanych po rozcieńczeniu w określonej ilości płynu, przeznaczonych do karmienia młodych przeżuwaczy i mających charakter dodatku do mleka przejściowego lub jego substytutu, przed zakończeniem odsadzania. Ponadto należy ustanowić ścisłe przepisy dotyczące produkcji, pakowania, znakowania i transportu preparatów mlekozastępczych zawierających mączkę rybną przeznaczonych dla takich zwierząt.
- (8) Aby zapewnić jasność i spójność, należy ustanowić takie same przepisy dotyczące oznakowania dokumentów towarzyszących paszom zawierającym mączkę rybną, przeznaczonych dla gatunków innych niż przeżuwacze.
- (9) Zgodnie z pkt E.1 części III załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 999/2001 wywóz do krajów trzecich przetworzonych białek zwierzęcych pochodzących od przeżuwaczy oraz produktów zawierających takie przetworzone białka zwierzęce jest zabroniony.

⁽¹⁾ Dz.U. L 147 z 31.5.2001, s. 1.

- (10) Stosowanie takich białek do produkcji karmy dla zwierząt domowych jest jednak obecnie dozwolone we Wspólnocie. W celu zachowania spójności prawodawstwa wspólnotowego należy umożliwić wywóz przetworzonej karmy dla zwierząt domowych, w tym karmy w puszkach, zawierającej przetworzone białka zwierzęce pochodzące od przeżuwaczy, do krajów trzecich.
- (11) W związku z tym rozporządzenie (WE) nr 999/2001 powinno zostać odpowiednio zmienione.
- (12) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Łańcucha Żywnościowego i Zdrowia Zwierząt,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Załącznik IV do rozporządzenia (WE) nr 999/2001 zmienia się zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 29 września 2008 r.

W imieniu Komisji

Androulla VASSILIOU

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

W załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 999/2001 wprowadza się następujące zmiany:

1) w części II wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt A dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) karmienia nieodsadzonych przeżuwaczy hodowlanych mączką rybną zgodnie z warunkami określonymi w pkt BA).”;

b) w pkt B wprowadza się następujące zmiany:

(i) litera d) otrzymuje brzmienie:

„d) w dokumencie handlowym towarzyszącym przesyłkom pasz zawierających mączkę rybną i na wszelkich opakowaniach zawierających takie przesyłki musi znajdować się wyraźny napis »zawiera mączkę rybną – nie może być stosowany do karmienia przeżuwaczy«.”;

(ii) dodaje się pkt BA w brzmieniu:

„BA. Stosowanie mączki rybnej, o której mowa w pkt A lit. e), oraz pasz zawierających mączkę rybną w karmieniu nieodsadzonych przeżuwaczy hodowlanych podlega następującym warunkom:

- a) mączka rybna jest produkowana w zakładach przetwórczych przeznaczonych wyłącznie do produkcji produktów pochodzenia rybnego;
- b) przed wprowadzeniem do swobodnego obrotu we Wspólnocie każda partia przywożonej mączki rybnej jest poddawana analizie mikroskopowej zgodnie z dyrektywą 2003/126/WE;
- c) stosowanie mączki rybnej w przypadku młodych przeżuwaczy hodowlanych jest dozwolone tylko w produkcji preparatów mlekozastępczych, dystrybuowanych w formie suchej i podawanych po rozcieńczeniu w określonej ilości płynu, przeznaczonych do karmienia nieodsadzonych przeżuwaczy i mających charakter dodatku do mleka przejściowego lub jego substytutu, przed zakończeniem odsadzania;
- d) preparaty mlekozastępcze zawierające mączkę rybną przeznaczone dla młodych przeżuwaczy hodowlanych są wytwarzane w zakładach, które nie wytwarzają innych pasz dla przeżuwaczy i które są zatwierdzone do tego celu przez właściwy organ.

W drodze odstępstwa od lit. d) wytwarzanie innych pasz dla przeżuwaczy w zakładach, które również produkują preparaty mlekozastępcze zawierające mączkę rybną przeznaczone dla młodych przeżuwaczy hodowlanych, może być dozwolone przez właściwy organ pod następującymi warunkami:

- (i) inne przeznaczone dla przeżuwaczy pasze, luzem i opakowane, są przechowywane w pomieszczeniach fizycznie oddzielonych od pomieszczeń na mączkę rybną luzem i preparaty mlekozastępcze zawierające mączkę rybną, luzem, podczas składowania, transportowania i pakowania;
 - (ii) inne pasze przeznaczone dla przeżuwaczy są wytwarzane w pomieszczeniach fizycznie oddzielonych od pomieszczeń, w których są wytwarzane preparaty mlekozastępcze zawierające mączkę rybną;
 - (iii) szczegółowe rejestry zakupu i stosowania mączki rybnej oraz sprzedaży preparatów mlekozastępczych zawierających mączkę rybną są przechowywane w celu udostępnienia właściwemu organowi przez przynajmniej pięć lat; oraz
 - (iv) regularnie przeprowadzane są rutynowe badania innych pasz przeznaczonych dla przeżuwaczy, aby zagwarantować, że nie zawierają one zabronionych białek, w tym mączki rybnej. Wyniki są przechowywane w celu ich udostępnienia właściwemu organowi przez przynajmniej pięć lat;
- e) w dokumencie handlowym towarzyszącym przesyłkom preparatów mlekozastępczych zawierających mączkę rybną przeznaczonych dla młodych przeżuwaczy hodowlanych, i na wszelkich opakowaniach zawierających takie przesyłki, musi znajdować się wyraźny napis »zawiera mączkę rybną – może być stosowany wyłącznie do karmienia nieodsadzonych przeżuwaczy«;

- f) preparaty mlekozastępcze zawierające mączkę rybną, luzem, przeznaczone dla młodych przeżuwaczy hodowlanych, są transportowane w pojazdach, w których nie transportuje się w tym samym czasie innych pasz dla przeżuwaczy. W odpowiednich przypadkach, jeżeli pojazd jest następnie używany do transportu innych pasz przeznaczonych dla przeżuwaczy, musi on być starannie czyszczony zgodnie z procedurą zatwierdzoną przez właściwy organ w celu uniknięcia zanieczyszczenia krzyżowego;
- g) w gospodarstwach, w których trzymane są przeżuwacze, wprowadza się środki zapobiegające żywieniu preparatami mlekozastępczymi zawierającymi mączkę rybną innych przeżuwaczy niż te określone w odstępstwie wprowadzonym w załączniku IV część II pkt A lit. e). Właściwy organ sporządza wykaz gospodarstw, w których stosuje się preparaty mlekozastępcze zawierające mączkę rybną, używając do tego celu systemu powiadamiania wyprzedzającego przez gospodarstwo lub innego systemu gwarantującego zgodność z tym przepisem.”;

2) część III pkt E.1 otrzymuje brzmienie:

„E.1. Wywóz do krajów trzecich przetworzonych białek zwierzęcych pochodzących od przeżuwaczy oraz produktów zawierających takie przetworzone białka zwierzęce jest zakazany. Zakaz ten nie dotyczy jednak przetworzonej karmy dla zwierząt domowych, w tym karmy w puszkach, zawierającej białka zwierzęce pochodzące od przeżuwaczy, która została poddana obróbce i jest oznakowana zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1774/2002.”.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 957/2008**z dnia 29 września 2008 r.****ustanawiające odstępstwo na okres obowiązywania kontyngentu 2008/2009 od rozporządzenia (WE) nr 616/2007 otwierającego i ustalającego zarządzanie wspólnotowymi kontyngentami taryfowymi na mięso drobiowe pochodzące z Brazylii, Tajlandii i pozostałych państw trzecich**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 144 ust. 1 i art. 148 w związku z jego art. 4,

uwzględniając decyzję Rady 2007/360/WE z dnia 29 maja 2007 r. w sprawie zawarcia porozumień w formie uzgodnionych protokołów między Wspólnotą Europejską a Federacyjną Republiką Brazylii oraz między Wspólnotą Europejską a Królestwem Tajlandii, zgodnie z art. XXVIII Układu ogólnego w sprawie taryf celnych i handlu z 1994 r. (GATT 1994), dotyczących zmiany koncesji dla mięsa drobiowego ⁽²⁾, w szczególności jego art. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Brazylia opublikowała dnia 5 sierpnia 2008 r. dyrektywę ⁽³⁾ dotyczącą sposobu przyznawania świadectw pochodzenia od dnia 1 października 2008 r.
- (2) Biorąc pod uwagę niepewność dotyczącą warunków wydawania świadectw pochodzenia dla produktów pochodzących z Brazylii, na tym etapie, w odniesieniu do przywozu z tego miejsca pochodzenia, należy przedłużyć okres składania wniosków dotyczących podokresu

obowiązywania kontyngentu przywozowego trwającego od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 marca 2009 r., który zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 616/2007 ⁽⁴⁾ ustalony jest na pierwszych siedem dni października 2008 r.

- (3) Należy zatem odstąpić od stosowania przepisów art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 616/2007 w odniesieniu do tego miejsca pochodzenia przez okres obowiązywania kontyngentu 2008/2009.
- (4) Biorąc pod uwagę, że okres składania wniosków w odniesieniu do następnego podokresu powinien rozpocząć się dnia 1 października 2008 r. konieczne jest, aby niniejsze rozporządzenie zaczęło obowiązywać od wspomnianej daty.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Zarządzającego ds. Wspólnej Organizacji Rynków Rolnych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W drodze odstępstwa od art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 616/2007 w odniesieniu do podokresu obowiązywania kontyngentu rozpoczynającego się dnia 1 stycznia 2009 r., wnioski o wydanie pozwolenia w odniesieniu do produktów z grup 1, 4 i 7 mogą być składane tylko przez pierwszych siedem dni listopada 2008 r.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 października 2008 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 29 września 2008 r.

W imieniu Komisji

Mariann FISCHER BOEL

Członek Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 138 z 30.5.2007, s. 10.

⁽³⁾ Portaria n° 16, de 1º Agosto de 2008, Diário Oficial da União, 5.8.2008

⁽⁴⁾ Dz.U. L 142 z 5.6.2007, s. 3.

DYREKTYWY

DYREKTYWA 2008/68/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 24 września 2008 r.

w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

pisy dotyczące odpowiednio transportu drogowego i kolejowego towarów niebezpiecznych.

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71,

- (3) W celu ustanowienia wspólnego systemu prawnego obejmującego wszystkie aspekty transportu lądowego towarów niebezpiecznych dyrektywy 94/55/WE i 96/49/WE należy zastąpić jedną dyrektywą, która będzie zawierać także postanowienia dotyczące transportu śródlądowego.

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

- (4) Większość państw członkowskich jest stronami europejskiej umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych („ADR”), regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych („RID”) i, o ile dotyczy, europejskiego porozumienia w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi („ADN”).

po konsultacji z Komitetem Regionów,

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

- (5) ADR, RID i ADN określają jednolite zasady bezpiecznego transportu międzynarodowego towarów niebezpiecznych. Aby ujednolicić w całej Wspólnocie warunki przewozu towarów niebezpiecznych i zapewnić funkcjonowanie wspólnego rynku transportu, zasady te powinny zostać również rozszerzone na transport krajowy.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Drogowy, kolejowy lub śródlądowy transport towarów niebezpiecznych wiąże się ze znacznym ryzykiem wypadków. Dlatego należy podjąć działania mające na celu zapewnienie wykonywania takiego transportu w najlepszych możliwych warunkach bezpieczeństwa.
- (2) Dyrektywa Rady 94/55/WE z dnia 21 listopada 1994 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych ⁽³⁾ i dyrektywa Rady 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w zakresie kolejowego transportu towarów niebezpiecznych ⁽⁴⁾ ustanowiły jednolite prze-

- (6) Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć zastosowania do transportu towarów niebezpiecznych w pewnych wyjątkowych okolicznościach związanych z charakterem wykonujących go pojazdów lub statków, lub z ograniczonym charakterem realizowanego transportu.

- (7) Przepisy niniejszej dyrektywy nie powinny mieć również zastosowania do transportu towarów niebezpiecznych w ramach bezpośredniej i fizycznej odpowiedzialności lub pod nadzorem sił zbrojnych. Transport towarów niebezpiecznych realizowany przez podmioty gospodarcze działające na zlecenie sił zbrojnych powinien jednak być objęty zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, chyba że obowiązki umowne tych podmiotów wykonywane są w ramach bezpośredniej i fizycznej odpowiedzialności lub pod nadzorem sił zbrojnych.

⁽¹⁾ Dz.U. C 256 z 27.10.2007, s. 44.

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

⁽³⁾ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 7.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 25.

- (8) Państwo członkowskie niemające systemu kolejowego ani perspektywy posiadania go w najbliższej przyszłości ponosiłoby nieproporcjonalny i bezcelowy obowiązek, gdyby miało dokonać transpozycji i wdrożenia przepisów niniejszej dyrektywy w odniesieniu do kolei. Państwo takie należy zwolnić, dopóki nie posiada ono systemu kolejowego, z obowiązku transpozycji i wdrożenia przepisów niniejszej dyrektywy w odniesieniu do transportu kolejowego.
- (9) Każde państwo członkowskie powinno zachować prawo do uzyskania zwolnienia ze stosowania niniejszej dyrektywy w zakresie transportu śródlądowego towarów niebezpiecznych, jeżeli śródlądowe drogi wodne na jego terytorium nie są połączone za pośrednictwem śródlądowych dróg wodnych z drogami wodnymi innych państw członkowskich bądź jeżeli nie są takimi drogami przewożone towary niebezpieczne.
- (10) Bez uszczerbku dla prawa wspólnotowego i przepisów załącznika I sekcja I.1 (1.9), załącznika II sekcja II.1 (1.9) i załącznika III sekcja III.1 (1.9) państwa członkowskie powinny zachować prawo, ze względów bezpieczeństwa transportu, do utrzymania lub przyjęcia przepisów w obszarach nieobjętych niniejszą dyrektywą. Przepisy te powinny być szczegółowe i jasno sprecyzowane.
- (11) Każde państwo członkowskie powinno zachować prawo do regulowania lub wprowadzenia zakazu transportu towarów niebezpiecznych na swoim terytorium, wyłącznie z powodów innych niż względy bezpieczeństwa, takich jak bezpieczeństwo państwa lub ochrona środowiska.
- (12) Powinno być dozwolone wykonywanie przez środki transportu zarejestrowane w krajach trzecich międzynarodowego transportu towarów niebezpiecznych na terytoriach państw członkowskich, pod warunkiem zgodności z odpowiednimi przepisami ADR, RID lub ADN oraz niniejszej dyrektywy.
- (13) Każde państwo członkowskie powinno zachować prawo do stosowania bardziej rygorystycznych przepisów w odniesieniu do przewozów krajowych wykonywanych przez środki transportu zarejestrowane lub wprowadzone do ruchu na jego terytorium.
- (14) Ujednolicenie warunków odnoszących się do transportu krajowego towarów niebezpiecznych nie powinno przeszkodzić w uwzględnieniu szczególnych okoliczności krajowych. Niniejsza dyrektywa powinna w związku z tym zapewnić państwom członkowskim możliwość przyznania odstępstw na mocy pewnych szczególnych warunków. Takie odstępstwa powinny zostać wymienione w niniejszej dyrektywie jako „odstępstwa krajowe”.
- (15) W razie sytuacji nietypowych i wyjątkowych państwa członkowskie powinny mieć prawo wydawania indywidualnych zezwoleń na transport na ich terytorium towarów niebezpiecznych, który w innych przypadkach byłby zabroniony na mocy niniejszej dyrektywy.
- (16) Ze względu na poziom inwestycji wymaganych w tym sektorze państwom członkowskim należy zezwolić na tymczasowe utrzymanie pewnych szczególnych przepisów krajowych dotyczących wymagań konstrukcyjnych dla środków transportu lub sprzętu transportowego oraz transportu przez tunel pod kanałem La Manche. Państwom członkowskim należy również zezwolić na utrzymanie i przyjęcie przepisów dotyczących kolejowego transportu towarów niebezpiecznych między państwami członkowskimi a państwami stronami Organizacji Współpracy Kolei (OSJD) do czasu ujednolicenia przepisów wymienionych w załączniku II do umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej („SMGS”) z przepisami załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy i – tym samym – z przepisami RID. W terminie 10 lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy Komisja powinna ocenić konsekwencje tych przepisów oraz, w razie konieczności, przedstawić odpowiednie wnioski. Takie przepisy powinny zostać wymienione w niniejszej dyrektywie jako „dodatkowe przepisy przejściowe”.
- (17) Konieczna jest możliwość szybkiego dostosowywania załączników do dyrektywy do postępu naukowego i technicznego, w tym do rozwoju nowych technologii w zakresie śledzenia ruchu i pochodzenia, w szczególności w celu uwzględnienia nowych postanowień włączanych do ADR, RID i ADN. Zmiany ADR, RID i ADN oraz odpowiadające im dostosowania załączników powinny wchodzić w życie jednocześnie. Komisja powinna, w odpowiednich przypadkach, zapewnić państwom członkowskim pomoc finansową na potrzeby tłumaczenia ADR, RID i ADN oraz zmian do nich na języki urzędowe tych państw.
- (18) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (19) W szczególności Komisja powinna być uprawniona do dostosowywania załączników do postępu naukowo-technicznego. Ponieważ środki takie mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie elementami innymi niż istotne, powinny one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (20) Komisja powinna mieć również możliwość weryfikacji wykazów odstępstw krajowych i podejmowania decyzji o zastosowaniu i wdrożeniu środków nadzwyczajnych w razie wypadku lub zdarzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- (21) W określonych przypadkach, gdy jest to uzasadnione efektywnością postępowania, ograniczenia czasowe, które zazwyczaj obowiązują w kontekście procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą, powinny być skrócone w sytuacji przyjmowania dostosowań do załączników do postępu naukowego i technicznego.
- (22) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie zapewnienie jednolitego stosowania ujednoliconych zasad bezpieczeństwa w całej Wspólnocie i wysoki poziom bezpieczeństwa krajowych i międzynarodowych przewozów, nie mogą zostać w wystarczającym stopniu osiągnięte przez państwa członkowskie, a ze względu na rozmiar i skutki niniejszej dyrektywy mogą zostać lepiej osiągnięte na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodne z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (23) Przepisy niniejszej dyrektywy pozostają bez uszczerbku dla zobowiązań podjętych przez Wspólnotę i jej państwa członkowskie zgodnie z celami ustalonymi na Konferencji Organizacji Narodów Zjednoczonych w sprawie Środowiska i Rozwoju (UNCED), która odbyła się w Rio de Janeiro w czerwcu 1992 r., zmierzających do przyszłej harmonizacji systemów klasyfikacji substancji niebezpiecznych.
- (24) Przepisy niniejszej dyrektywy pozostają bez uszczerbku dla prawodawstwa wspólnotowego regulującego warunki bezpieczeństwa, na podstawie których powinny być przełożone czynniki biologiczne i mikroorganizmy zmodyfikowane genetycznie, objęte dyrektywą Rady 90/219/EWG z dnia 23 kwietnia 1990 r. w sprawie ograniczonego stosowania mikroorganizmów zmodyfikowanych genetycznie⁽¹⁾, dyrektywą 2001/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 marca 2001 r. w sprawie zamierzonego uwalniania do środowiska organizmów zmodyfikowanych genetycznie⁽²⁾ i dyrektywą 2000/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie ochrony pracowników przed ryzykiem związanym z narażeniem na działanie czynników biologicznych w miejscu pracy⁽³⁾.
- (25) Przepisy niniejszej dyrektywy pozostają bez uszczerbku dla stosowania innych przepisów Wspólnoty w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony środowiska, w szczególności dyrektywy ramowej w sprawie bezpieczeństwa i poprawy zdrowia pracowników – dyrektywy Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy⁽⁴⁾, i jej dyrektyw szczegółowych.
- (26) Dyrektywa Rady 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej⁽⁵⁾ przewiduje, że statki posiadające świadectwo wydane zgodnie z rozporządzeniem w sprawie transportu substancji niebezpiecznych na Renie (ADNR) mogą przewozić towary niebezpieczne na terytorium Wspólnoty zgodnie z warunkami podanymi w takim świadectwie. W konsekwencji przyjęcia niniejszej dyrektywy dyrektywa 2006/87/WE powinna zostać zmieniona w celu usunięcia tego postanowienia.
- (27) Państwom członkowskim należy przyznać trwający do 2 lat okres przejściowy przeznaczony na zastosowanie przepisów niniejszej dyrektywy w odniesieniu do śródlądowych dróg wodnych, co da im dość czasu na dostosowanie przepisów krajowych, ustalenie ram prawnych i przeszkolenie pracowników. W odniesieniu do wszystkich zaświadczeń dotyczących osób i jednostek pływających, a wydanych przed okresem przejściowym przeznaczonym na zastosowanie przepisów niniejszej dyrektywy w odniesieniu do śródlądowych dróg wodnych lub w czasie jego trwania, należy przewidzieć ogólny okres przejściowy wynoszący pięć lat, chyba że zaświadczenie wydane zostało na okres krótszy.
- (28) Dyrektywy 94/55/WE i 96/49/WE powinny w związku z tym zostać uchylone. Ze względu na przejrzystość i racjonalność konieczne jest również uchylenie dyrektywy Rady 96/35/WE z dnia 3 czerwca 1996 r. w sprawie wyznaczania i kwalifikacji zawodowych doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie drogowym, kolejowym i śródlądowym towarów niebezpiecznych⁽⁶⁾, dyrektywy 2000/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 kwietnia 2000 r. w sprawie minimalnych wymogów egzaminacyjnych dla doradców do spraw bezpieczeństwa w drogowym, kolejowym i śródlądowym transporcie towarów niebezpiecznych⁽⁷⁾, decyzji Komisji 2005/263/WE z dnia 4 marca 2005 r. upoważniającej państwa członkowskie na mocy dyrektywy 94/55/WE do przyjęcia niektórych odstępstw w odniesieniu do transportu drogowego towarów niebezpiecznych⁽⁸⁾ i decyzji Komisji 2005/180/WE z dnia 4 marca 2005 r. upoważniającej państwa członkowskie na mocy dyrektywy Rady 96/49/WE do przyjęcia niektórych odstępstw w odniesieniu do kolejowego transportu towarów niebezpiecznych⁽⁹⁾.
- (29) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽¹⁰⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, na własne potrzeby i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które możliwie wyczerpująco odzwierciedlają korelacje między niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do publicznej wiadomości,

⁽¹⁾ Dz.U. L 117 z 8.5.1990, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 106 z 17.4.2001, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 262 z 17.10.2000, s. 21.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 183 z 29.6.1989, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 145 z 19.6.1996, s. 10.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 118 z 19.5.2000, s. 41.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 85 z 2.4.2005, s. 58.

⁽⁹⁾ Dz.U. L 61 z 8.3.2005, s. 41.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zakres

1. Niniejsza dyrektywa dotyczy transportu drogowego, kolejowego lub śródlądowego towarów niebezpiecznych w obrębie państw członkowskich lub pomiędzy nimi, w tym czynności związanych z załadunkiem i rozładunkiem, przeładunkiem na inny środek transportu lub z innego środka transportu oraz postojów niezbędnych z uwagi na określone okoliczności przewozu.

Niniejsza dyrektywa nie dotyczy transportu towarów niebezpiecznych:

- a) pojazdami, wagonami i statkami należącymi do sił zbrojnych lub pojazdami, wagonami i statkami, za które siły zbrojne są odpowiedzialne;
- b) statkami pełnomorskimi na wodach morskich stanowiących część śródlądowych dróg wodnych;
- c) promami jedynie przepływającymi po śródlądowej drodze wodnej lub przez port; ani
- d) wykonywanego w całości w granicach zamkniętego obszaru.

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

3. W ciągu jednego roku od wejścia w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu załącznika III sekcja III.1 z jednego z następujących powodów:

- a) brak występowania na ich terytorium śródlądowych dróg wodnych;
- b) brak połączenia ich śródlądowych dróg wodnych za pośrednictwem śródlądowej drogi wodnej z drogami wodnymi innych państw członkowskich; lub
- c) brak przewozów towarów niebezpiecznych za pośrednictwem ich śródlądowych dróg wodnych.

Jeżeli państwo członkowskie podejmuje decyzję o niestosowaniu się do przepisów załącznika III.1, powiadamia o swojej decyzji Komisję, która informuje o niej z kolei pozostałe państwa członkowskie.

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

- a) transportu towarów niebezpiecznych pojazdami, wagonami i statkami żeglugi śródlądowej nieobjętymi niniejszą dyrektywą;
- b) w uzasadnionych przypadkach – obowiązkowego korzystania z wyznaczonych tras, w tym korzystania, z wyznaczonych środków transportu;
- c) szczególnych przepisów dotyczących transportu towarów niebezpiecznych w pociągach pasażerskich.

Komisja jest informowana o tych przepisach i ich uzasadnieniach.

Komisja informuje odpowiednio pozostałe państwa członkowskie.

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

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszej dyrektywy:

- 1) „ADR” oznacza europejską umowę dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, zawartą w Genewie w dniu 30 września 1957, ze zmianami;
- 2) „RID” oznacza regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych występujący jako załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzony w Wilnie w dniu 3 czerwca 1999 r., ze zmianami;
- 3) „ADN” oznacza europejską umowę w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi, zawartą w Genewie w dniu 26 maja 2000 r., ze zmianami;
- 4) „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do użytku na drogach, mający co najmniej cztery koła i osiągający maksymalną prędkość konstrukcyjną przekraczającą 25 km/h, oraz jego przyczepy, z wyłączeniem pojazdów poruszających się po szynach, maszyn samobieżnych oraz ciągników rolniczych i leśnych, pod warunkiem że transportując towary niebezpieczne, poruszają się z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h;
- 5) „wagon” oznacza każdy pojazd szynowy bez własnego układu napędzającego, który porusza się na własnych kołach po torach kolejowych i jest używany do przewozu towarów;

6) „statek” oznacza każdy statek śródlądowy lub pełnomorski.

Artykuł 3

Przepisy ogólne

1. Nie naruszając przepisów art. 6, towarów niebezpiecznych nie przewozi się, o ile zabraniają tego załącznik I sekcja I.1, załącznik II sekcja II.1 i załącznik III sekcja III.1.

2. Nie naruszając ogólnych przepisów dostępu do rynku lub przepisów ogólnie obowiązujących w odniesieniu do transportu towarów, transport towarów niebezpiecznych jest dozwolony, o ile są spełnione warunki określone w załączniku I sekcja I.1, załączniku II sekcja II.1 i załączniku III sekcja III.1.

Artykuł 4

Kraje trzecie

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

Artykuł 5

Ograniczenia ze względów bezpieczeństwa transportu

1. Ze względów bezpieczeństwa transportu państwa członkowskie mogą stosować bardziej rygorystyczne przepisy dotyczące transportu krajowego towarów niebezpiecznych wykonywanego przez pojazdy, wagony i statki żeglugi śródlądowej zarejestrowane lub wprowadzone do ruchu na ich terytorium, z wyjątkiem wymagań konstrukcyjnych.

2. Jeżeli w razie wypadku lub zdarzenia na swoim terytorium państwo członkowskie uzna, że obowiązujące przepisy bezpieczeństwa są niewystarczające do ograniczenia zagrożeń związanych z przewozami i jeżeli wystąpi pilna potrzeba podjęcia działań, takie państwo członkowskie zawiadamia Komisję na etapie planowania o środkach, których podjęcie proponuje.

Działając zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9 ust. 2, Komisja podejmuje decyzję zezwalającą lub nie na wdrożenie danych środków i określającą okres obowiązywania takiego zezwolenia.

Artykuł 6

Odstępstwa

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

2. a) Państwa członkowskie mogą wnioskować o odstępstwa od przepisów załącznika I sekcja I.1, załącznika II sekcja II.1 lub załącznika III sekcja III.1 w zakresie transportu niewielkich ilości pewnych towarów niebezpiecznych w obrębie ich terytoriów, z wyłączeniem substancji o średniej lub wysokiej radioaktywności, o ile nie spowoduje to zmniejszenia bezpieczeństwa i jeżeli warunki dla takiego transportu nie są bardziej rygorystyczne niż warunki określone w tych załącznikach.

b) O ile nie spowoduje to zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa, państwa członkowskie mogą również wnioskować o odstępstwa od przepisów załącznika I sekcja I.1, załącznika II sekcja II.1 lub załącznika III sekcja III.1 w zakresie transportu towarów niebezpiecznych w obrębie ich terytorium w odniesieniu do:

(i) transportu lokalnego na krótkich odcinkach; lub

(ii) lokalnego transportu kolejowego na dokładnie wyznaczonych trasach w ramach określonego procesu przemysłowego i pod ścisłą kontrolą, w jasno określonych warunkach.

W każdym przypadku Komisja sprawdza, czy zostały spełnione warunki określone w lit. a) i b) i zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9 ust. 2, podejmuje decyzję w sprawie zezwolenia na odstępstwo i dodania go do listy odstępstw krajowych w załączniku I sekcja I.3, załączniku II sekcja II.3 lub załączniku III sekcja III.3.

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

Odstępstwa nie są dyskryminujące.

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

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

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

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

5. Każde państwo członkowskie może, wyjątkowo i pod warunkiem zachowania warunków bezpieczeństwa, wydawać indywidualne zezwolenia na wykonywanie na swoim terytorium przewozów towarów niebezpiecznych zabronionych niniejszą dyrektywą lub na wykonywanie takich przewozów na warunkach innych niż określone w niniejszej dyrektywie, pod warunkiem ścisłego określenia i ograniczenia w czasie takich przewozów.

Artykuł 7

Przepisy przejściowe

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

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

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

Artykuł 8

Dostosowania

1. Zmiany niezbędne do dostosowania załączników do postępu naukowego i technicznego, w tym związane

z zastosowaniem technologii w zakresie śledzenia ruchu i pochodzenia, w obszarach objętych niniejszą dyrektywą, w szczególności w celu uwzględnienia zmian w ADR, RID i ADN, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 9 ust. 3.

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

Artykuł 9

Procedura komitetu

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

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

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

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

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

Artykuł 10

Transpozycja

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

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

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

*Artykuł 11***Zmiana**

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

*Artykuł 12***Uchylenia**

1. Z dniem 30 czerwca 2009 r. tracą moc dyrektywy 94/55/WE, 96/49/WE, 96/35/WE i 2000/18/WE.

Świadectwa wydane na mocy przepisów uchylonych dyrektyw zachowują ważność do końca ich terminów ważności.

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

*Artykuł 13***Wejście w życie**

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

*Artykuł 14***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 24 września 2008 r.

*W imieniu Parlamentu
Europejskiego*

H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady

J.-P. JOUYET
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

TRANSPORT DROGOWY

I.1. ADR

Załączniki A i B do ADR, stosowane z mocą od dnia 1 stycznia 2009 r., przy czym rozumie się, że wyrazy „umawiająca się strona” zastępuje się odpowiednio wyrazami „państwo członkowskie”.

I.2. Dodatkowe przepisy przejściowe

1. Państwa członkowskie mogą utrzymać odstępstwa przyjęte na mocy art. 4 dyrektywy 94/55/WE do dnia 31 grudnia 2010 r. lub do zmiany załącznika I sekcja I.1 zgodnie z Zaleceniami ONZ dotyczącymi transportu towarów niebezpiecznych, o których mowa w niniejszym artykule, jeżeli zmiana ta nastąpi wcześniej.
2. Każde państwo członkowskie może zezwolić na użytkowanie na swoim terytorium cystern i pojazdów skonstruowanych przed dniem 1 stycznia 1997 r., które nie spełniają wymagań określonych w niniejszej dyrektywie, a które zostały skonstruowane zgodnie z wymaganiami krajowymi obowiązującymi w dniu 31 grudnia 1996 r., pod warunkiem że takie cysterny i pojazdy zapewniają wymagany poziom bezpieczeństwa.

Cysterny i pojazdy skonstruowane dnia 1 stycznia 1997 r. lub później, niezgodne z niniejszą dyrektywą, lecz skonstruowane zgodnie z wymaganiami dyrektywy 94/55/WE obowiązującej w dniu ich konstrukcji, mogą być nadal użytkowane na potrzeby transportu krajowego.
3. Każde państwo członkowskie, w którym temperatura otoczenia jest regularnie niższa od -20°C , może wprowadzić na swoim terytorium bardziej rygorystyczne normy dotyczące temperatury stosowania materiałów wykorzystywanych na opakowania z tworzyw sztucznych, cysterny i ich oprzyrządowanie, przeznaczone do użytku w krajowym transporcie drogowym towarów niebezpiecznych, do chwili włączenia postanowień o właściwych temperaturach referencyjnych dla danych stref klimatycznych do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy.
4. Każde państwo członkowskie może utrzymywać na swoim terytorium przepisy krajowe inne niż określone w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do temperatury referencyjnej transportu gazów płynnych lub mieszanin gazów płynnych do chwili włączenia postanowień o właściwych temperaturach referencyjnych dla wyznaczonych obszarów klimatycznych do norm europejskich i włączenia odniesienia do tych postanowień do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy.
5. Każde państwo członkowskie może, na potrzeby operacji transportowych realizowanych z użyciem pojazdów zarejestrowanych na swoim terytorium, utrzymywać obowiązujące w dniu 31 grudnia 1996 r. przepisy ustawodawstwa krajowego dotyczące prezentacji lub umieszczenia kodu działania w stanie zagrożenia lub karty zagrożenia zamiast numeru identyfikacyjnego zagrożenia, ustalonego w załączniku I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy.
6. Państwa członkowskie mogą utrzymać obowiązujące w dniu 31 grudnia 1996 r. ograniczenia krajowe w zakresie transportu substancji zawierających dioksyny i furany.

I.3. Odstępstwa krajowe

Odstępstwa dla państw członkowskich dotyczące transportu towarów niebezpiecznych na terytorium tych państw na podstawie art. 6 ust. 2 niniejszej dyrektywy.

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

RO = transport drogowy

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

MS = skrót nazwy państwa członkowskiego

nn = liczba porządkowa

Na podstawie art. 6 ust. 2 lit. a) niniejszej dyrektywy

BE Belgia

RO-a-BE-1

Przedmiot: Klasa 1 – Małe ilości.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 1.1.3.6.

Treść załącznika do dyrektywy: 1.1.3.6 ogranicza do 20 kg ilość górniczych materiałów wybuchowych, które można przewozić w zwykłych pojazdach.

Treść ustawodawstwa krajowego: Podmiotom gospodarczym ze składami odległymi od punktów zaopatrzenia można zezwolić na transport co najwyżej 25 kg dynamitu lub silnych materiałów wybuchowych i 300 detonatorów w zwykłych pojazdach silnikowych, z zastrzeżeniem warunków określonych przez służby ds. materiałów wybuchowych.

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

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-BE-2

Przedmiot: Transport nieoczyszczonych pustych pojemników po produktach różnych klas.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.4.1.1.6.

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

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Dérogation 6-97.

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

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-BE-3

Przedmiot: Przyjęcie RO-a-UK-4.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego:

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

DE Niemcy

RO-a-DE-1

Przedmiot: Opakowania mieszane i ładunki mieszane części samochodowych o oznaczeniu klasyfikacyjnym 1.4G razem z niektórymi towarami niebezpiecznymi (n4).

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 4.1.10 i 7.5.2.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy w sprawie opakowań mieszanych i ładunków mieszanych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Towary o numerach UN 0431 i UN 0503 można ładować razem z niektórymi towarami niebezpiecznymi (produkty związane z produkcją samochodów) w pewnych ilościach, wymienionych w wyłączeniu. Nie można przekraczać wartości 1 000 (porównywalne z ppkt 1.1.3.6.4).

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

Uwagi: Wyłączenie jest konieczne w celu zapewnienia szybkiej dostawy części samochodowych związanych z bezpieczeństwem zależnie od miejscowego zapotrzebowania. Z powodu dużej różnorodności zakresu produktów składowanie tych produktów przez miejscowe stacje obsługi nie jest powszechne.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-DE-2

Przedmiot: Zwolnienie z wymagania posiadania dokumentu przewozowego i zgłoszenia nadania dotyczących niektórych ilości towarów niebezpiecznych określonych w ppkt 1.1.3.6 (n1).

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.4.1.1.1 i 5.4.1.1.6.

Treść załącznika do dyrektywy: Treść dokumentu przewozowego.

Treść ustawodawstwa krajowego: Dotyczy wszystkich klas z wyjątkiem klasy 7: nie wymaga się dokumentu przewozowego, jeśli ilość przewożonych towarów nie przekracza ilości podanych w ppkt 1.1.3.6.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Gefahrgut-Ausnahmereordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 18.

Uwagi: Informację zawartą w oznaczeniach i etykietach uważa się za wystarczającą dla transportu krajowego, ponieważ dokument przewozowy nie zawsze jest adekwatny w przypadkach, gdy chodzi o dystrybucję lokalną.

Odstępstwo zarejestrowane przez Komisję Europejską pod nr 22 (na mocy art. 6 ust. 10 dyrektywy 94/55/WE).

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-DE-3

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

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

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

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

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

Uwagi: Lista nr 7, 38, 38a.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-DE-5

Przedmiot: Pozwolenie na stosowanie opakowania kombinowanego.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 4.1.10.4 MP2.

Treść załącznika do dyrektywy: Zakaz stosowania opakowania kombinowanego.

Treść ustawodawstwa krajowego: Klasy 1.4S, 2, 3 oraz 6.1; pozwolenie na stosowanie opakowania kombinowanego w przypadku przedmiotów ujętych w klasie 1.4S (naboje do broni ręcznej), aerozoli (klasa 2) oraz materiałów czyszczących i do obróbki ujętych w klasach 3 i 6.1 (wymienione numery UN) stanowiących zestawy przeznaczone do sprzedaży w opakowaniu kombinowanym w grupie opakowaniowej II oraz w małych ilościach.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Gefahrgut-Ausnahmereverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 21.

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

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

DK Dania

RO-a-DK-1

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy: 2, 4.1.4, 4.1.10, 5.2, 5.4 i 8.2.

Treść załącznika do dyrektywy:

Zasady klasyfikacji. Przepisy dotyczące opakowań mieszanych. Przepisy dotyczące znakowania i etykietowania. Dokument przewozowy.

Treść ustawodawstwa krajowego: Opakowania wewnętrzne zawierające odpady lub pozostałości chemikaliów zebranych z gospodarstw domowych i niektórych przedsiębiorstw mogą być pakowane razem w niektóre opakowania zewnętrzne posiadające homologację przyznaną przez ONZ. Zawartość każdego opakowania wewnętrznego nie może przekraczać 5 kg lub 5 l. Odstępstwa od przepisów dotyczących klasyfikacji, znakowania i etykietowania, dokumentacji i szkolenia.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Bekendtgørelse nr. 729 of 15. august 2001 om vejtransport af farligt gods § 4, stk. 3.

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

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-DK-2

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 7.5.2.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące opakowań mieszanych.

Treść ustawodawstwa krajowego: W transporcie drogowym towarów niebezpiecznych należy przestrzegać zasad ADR.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Bekendtgørelse nr. 729 of 15. august 2001 om vejtransport of farligt gods § 4, stk. 1.

Uwagi: Istnieje praktyczna potrzeba umożliwienia pakowania razem substancji wybuchowych i detonatorów w tym samym pojeździe w czasie ich transportu z miejsca ich składowania do miejsca używania i z powrotem.

Po zmianie duńskiego ustawodawstwa w zakresie transportu towarów niebezpiecznych władze duńskie zezwolą na tego rodzaju transport na następujących warunkach:

- 1) w grupie D przewozi się nie więcej niż 25 kg substancji wybuchowych;
- 2) w grupie B przewozi się nie więcej niż 200 sztuk detonatorów;
- 3) detonatory i substancje wybuchowe muszą być pakowane oddzielnie w opakowanie z certyfikatem ONZ zgodnie z zasadami określonymi w dyrektywie 2000/61/WE zmieniającej dyrektywę 94/55/WE;
- 4) odległość między opakowaniem zawierającym detonatory i opakowaniem zawierającym substancje wybuchowe musi wynosić co najmniej 1 m. Odległość ta musi być zachowana nawet w przypadku gwałtownego hamowania. Opakowania zawierające substancje wybuchowe i opakowania zawierające detonatory muszą być umieszczone w sposób pozwalający na ich szybkie usunięcie z pojazdu;
- 5) należy przestrzegać wszystkich innych zasad dotyczących transportu drogowego towarów niebezpiecznych.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

FI Finlandia

RO-a-FI-1

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 4.1, 5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Postanowienia dotyczące opakowań, dokumentacja.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport towarów niebezpiecznych w pewnych ilościach objętych ppkt 1.1.3.6 o maksymalnej masie netto nieprzekraczającej 200 kg w autobusach jest dozwolony bez konieczności posiadania dokumentu przewozowego oraz bez konieczności spełniania wszystkich wymagań dotyczących opakowań. Podczas przewozu materiałów o niskim poziomie radioaktywności w ilości maksymalnie 50 kg do celów ochrony zdrowia i badań pojazd nie musi być oznakowany i wyposażony zgodnie z ADR.

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

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-FI-2

Przedmiot: Opis pustych zbiorników w dokumencie przewozowym.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.4.1.1.6.

Treść załącznika do dyrektywy: Specjalne postanowienia dotyczące pustych, nieoczyszczonych opakowań, pojazdów, kontenerów, zbiorników, pojazdów akumulatorowych oraz wieloelementowych kontenerów gazowych (MEGC).

Treść ustawodawstwa krajowego: W przypadku pustych, nieoczyszczonych pojazdów cystern, w których przewożono dwie lub więcej substancji o numerach UN 1202, 1203 oraz 1223, opis w dokumentach przewozowych musi zostać uzupełniony o słowa „Ostatni ładunek” razem z nazwą produktu o najniższej temperaturze zapłonu; „Pusty pojazd cysterna, 3, ostatni ładunek: UN 1203 Benzyna, II”.

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

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-FI-3

Przedmiot: Etykietowanie i znakowanie jednostki transportowej przewożącej materiały wybuchowe.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.3.2.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Ogólne postanowienia dotyczące znakowania przy użyciu pomarańczowej tabliczki.

Treść ustawodawstwa krajowego: Jednostki transportowe przewożące (zazwyczaj przy użyciu furgonetek) małe ilości materiałów wybuchowych (maksymalnie 1 000 kg (netto)) do kopalni odkrywkowych i na tereny robocze mogą być oznakowane z przodu i z tyłu za pomocą tabliczki przedstawionej w modelu nr 1.

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

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

FR Francja

RO-a-FR-1

Przedmiot: Transport przenośnych i ruchomych urządzeń radiograficznych promieniowania gamma (18).

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: Załączniki A i B.

Treść załącznika do dyrektywy:

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport urządzeń radiograficznych promieniowania gamma przez użytkowników w pojazdach specjalnych jest zwolniony, lecz podlega szczególnym zasadom.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 1^{er} juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route — art. 28.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-FR-2

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: Załączniki A i B.

Treść ustawodawstwa krajowego: Zwolnienie z wymagań ADR dotyczących transportu odpadów powstających na skutek działalności w zakresie opieki zdrowotnej związanej z ryzykiem zakażeń i traktowanych jak części anatomiczne, objętych kodem towaru UN 3291 o masie mniejszej lub równej 15 kg.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 1^{er} juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route — art. 12.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-FR-3

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 8.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Transport pasażerów i substancji niebezpiecznych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport substancji niebezpiecznych dozwolony w pojazdach transportu publicznego jako bagaż ręczny: stosują się jedynie przepisy odnoszące się do pakowania, znakowania i etykietowania paczek, określone w ppkt 4.1, 5.2 i 3.4.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 1^{er} juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route — art. 21.

Uwagi: W bagażu ręcznym dopuszcza się jedynie towary niebezpieczne przeznaczone do osobistego lub zawodowego użytku własnego. Osobom z problemami układu oddechowego zezwala się na przewożenie przenośnych pojemników z gazem w ilości niezbędnej na jedną podróż.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-FR-4

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Obowiązek posiadania dokumentu przewozowego.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport własny małych ilości materiałów niebezpiecznych nieprzekraczających ograniczeń określonych w ppkt 1.1.3.6 nie podlega obowiązkowi posiadania dokumentu przewozowego przewidzianego w ppkt 5.4.1.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 1^{er} juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route — art. 23-2.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

IE Irlandia

RO-a-IE-1

Przedmiot: Zwolnienie z wymogu 5.4.0 ADR dotyczącego dokumentu przewozowego w związku z przewozem pestycydów klasy 3 ADR, wymienionych w ppkt 2.2.3.3 jako pestycydy FT2 (temp. zapł. < 23 °C) oraz klasy 6.1 ADR, wymienionych w ppkt 2.2.61.3 jako pestycydy T6, płynne (temperatura zapłonu nie mniejsza niż 23 °C), gdy ilości przewożonych towarów niebezpiecznych nie przekraczają ilości określonych w ppkt 1.1.3.6 ADR.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymóg posiadania dokumentu przewozowego.

Treść ustawodawstwa krajowego: Dokument przewozowy nie jest wymagany do przewozu pestycydów klas 3 oraz 6.1 ADR, gdy ilości przewożonych towarów niebezpiecznych nie przekraczają ilości określonych w ppkt 1.1.3.6 ADR.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Regulation 82(9) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004”.

Uwagi: Wymóg zbędny i uciążliwy w przypadku transportu lokalnego i dostawy takich pestycydów.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-IE-2

Przedmiot: Zwolnienie z wymogu zawartego w niektórych postanowieniach ADR dotyczących pakowania, znakowania i etykietowania w przypadku przewozu małych ilości (poniżej limitów określonych w ppkt 1.1.3.6) przeterminowanych artykułów pirotechnicznych o kodach klasyfikacyjnych 1.3G, 1.4G oraz 1.4S klasy 1 ADR, noszących odpowiednie numery identyfikacyjne substancji UN 0092, UN 0093, UN 0403 lub UN 0404, do najbliższych koszar w celu ich likwidacji.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 1.1.3.6, 4.1, 5.2 i 6.1

Treść załącznika do dyrektywy: Usuwanie przeterminowanych artykułów pirotechnicznych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Postanowienia ADR dotyczące pakowania, znakowania i etykietowania w przypadku przewozu przeterminowanych artykułów pirotechnicznych noszących odpowiednie numery UN: UN 0092, UN 0093, UN 0403, UN 0404 do najbliższych koszar nie mają zastosowania, pod warunkiem że przestrzega się ogólnych postanowień ADR dotyczących pakowania, oraz że w dokumencie przewozowym zamieszczono informacje dodatkowe. Przepis dotyczy wyłącznie transportu lokalnego do najbliższych koszar małych ilości przeterminowanych artykułów pirotechnicznych w celu ich bezpiecznej likwidacji.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Regulation 82(10) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004”.

Uwagi: Przewóz małych ilości „przeterminowanych” rac morskich, szczególnie dostarczanych przez właścicieli łodzi rekreacyjnych oraz dostawców okrętowych, do koszar wojskowych w celu ich bezpiecznej likwidacji sprawiał problemy, szczególnie w związku z wymaganiami dotyczącymi opakowań. Odstępstwo dotyczy małych ilości (poniżej ilości określonych w ppkt 1.1.3.6) w transporcie lokalnym.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-IE-3

Przedmiot: Zwolnienie z wymagań określonych w 6.7 i 6.8 w odniesieniu do transportu drogowego nominalnie pustych, nieoczyszczonych zbiorników zasobnikowych (przeznaczonych do składowania w stałych lokalizacjach) w celu ich oczyszczenia, naprawy, testowania lub złomowania.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 6.7 i 6.8.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Zwolnienie z wymagań określonych w 6.7 i 6.8 ADR w odniesieniu do przewozu drogowego nominalnie pustych, nieoczyszczonych zbiorników zasobnikowych (przeznaczonych do składowania w stałych lokalizacjach) w celu ich oczyszczenia, naprawy, testowania lub złomowania; pod warunkiem że a) od zbiornika odłączono taką część instalacji rurowej podłączonej do zbiornika, jaką dyktowały względy praktyczne; b) zbiornik jest wyposażony w odpowiedni zawór bezpieczeństwa, który będzie działał w trakcie przewozu; oraz c) zgodnie z lit. b) powyżej wszystkie otwory w zbiorniku oraz we wszystkich elementach instalacji rurowej przymocowanej do zbiornika zostały uszczelnione, tak aby zapobiec wydostawaniu się wszelkich towarów niebezpiecznych; w zakresie, w jakim jest to podyktowane względami praktycznymi.

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

Uwagi: Zbiorniki te wykorzystywane są do składowania substancji w lokalizacjach stałych, nie zaś do transportu towarów. Będą one zawierać bardzo małe ilości towarów niebezpiecznych w trakcie transportu tychże zbiorników do różnych miejsc w związku z ich czyszczeniem, naprawą itp. Poprzednio objęte art. 6 ust. 10 dyrektywy 94/55/WE.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-IE-4

Przedmiot: Zwolnienie z wymagań określonych w 5.3, 5.4, 7 oraz w załączniku B do ADR w odniesieniu do przewozu butli gazowych do dystrybutorów (do napojów) w przypadkach, gdy przewożone są one tym samym pojazdem co napoje (do których będą używane).

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.3, 5.4, 7 oraz załącznik B.

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

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

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

Uwagi: Główna działalność dotyczy dystrybucji opakowań z napojami, które nie są substancjami objętymi zakresem ADR razem z małą liczbą niewielkich butli zawierających gazy dozuujące stosowane do tych napojów.

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

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-IE-5

Przedmiot: Zwolnienie w odniesieniu do transportu krajowego na terenie Irlandii z wymagań określonych w postanowieniach dotyczących konstrukcji i testowania pojemników oraz ich stosowania, zawartych w 6.2 oraz 4.1 ADR dotyczących butli oraz bębnow ciśnieniowych zawierających gazy klasy 2, które transportowano w sposób multimodalny, włączając przewóz drogą morską, w przypadku gdy (i) butle i bębny ciśnieniowe są konstruowane, testowane i wykorzystywane zgodnie z kodem IMDG; (ii) butle i bębny ciśnieniowe nie są ponownie napełniane w Irlandii, ale są zwracane jako nominalnie puste do kraju pochodzenia w ramach transportu multimodalnego; oraz (iii) butle i bębny ciśnieniowe są rozprowadzane lokalnie w małych ilościach.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 1.1.4.2, 4.1 i 6.2.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Postanowienia z 4.1 oraz 6.2 nie stosują się do butli i bębnow ciśnieniowych zawierających gazy klasy 2, pod warunkiem że (i) butle i bębny ciśnieniowe są konstruowane i testowane zgodnie z kodem IMDG; (ii) butle i bębny ciśnieniowe są wykorzystywane zgodnie z kodem IMDG; (iii) butle i bębny ciśnieniowe zostały przetransportowane do nadawcy środkami transportu multimodalnego, włączając przewóz drogą morską; (iv) transport butli i bębnow ciśnieniowych do użytkownika końcowego obejmuje jedynie jedną podróż, od odbiorcy transportu multimodalnego (o którym mowa w (iii)), zakończoną w trakcie jednego dnia; (v) butle i bębny ciśnieniowe nie są ponownie napełniane na terytorium państwa, ale są zwracane, jako nominalnie puste do kraju pochodzenia w ramach transportu multimodalnego (o którym mowa w (iii)); oraz (vi) butle i bębny ciśnieniowe są rozprowadzane lokalnie na terytorium państwa w małych ilościach.

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

Uwagi: Gazy zawarte w butlach i bębnach ciśnieniowych są zgodne ze specyfikacją określoną przez użytkowników końcowych, na skutek czego muszą być sprowadzane spoza obszaru objętego ADR. Po użyciu nominalnie puste butle i bębny ciśnieniowe muszą zostać zwrócone do kraju pochodzenia w celu ich ponownego napełnienia specjalnie określonymi gazami – nie powinny być one ponownie napełniane w Irlandii, a w gruncie rzeczy w żadnej części obszaru objętego zakresem obowiązywania ADR. Mimo że nie są one zgodne z ADR, są one zgodne z kodem IMDG i zgodnie z nim akceptowane. Transport multimodalny, rozpoczynający się z obszaru nieobjętego zakresem obowiązywania ADR, powinien zakończyć się w siedzibie importera, skąd butle i bębny ciśnieniowe mają zostać przekazane użytkownikom końcowym lokalnie na terytorium Irlandii i w małych ilościach. Przewóz taki w obrębie Irlandii wszedłby w zakres zmienionego art. 6 ust. 9 dyrektywy 94/55/WE.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

LT Litwa

RO-a-LT-1

Przedmiot: Przyjęcie RO-a-UK-6.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 „Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje” (uchwała rządu nr 337 w sprawie drogowego transportu towarów niebezpiecznych w Republice Litewskiej, przyjęta w dniu 23 marca 2000 r.).

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

UK Zjednoczone Królestwo

RO-a-UK-1

Przedmiot: Przewóz niektórych towarów radioaktywnych stanowiących niewielkie zagrożenie, takich jak zegary, zegarki, czujniki dymu, tarcze kompasów (E1).

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: Większość wymagań ADR.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Całkowite wyłączenie spod przepisów krajowych w zakresie niektórych produktów handlowych zawierających ograniczone ilości materiałów radioaktywnych. (Urządzenie świetlne przeznaczone do noszenia przez ludzi; w jakimkolwiek pojeździe lub wagonie kolejowym najwyżej 500 wykrywaczy dymu do użytku domowego, których indywidualna aktywność nie przekracza 40 kBq; lub w jakimkolwiek pojeździe lub wagonie kolejowym najwyżej pięć urządzeń świetlnych z trytem gazowym, których indywidualna aktywność nie przekracza 10 GBq).

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002: Regulation 5(4)(d). The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(10).

Uwagi: Odstępstwo to jest środkiem krótkoterminowym, koniecznym do chwili włączenia do ADR zmian podobnych do przepisów Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej („IAEA”).

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-UK-2

Przedmiot: Zwolnienie z wymogu posiadania dokumentu przewozowego dotyczącego niektórych ilości towarów niebezpiecznych (innych niż towary klasy 7), określonych w ppkt 1.1.3.6 (E2).

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do dyrektywy: 1.1.3.6.2 i 1.1.3.6.3.

Treść załącznika do dyrektywy: Zwolnienie z niektórych wymagań w zakresie określonych ilości przypadających na jednostkę transportową.

Treść ustawodawstwa krajowego: Dokument przewozowy nie jest wymagany w transporcie ograniczonych ilości, z wyjątkiem przypadków, gdy stanowią one część większego ładunku.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(a).

Uwagi: Zwolnienie to jest odpowiednie dla transportu krajowego, w którym dokument przewozowy nie zawsze jest adekwatny, gdy chodzi o lokalną dystrybucję.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-UK-3

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 8.1.4.

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

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

Ogranicza wymóg tylko do przypadków, gdy przewożona jest mała ilość opakowań.

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

Uwagi: Przewóz sprzętu gaśniczego jest w praktyce nieistotny w transporcie towarów kategorii UN 2908, 2909, 2910, UN 2911, które często mogą być przewożone w małych pojazdach.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-UK-4

Przedmiot: Dystrybucja towarów w wewnętrznych opakowaniach do detalistów lub użytkowników (wyluczając towary klasy 1, 4.2, 6.2 i 7) z miejscowych składów dystrybucyjnych do detalistów lub użytkowników oraz od detalistów do użytkowników końcowych (N1).

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 6.1.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Opakowania nie muszą mieć oznaczeń RID/ADR lub UN lub być oznaczone w inny sposób, jeśli zawierają towary w ograniczonych ilościach, określonych w wykazie 3.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(4) and Regulation 36 Authorisation Number 13.

Uwagi: Wymagania ADR są nieodpowiednie do końcowych etapów przewozu ze składu dystrybucyjnego do detalisty lub użytkownika, lub od detalisty do użytkownika końcowego. Celem niniejszego odstępstwa jest umożliwienie przewozu wewnętrznych pojemników z towarami przeznaczonymi do dystrybucji lokalnej w ostatnim etapie dystrybucji lokalnej bez opakowania zewnętrznego.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-UK-5

Przedmiot: Dopuszczyć różną „maksymalną całkowitą ilość na jednostkę transportową” dla towarów klasy 1 w kategoriach 1 i 2 tabeli w ppkt 1.1.3.6.3 (N10).

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 1.1.3.6.3 i 1.1.3.6.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Zwolnienia odnoszące się do ilości przewożonych na jednostkę transportową.

Treść ustawodawstwa krajowego: Ustanawia zasady dotyczące zwolnień w zakresie ograniczeń ilościowych i mieszanych przewozów materiałów wybuchowych.

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

Uwagi: Dopuszczyć różne limity ilościowe dla towarów klasy 1, mianowicie „50” dla kategorii 1 i „500” dla kategorii 2. Przy obliczaniu ładunków mieszanych stosuje się mnożniki „20” dla kategorii transportu 1 i „2” dla kategorii transportu 2.

Poprzednie odstępstwo na mocy art. 6 ust. 10 dyrektywy 94/55/WE.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-UK-6

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 7.5.5.2.

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

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

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

Uwagi: Przepisy Zjednoczonego Królestwa dopuszczają maksymalną masę netto 5 000 kg w przypadku pojazdów typu II w grupach zgodności 1.1C, 1.1D, 1.1E i 1.1J.

Wiele artykułów klas 1.1C, 1.1D, 1.1E i 1.1J przewożonych w Europie to duże lub nieporęczne przedmioty, a ich długość przekracza 2,5 m. Są to głównie artykuły wybuchowe do celów wojskowych. Ograniczenia konstrukcyjne pojazdów EX/III (wymaga się, aby były to pojazdy zamknięte) sprawiają duże trudności przy załadunku i rozładunku tego rodzaju artykułów. Niektóre artykuły wymagają specjalnych urządzeń załadowniczych i rozładowniczych na początku i końcu transportu. W praktyce urządzenia tego rodzaju rzadko występują. W Zjednoczonym Królestwie używa się niewielu pojazdów EX/III i byłoby niezwykle uciążliwe dla przemysłu żądanie konstruowania dalszych specjalistycznych pojazdów EX/III do przewozu tego typu materiałów wybuchowych.

W Zjednoczonym Królestwie wojskowe materiały wybuchowe są przewożone głównie przez przewoźników komercyjnych i dlatego nie mogą oni korzystać ze zwolnień dla pojazdów wojskowych przewidzianych w dyrektywie ramowej. Celem rozwiązania tego problemu Zjednoczone Królestwo zawsze zezwalało na przewóz w pojazdach EX/II do 5 000 kg tego typu artykułów. Obecne ograniczenie nie zawsze wystarcza, gdyż jeden artykuł może zawierać więcej niż 1 000 kg materiału wybuchowego.

Od 1950 r. miały miejsce tylko dwa wypadki (oba w latach pięćdziesiątych) eksplozji materiałów wybuchowych o wadze ponad 5 000 kg. Wypadki te były spowodowane zapaleniem się opony i przeniesieniem ognia przez gorący układ wydechowy do osłony. Pożary mogłyby wystąpić przy mniejszym ładunku. Nie było ofiar śmiertelnych lub rannych.

Istnieją dowody doświadczalne sugerujące, że jest mało prawdopodobne, aby przy prawidłowo zapakowanych artykułach wybuchowych eksplozja mogła być skutkiem uderzenia, np. przy zderzeniu pojazdu. Dowody pochodzące ze sprawozdań wojskowych i danych z prób uderzeń pocisków wskazują, że dla zainicjowania eksplozji naboju potrzeba prędkości zderzenia przekraczającej prędkość otrzymywaną w teście upadku z wysokości 12 m.

Obecne normy bezpieczeństwa nie byłyby naruszone.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-UK-7

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 8.4 i 8.5 S1(6).

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania w zakresie kontroli pojazdów przewożących niektóre ilości towarów niebezpiecznych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Przewiduje urządzenia bezpiecznego parkowania i kontroli, lecz nie wymaga, aby niektóre ładunki klasy 1 były nadzorowane przez cały czas, jak wymaga się tego w ADR, 8.5 S1(6).

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

Uwagi: W kontekście krajowym wymagania kontroli ADR nie zawsze są wykonalne.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-UK-8

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 7.5.2.1 i 7.5.2.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Ograniczenia w zakresie niektórych typów ładunków mieszanych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Ustawodawstwo krajowe jest mniej restrykcyjne w zakresie mieszanych przewozów materiałów wybuchowych, pod warunkiem że tego rodzaju transport może być wykonany bez ryzyka.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 18.

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

Przykłady wersji, które chce dopuścić Zjednoczone Królestwo:

1. Materiały wybuchowe o numerach w klasyfikacji UN 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 lub 0361 można przewozić w tym samym pojeździe z towarami niebezpiecznymi o numerze w klasyfikacji UN 1942. Ilość towaru UN 1942 dopuszczonego do przewozu ogranicza się przez uznanie go za materiał wybuchowy 1.1D.
2. Materiały wybuchowe o numerach w klasyfikacji UN 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 lub 0453 można przewozić w tym samym pojeździe z towarami niebezpiecznymi (z wyjątkiem gazów łatwopalnych, substancji zakaźnych i substancji toksycznych) dla kategorii transportu 2 lub z towarami niebezpiecznymi dla kategorii transportu 3 lub dla dowolnej ich kombinacji, pod warunkiem że całkowita masa lub objętość towarów niebezpiecznych dla kategorii transportu 2 nie przekracza 500 kg lub 500 l i całkowita masa netto tego rodzaju materiałów wybuchowych nie przekracza 500 kg.
3. Materiały wybuchowe o oznaczeniu 1.4G można przewozić z płynami i gazami łatwopalnymi dla kategorii transportu 2 lub z gazami niepalnymi i nietoksycznymi dla kategorii transportu 3 lub dla dowolnej ich kombinacji w tym samym pojeździe, pod warunkiem że całkowita masa lub objętość towarów niebezpiecznych razem wziętych nie przekracza 200 kg lub 200 l i całkowita masa netto materiałów wybuchowych nie przekracza 20 kg.
4. Artykuły wybuchowe o numerach w klasyfikacji UN 0106, 0107 lub 0257 można przewozić z artykułami wybuchowymi z grup zgodności D, E lub F, których są one składnikami. Całkowita ilość materiałów wybuchowych o numerach UN 0106, 0107 lub 0257 nie może przekraczać 20 kg.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-a-UK-9

Przedmiot: Alternatywne rozwiązanie dotyczące zawieszania pomarańczowych tabliczek w przypadku małych przesyłek materiałów radioaktywnych w małych pojazdach.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.3.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymaganie dotyczące pomarańczowych tabliczek zawieszanych na małych pojazdach przewożących materiały radioaktywne.

Treść ustawodawstwa krajowego: Zezwala na wszelkie odstępstwa zatwierdzone zgodnie z niniejszym postępowaniem. Wnioskowane odstępstwo jest następujące:

1. Pojazdy muszą:
 - a) być oznakowane zgodnie ze stosowanymi przepisami 5.3.2 ADR; lub
 - b) w przypadku pojazdów o wadze mniejszej niż 3 500 kg, przewożących mniej niż 10 opakowań zawierających materiały nierozszczepialne lub rozszczepialne z wyjątkiem materiałów radioaktywnych i gdy suma indeksów przewozowych tych opakowań nie przekracza 3, mogą alternatywnie posiadać oznakowanie zgodnie z wymaganiami ust. 2.
2. Do celów ust. 1 oznakowanie pojazdu przewożącego materiały radioaktywne ma być zgodne z następującymi wymaganiami:
 - a) jego powierzchnia nie może być mniejsza niż 12 cm kwadratowych. Wszystkie znaki oznakowania powinny być czarne, pogrubione i czytelne, ponadto powinny być wytłaczane lub stemplowane. Wysokość dużych liter w słowie „RADIOAKTYWNE” nie może być mniejsza niż 12 mm, a wysokość wszystkich pozostałych dużych liter nie może być mniejsza niż 5 mm;
 - b) jest ogniotrwałe w stopniu pozwalającym odczytać słowa po spaleniu, któremu uległ pojazd;
 - c) jest mocno przymocowane do pojazdu w miejscu, w którym jest całkowicie widoczne przez kierowcę i w którym nie ogranicza widoczności drogi; oznakowanie mocuje się jedynie wtedy, gdy pojazd przewozi materiały radioaktywne;
 - d) ma przepisowy kształt i zawiera nazwę, adres i numer telefonu używany w nagłych wypadkach.

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

Uwagi: Odstępstwo jest wymagane w przypadku ograniczonych przewozów małych ilości materiałów radioaktywnych, przede wszystkim pojedynczych dawek materiałów radioaktywnych między lokalnymi obiektami szpitalnymi, gdzie używa się małych pojazdów i możliwość zamocowania nawet małych pomarańczowych tabliczek jest ograniczona. Doświadczenie pokazuje, że w przypadku tych pojazdów mocowanie pomarańczowych tabliczek jest problematyczne i trudno je utrzymać w normalnych warunkach transportu. Pojazdy będą oznakowane za pomocą tabliczek wskazujących zawartość zgodnie z 5.3.1.5.2 ADR (i zwykle 5.3.1.7.4), wyraźnie określających rodzaj zagrożenia. Poza tym umieszcza się w dobrze widocznym miejscu ogniotrwałą tabliczkę zawierającą odpowiednie informacje potrzebne w nagłych wypadkach. W praktyce umożliwia to uzyskanie większej ilości informacji dotyczących bezpieczeństwa niż w przypadku zgodności z wymaganiami 5.3.2 ADR.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

Na podstawie art. 6 ust. 2 lit. b) ppkt (i) niniejszej dyrektywy.

BE Belgia

RO-bi-BE-1

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: Załączniki A i B.

Treść załącznika do dyrektywy: Załączniki A i B.

Treść ustawodawstwa krajowego: Odstępstwa dotyczą dokumentacji, etykietowania i oznakowania opakowań i świadectwa kierowcy.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Dérogations 2-89, 4-97 et 2-2000.

Uwagi: Towary niebezpieczne są przewożone między obiektami przemysłowymi

- odstępstwo 2-89: przejazd przez publiczną drogę główną (chemikalia w opakowaniach),
- odstępstwo 4-97: odległość 2 km (wlewki surówki o temperaturze 600 °C),
- odstępstwo 2-2000: odległość w przybliżeniu równa 500 m (Intermediate Bulk Container („IBC”), PG II, III, klasy 3, 5.1, 6.1, 8 i 9).

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-BE-2

Przedmiot: Ruch zbiorników zasobnikowych nieprzeznaczonych jako urządzenia transportowe.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 1.1.3.2 lit. f).

Treść ustawodawstwa krajowego: Ruch zbiorników zasobnikowych nieprzeznaczonych jako urządzenia transportowe.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Zwolnienie 6-82, 2-85.

Uwagi: Odstępstwo zarejestrowane przez Komisję Europejską pod nr 7 (na mocy art. 6 ust. 10 dyrektywy 94/55/WE).

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-BE-3

Przedmiot: Szkolenie kierowców.

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 8.2.

Treść załącznika do dyrektywy:

Struktura szkolenia:

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

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

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

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

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–BE–4

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 3.2.

Treść ustawodawstwa krajowego: Na zasadzie odstępstwa od tabeli w rozdziale 3.2 dopuszcza się używanie zgodnie z pewnymi warunkami cysterny-kontenera o kodzie cysterny L4BH zamiast kodu cysterny L4DH w transporcie płynu reagującego z wodą, toksycznego, III, bez innych określeń.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Dérogations 01 – 2002.

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

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–BE–5

Przedmiot: Transport odpadów do zakładów utylizacji odpadów.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.2, 5.4, 6.1 (stary przepis: A5, 2X14, 2X12).

Treść załącznika do dyrektywy: Klasyfikacja, oznakowanie i wymagania dotyczące opakowania.

Treść ustawodawstwa krajowego: Zamiast dokonywania klasyfikacji odpadów zgodnie z ADR, odpady przypisywane są do różnych grup (palne rozpuszczalniki, farby, kwasy, akumulatory itp.) w celu zapobieżenia niebezpiecznym reakcjom w obrębie jednej grupy. Wymagania dotyczące budowy opakowań są mniej restrykcyjne.

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

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

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–BE–6

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–SE–5.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego:

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–BE–7

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–SE–6.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego:

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–BE–8

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–UK–2.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego:

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

DE Niemcy

RO-bi-DE-1

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.4.1.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Treść dokumentu przewozowego.

Treść ustawodawstwa krajowego: Dotyczy wszystkich klas z wyjątkiem klas 1 (z wyjątkiem 1.4S), 5.2 i 7:

W dokumencie przewozowym niekonieczne wskazanie:

- a) odbiorcy w przypadku dystrybucji lokalnej (z wyjątkiem pełnego ładunku i transportu na niektórych trasach);
- b) liczby i typu opakowań, jeśli nie stosuje się ppkt 1.1.3.6 i jeśli pojazd jest zgodny ze wszystkimi przepisami załączników A i B;
- c) w przypadku pustych, nieoczyszczonych cystern wystarczy dokument przewozowy dotyczący ostatniego ładunku.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Gefahrgut-Ausnahmereordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 18.

Uwagi: Stosowanie wszystkich przepisów jest niepraktyczne w tego rodzaju ruchu drogowym.

Odstępstwo zarejestrowane przez Komisję Europejską pod nr 22 (na mocy art. 6 ust. 10 dyrektywy 94/55/WE).

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-DE-2

Przedmiot: Transport hurtowy materiałów klasy 9 zanieczyszczonych PCB.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 7.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Transport hurtowy.

Treść ustawodawstwa krajowego: Upoważnienie do transportu hurtem w zabudowach pojazdów lub uszczelnionych kontenerach, które mają uniemożliwiać przepuszczanie płynów lub pyłu.

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

Uwagi: Odstępstwo 11 ograniczone do dnia 31 grudnia 2004 r.; z roku 2005, te same postanowienia w ADR i RID.

Zob. również: Porozumienie wielostronne M137.

Lista nr 4*.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-DE-3

Przedmiot: Transport opakowanych odpadów niebezpiecznych.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 1 do 5.

Treść załącznika do dyrektywy: Klasyfikacja, pakowanie i znakowanie.

Treść ustawodawstwa krajowego: Klasy od 2 do 6.1, 8 i 9: Pakowanie kombinowane i transport niebezpiecznych odpadów w pakunkach i IBC; odpady muszą być zapakowane w opakowania wewnętrzne (w formie, w jakiej zostały zebrane) i zaklasyfikowane do określonych grup odpadów (w celu uniknięcia niebezpiecznych reakcji w obrębie grupy odpadów); wykorzystanie specjalnych pisemnych instrukcji odnoszących się do grup odpadów i stosowanych jako list przewozowy; zbiórka odpadów domowych i laboratoryjnych itp.

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

Uwagi: Lista nr 6*.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

DK Dania

RO-bi-DK-1

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagany dokument przewozowy.

Treść ustawodawstwa krajowego: w transporcie mineralnych produktów olejowych klasy 3, UN 1202, 1203 i 1223 oraz gazów klasy 2 w połączeniu z dystrybucją (towary dostarczane do dwóch lub więcej odbiorców i odbiór zwróconych towarów w podobnych sytuacjach) dokument przewozowy nie jest konieczny, pod warunkiem że pisemne instrukcje poza informacją wymaganą w ADR zawierają informację o numerze UN, nazwę i klasę.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Bekendtgørelse nr. 729 af 15. august 2001 om vejtransport af farligt gods.

Uwagi: Powodem wprowadzenia wyżej wymienionego odstępstwa krajowego jest rozwój urządzeń elektronicznych umożliwiających np. spółkom naftowym stosowanie w sposób ciągły urządzeń elektronicznych do przekazywania do pojazdów informacji zawierających dane o kliencie. Ponieważ informacja ta jest niedostępna na początku transportu i jest przekazywana do pojazdu w trakcie transportu, nie jest możliwe sporządzenie dokumentów przewozowych przed rozpoczęciem transportu. Ten rodzaj transportu jest ograniczony do określonych obszarów.

Obecnie w Danii odstępstwo dotyczące podobnego przepisu na mocy art. 6 ust. 10 dyrektywy 94/55/WE.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

EL Grecja

RO-bi-EL-1

Przedmiot: Odstępstwo w zakresie wymagań bezpieczeństwa dotyczących cystern stałych (pojazdów cystern) zarejestrowanych przed dniem 31 grudnia 2001 r. do transportu lokalnego lub małych ilości niektórych kategorii towarów niebezpiecznych.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 1.6.3.6, 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5, 6.8.2.1.17–6.8.2.1.22, 6.8.2.1.28, 6.8.2.2, 6.8.2.2.1, 6.8.2.2.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące konstrukcji, urządzeń, homologacji typu, kontroli i badań oraz znakowania zbiorników stałych (pojazdów cystern), zbiorników demontowalnych, kontenerów zbiornikowych i nadwozi zbiornikowych wymiennych, ze szkieletami wykonanymi z metali oraz MEGC.

Treść ustawodawstwa krajowego: Przepis przejściowy: Cysterny stałe (pojazdy cysterny), demontowalne, cysterny i cysterny-kontenery po raz pierwszy zarejestrowane w naszym kraju między dniem 1 stycznia 1985 r. a 31 grudnia 2001 r. mogą być dalej używane do dnia 31 grudnia 2010 r. Ten przepis przejściowy dotyczy pojazdów przeznaczonych do transportu następujących materiałów niebezpiecznych (UN: 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262, 3257). Uważa się, że transport ten dotyczy małych ilości lub jest transportem lokalnym dotyczącym pojazdów zarejestrowanych w podanym wyżej okresie. Ten okres przejściowy obowiązuje pojazdy-cysterny dostosowane następująco:

- 1) zgodne z przepisami ADR w zakresie kontroli i badań ppkt 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5 (ADR 1999: 211.151, 211.152, 211.153, 211.154);
- 2) minimalna grubość szkieletu 3 mm dla cystern ze szkieletem o pojemności przedziału do 3 500 l i co najmniej 4 mm grubości stali miękkiej w przypadku cystern z przedziałami o pojemności do 6 000 l, niezależnie od typu lub grubości ścianek rozdzielających;
- 3) jeśli zastosowanym materiałem jest aluminium lub inny metal, cysterna powinna spełniać wymagania dotyczące grubości i inne specyfikacje techniczne wynikające z rysunków zatwierdzonych przez władze lokalne kraju, w którym były poprzednio zarejestrowane. W przypadku braku rysunków technicznych zbiorniki powinny spełniać wymagania 6.8.2.1.17 (211.127);
- 4) cysterny powinny spełniać przepisy dodatkowe do ppkt 211.128, 6.8.2.1.28 (211.129), ust. 6.8.2.2 oraz ppkt 6.8.2.2.1 i ppkt 6.8.2.2.2 (211.130, 211.131).

Dokładniej, pojazdy cysterny o masie mniejszej niż 4 t używane jedynie w transporcie lokalnym oleju napędowego (UN 1202), zarejestrowane po raz pierwszy przed dniem 31 grudnia 2002 r., jeśli grubość ich szkieletu jest mniejsza niż 3 mm, mogą być używane jedynie, jeśli zostały przerobione zgodnie z przepisem dodatkowym do ust. 211.127 (5)b4 (6.8.2.1.20).

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

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–EL–2

Przedmiot: Odstępstwo od wymagań w zakresie konstrukcji pojazdu podstawowego w odniesieniu do pojazdów przeznaczonych do transportu lokalnego towarów niebezpiecznych i zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 31 grudnia 2001 r.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: ADR 2001: 9.2, 9.2.3.2, 9.2.3.3.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania w zakresie konstrukcji pojazdów podstawowych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Odstępstwo stosuje się do pojazdów przeznaczonych do transportu lokalnego towarów niebezpiecznych (kategorie UN 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262 i 3257) zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 31 grudnia 2001 r.

Wymienione wyżej pojazdy powinny stosować się do wymagań 9 (9.2.1 do 9.2.6) załącznika B do dyrektywy 94/55/WE z następującymi wyjątkami.

Stosować się do wymagań 9.2.3.2 jedynie w przypadkach, gdy pojazd jest wyposażony przez producenta pojazdu w przeciwblokujący układ hamulcowy i wyposażony w układ hamowania długotrwałego określony w 9.2.3.3.1, ale niekoniecznie musi stosować się do 9.2.3.3.2 i 9.2.3.3.3.

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

W szczególności pojazdy cysterny o masie maksymalnej mniejszej niż 4 tony przeznaczone do lokalnego transportu oleju opałowego (UN: 1202) powinny stosować się do wymagań 9.2.2.3, 9.2.2.6, 9.2.4.3 i 9.2.4.5, ale niekoniecznie do pozostałych wymagań.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Τεχνικές Προδιαγραφές ήδη κυκλοφορούντων οχημάτων που διενεργούν εθνικές μεταφορές ορισμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων. (Wymagania techniczne dotyczące pojazdów już używanych, przeznaczonych do transportu lokalnego niektórych kategorii towarów niebezpiecznych).

Uwagi: Liczba wymienionych wyżej pojazdów jest mała, jeśli porówna się ją z całkowitą liczbą pojazdów już zarejestrowanych i w dodatku są one przeznaczone jedynie do transportu lokalnego. Forma zgłaszanego odstępowania, wielkość rozważanego parku samochodowego oraz typ przewożonych towarów nie stwarzają problemu dla bezpieczeństwa drogowego.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

ES Hiszpania

RO–bi–ES–1

Przedmiot: Specjalny sprzęt do dystrybucji bezwodnego amoniaku.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 6.8.2.2.2.

Treść załącznika do dyrektywy: W celu uniknięcia jakichkolwiek strat w ładunku w przypadku uszkodzenia osprzętu zewnętrznego (rur, bocznych urządzeń odcinających) wewnętrzny zawór odcinający i jego gniazdo muszą być chronione przed niebezpieczeństwem ich skrócenia przez naprężenia zewnętrzne lub powinny być tak skonstruowane, aby były odporne na działanie takich naprężeń. Musi istnieć możliwość zabezpieczenia urządzeń napędzających i spustowych (w tym kołnierzy lub korków gwintowanych) oraz ochronnych zaślepek (jeżeli występują) przed przypadkowym otwarciem.

Treść ustawodawstwa krajowego: Zbiorniki stosowane w rolnictwie do dystrybucji i stosowania bezwodnego amoniaku, które zostały wprowadzone do użytku przed dniem 1 stycznia 1992 r. mogą być wyposażone w zewnętrzny, zamiast wewnętrznego, osprzęt bezpieczeństwa, pod warunkiem że osprzęt ten zapewnia przynajmniej taką samą ochronę, jak ściana zbiornika.

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

Uwagi: Przed dniem 1 stycznia 1992 r. rodzaj zbiornika wyposażony w zewnętrzny osprzęt bezpieczeństwa był używany wyłącznie w rolnictwie do dawkania bezwodnego amoniaku bezpośrednio do gleby. Obecnie nadal używane są różne zbiorniki tego rodzaju. Zbiorniki te są rzadko napędzane, ładowane, przewożone po drodze, lecz są wykorzystywane wyłącznie do rozrzucania nawozów na dużych farmach.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

FI Finlandia

RO–bi–FI–1

Przedmiot: Zmiana informacji w dokumencie przewozowym dotyczącym substancji wybuchowych.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.4.1.2.1 lit. a).

Treść załącznika do dyrektywy: Specjalne przepisy dla klasy 1.

Treść ustawodawstwa krajowego: W dokumencie przewozowym dozwolone jest podawanie ilości detonatorów (1 000 detonatorów odpowiada 1 kg materiałów wybuchowych) zamiast rzeczywistej masy substancji wybuchowych.

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

Uwagi: Informacja uznawana jest za wystarczającą dla transportu krajowego. Odstępstwo to jest stosowane głównie dla przemysłu materiałów wybuchowych w odniesieniu do małych ilości materiałów przewożonych w transporcie lokalnym.

Odstępstwo zarejestrowane przez Komisję Europejską pod nr 31.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

FR Francja

RO–bi–FR–1

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.4.1.

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

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

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

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–FR–2

Przedmiot: Transport artykułów klasy 1 razem z materiałami niebezpiecznymi innych klas (91).

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 7.5.2.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Zakaz łącznego załadunku paczek o różnych oznaczeniach dotyczących towarów niebezpiecznych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Możliwość przewożenia we Francji zwykłych lub zmontowanych detonatorów i towarów nie klasy 1 razem, z zastrzeżeniem niektórych warunków i na odległości mniejsze lub równe 200 km.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 1^{er} juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route – art. 26.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–FR–3

Przedmiot: Transport stałych zbiorników zasobnikowych LPG (18).

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: Załączniki A i B.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport stałych zbiorników zasobnikowych LPG podlega zasadom szczególnym. Stosowany tylko na krótkich odcinkach.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 1^{er} juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route – art. 30.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–FR–4

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 6.8.3.2; 8.2.1 i 8.2.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Urządzenia do cystern i szkolenie kierowców.

Treść ustawodawstwa krajowego:

Przepisy szczególne dotyczące homologacji pojazdów.

Szkolenie specjalne kierowców.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 1^{er} juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route — art. 29-2 — załącznik D4.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

IE Irlandia

RO–bi–IE–1

Przedmiot: Zwolnienie z wymagania 5.4.1.1.1, dotyczącego umieszczania w dokumencie przewozowym danych dotyczących (i) nazw i adresów odbiorców; (ii) ilości i opisu opakowań; oraz (iii) całkowitej ilości towarów niebezpiecznych w przypadku dostawy do użytkownika końcowego nafty, oleju napędowego lub gazu płynnego, noszących odpowiednie numery identyfikacyjne substancji UN 1223, UN 1202 i UN 1965.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Dokumentacja.

Treść ustawodawstwa krajowego: W przypadku dostawy do użytkownika końcowego nafty, oleju napędowego lub gazu płynnego, noszących odpowiednie numery identyfikacyjne substancji UN 1223, UN 1202 i UN 1965, zgodnie z dodatkiem B.5 do załącznika B do ADR, nie jest konieczne umieszczanie na jednostce transportowej danych dotyczących nazwy i adresu odbiorcy, ilości i opisu opakowań, opakowań pośrednich lub pojemników lub całkowitej ilości przewożonego towaru.

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

Uwagi: W przypadku dostawy oleju opałowego do klientów krajowych powszechną praktyką jest „dopełnianie” zbiornika zasobnikowego klienta – stąd też rzeczywista wielkość dostawy jest nieznana, jak również nie jest znana liczba klientów (obsługiwanych w każdym pojedynczym przejeździe) w momencie, kiedy załadowana cysterna rozpoczyna swoją podróż. W przypadku dostawy butli z LPG do gospodarstw domowych powszechną praktyką jest zastępowanie pustych butli pełnymi butlami – stąd liczba klientów oraz ilości towaru wysyłane do indywidualnych klientów są nieznane na początku przewozu.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–IE–2

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Dokumentacja.

Treść ustawodawstwa krajowego: W przypadku przewozu pustych, nieoczyszczonych cystern wystarczający jest dokument przewozowy dotyczący ostatniego ładunku.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Regulation 82(3) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004”.

Uwagi: Szczególnie w przypadku dostawy benzyny i/lub oleju napędowego do stacji benzynowych cysterna drogową powraca bezpośrednio do składu paliw (w celu ponownego załadunku na potrzeby następnych dostaw), natychmiast po dostarczeniu ostatniego ładunku.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–IE–3

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 7.5 i 8.5.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Załadunek i rozładunek towarów niebezpiecznych w miejscu publicznym jest dozwolony bez specjalnego pozwolenia uzyskanego od organu właściwego w ramach odstępstwa od wymagań 7.5.11 lub 8.5.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Regulation 82(5) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004”.

Uwagi: W ramach transportu krajowego odbywającego się w obrębie danego państwa przepis ten stanowi znaczne obciążenie dla właściwych organów.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–IE–4

Przedmiot: Zwolnienie zezwalające na transport matrycy do sporządzania emulsyjnych materiałów wybuchowych o numerze identyfikacyjnym substancji UN 3375 w cysternach.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 4.3.

Treść załącznika do dyrektywy: Wykorzystanie cystern itp.

Treść ustawodawstwa krajowego: Dozwolony jest przewóz w cysternach matrycy do sporządzania emulsyjnych materiałów wybuchowych noszącej numer identyfikacyjny substancji UN 3375.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Regulation 82(6) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004”.

Uwagi: Matryca, chociaż zaklasyfikowana jako ciało stałe, nie ma formy sypkiej lub granulowanej.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–IE–5

Przedmiot: Zwolnienie z zakazu 7.5.2.1 dotyczącego „dokonywania załadunku mieszanego” w odniesieniu do artykułów grupy zgodności B oraz substancji i artykułów grupy zgodności D na ten sam pojazd razem z towarami niebezpiecznymi klas 3, 5.1 i 8, w cysternach.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 7.5.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Opakowania zawierające artykuły grupy zgodności B klasy 1 ADR i opakowania zawierające substancje i artykuły grupy zgodności D klasy 1 ADR mogą być przewożone na tym samym pojeździe razem z towarami niebezpiecznymi klas 3, 5.1 lub 8 ADR, pod warunkiem że a) wymienione opakowania klasy 1 ADR przewożone są w oddzielnych kontenerach/przedziałach o zatwierdzonej budowie oraz w warunkach wymaganych przez właściwy organ; oraz b) wymienione substancje klas 3, 5.1 lub 8 ADR są przewożone w naczyniach spełniających wymagania organu właściwego dotyczące ich budowy, konstrukcji, testowania, badania, obsługi i wykorzystania.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Regulation 82(7) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004”.

Uwagi: Zezwolenie w warunkach zatwierdzonych przez organ właściwy na załadunek artykułów i substancji klasy 1 grup zgodności B i D na ten sam pojazd z towarami niebezpiecznymi klas 3, 5.1 i 8, w cysternach – tj. „ciężarówkach z zamontowanymi pompami”.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–IE–6

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 4.3.

Treść załącznika do dyrektywy: Wykorzystanie pojazdów cystern.

Treść ustawodawstwa krajowego: Nie wymaga się, aby zwoje elastycznych przewodów giętkich (w tym stałe przewody rurowe połączone z tymi przewodami) przymocowane do pojazdów cystern biorących udział w detalicznej dystrybucji wyrobów naftowych oznaczonych numerami identyfikacyjnymi substancji UN 1202, UN 1223, UN 1011 i UN 1978 były puste podczas przewozu drogowego, pod warunkiem że podjęte są odpowiednie środki w celu zapobieżenia jakimkolwiek stratom ładunku.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Regulation 82(8) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004”.

Uwagi: Elastyczne przewody giętkie przymocowane do pojazdów cystern prowadzących dostawy do domów muszą być zawsze pełne, nawet podczas transportu. System spustowy znany jest jako system „mokrej linii”, wymagający tego, aby miernik i przewód giętki pojazdu cysterny były zalane po to, aby zapewnić, że klient otrzymuje odpowiednią ilość wyrobu.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–IE–7

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.4.0, 5.4.1.1.1 i 7.5.11.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Proponowane odstępstwo mające na celu wprowadzenie modyfikacji wymagań ADR dotyczących dokumentu przewozowego oraz czyszczenia pojazdu; uwzględnienie praktycznej strony transportu hurtowego z portu do odbiorcy.

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

Uwagi: Przepisy ADR wymagają a) odrębnego dokumentu przewozowego określającego całkowitą masę przewożonych towarów niebezpiecznych w odniesieniu do danego ładunku; oraz b) stosowania specjalnego przepisu „CV24” dotyczącego czyszczenia w odniesieniu do wszystkich ładunków przewożonych pomiędzy portem i odbiorcą podczas rozładunku statku przewożącego ładunki masowe. Ponieważ transport ten jest transportem lokalnym i ponieważ dotyczy on rozładunku statku przewożącego ładunki masowe, w tym ładunki wieloelementowe (przeładowywane tego samego dnia lub w czasie kolejnych dni) tej samej substancji pomiędzy statkiem przewożącym ładunki masowe i odbiorcą; pojedynczy dokument przewozowy określający przybliżoną całkowitą masę każdego ładunku powinien być dokumentem wystarczającym, a stosowanie specjalnego przepisu „CV24” nie będzie konieczne.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

LT Litwa

RO–bi–LT–1

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–EL–1.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 „Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje” (uchwała rządu nr 337 w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych w Republice Litewskiej, przyjęta w dniu 23 marca 2000 r.).

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–LT–2

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–EL–2.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 „Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje” (uchwała rządu nr 337 w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych w Republice Litewskiej, przyjęta w dniu 23 marca 2000 r.).

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

NL *Niderlandy*

RO–bi–NL–1

Przedmiot: Program transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 1.1.3.6; 3.3; 4.1.4; 4.1.6; 4.1.8; 4.1.10; 5.2.2; 5.4.0; 5.4.1; 5.4.3; 7.5.4; 7.5.7; 8.1.2.1 lit. a) i b); 8.1.5 lit. c); 8.3.6.

Treść załącznika do dyrektywy:

1.1.3.6: Zwolnienia związane z przewożoną ilością przypadającą na jednostkę transportową.

3.3: Przepisy szczególnie stosowane do określonych substancji lub przedmiotów.

4.1.4: Wykaz z instrukcją pakowania; 4.1.6: Wymagania specjalne dotyczące opakowań dla towarów klasy 2.

4.1.8: Wymagania specjalne dotyczące opakowań dla substancji zakaźnych; 4.1.10: Wymagania specjalne dotyczące dużych opakowań.

5.2.2: Etykietowanie opakowań do transportu; 5.4.0: Wszystkim towarom przewożonym zgodnie z programem ADR muszą towarzyszyć dokumenty określone w niniejszym rozdziale, w stosownych przypadkach, chyba że udzielono zwolnienia zgodnie z 1.1.3.1 do 1.1.3.5; 5.4.1: Dokument przewozowy dotyczący towarów niebezpiecznych łącznie z odnośną informacją; 5.4.3: instrukcje pisemne.

7.5.4: Środki ostrożności w odniesieniu do żywności, innych artykułów konsumpcyjnych i pasz zwierzęcych; 7.5.7: Przeładunek i sztauowanie.

8.1.2.1: Poza dokumentacją wymaganą prawem na pokładzie pojazdu transportującego muszą się znajdować następujące dokumenty: a) dokumenty przewozowe określone w 5.4.1 i obejmujące wszystkie przewożone towary niebezpieczne, a także, w stosownych przypadkach, świadectwo załadunku kontenera określone w 5.4.2; b) instrukcje pisemne określone w 5.4.3, odnoszące się do wszystkich przewożonych towarów niebezpiecznych; 8.1.5: Każdy pojazd przewożący towary niebezpieczne musi posiadać: c) urządzenia niezbędne do realizacji dodatkowych i specjalnych środków podanych w instrukcjach pisemnych określonych w 5.4.3.

8.3.6: Pozostawienie pracującego silnika podczas załadunku i rozładunku.

Nie stosuje się następujących przepisów ADR:

- a) 1.1.3.6;
- b) 3.3;
- c) 4.1.4; 4.1.6; 4.1.8; 4.1.10;
- d) 5.2.2; 5.4.0; 5.4.1; 5.4.3;
- e) 7.5.4; 7.5.7;
- f) 8.1.2.1 lit. a) i b); 8.1.5 lit. c); 8.3.6.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 3 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: Program jest opracowany w taki sposób, aby prywatne osoby mogły składować „drobne odpady chemiczne” w jednym miejscu. Odnosi się to do resztek substancji takich jak na przykład resztki farb. Poziom zagrożenia minimalizuje się przez wybór środków transportu obejmujących między innymi stosowanie specjalnych elementów do transportu i tabliczek „Zakaz palenia”, dobrze widocznych dla ludności.

Ze względu na oferowane ograniczone ilości i specjalny charakter opakowań niniejszy artykuł wyłącza pewną ilość punktów z ADR. Program określa zasady uzupełniające.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–NL–2

Przedmiot: Program transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 1.1.3.6.

Treść załącznika do dyrektywy: Zwolnienia związane z przewożoną ilością przypadającą na jednostkę transportową.

Treść ustawodawstwa krajowego:

W pojeździe przewozi się świadectwo stwierdzające kompetencje zawodowe osoby obsługującej oraz notę określoną w art. 16 ust. 1 lit. b). Obsługujący pojazd posiada uprawnienia „transport odpadów niebezpiecznych” wydane przez CCV (Urząd Certyfikacji Kierowców).

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 10, onderdeel a, en 16, onderdeel b, van de Regeling vervoer huishoudelijkgevaarlijk afval 2002.

Uwagi: Ze względu na szeroki zakres krajowych odpadów niebezpiecznych, bez względu na małe ilości występujących odpadów, obsługujący transport musi posiadać świadectwo stwierdzające jego kompetencje zawodowe. Dodatkowo wymaga się, aby obsługujący miał kwalifikacje do transportu odpadów niebezpiecznych.

Jednym z powodów jest zapewnienie, że obsługujący transport, na przykład, nie będzie pakował kwasów razem z zasadami i będzie wiedział, jak odpowiednio postępować w razie wypadku.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–NL–3

Przedmiot: Program transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 1.1.3.6.

Treść załącznika do dyrektywy: Zwolnienia związane z przewożoną ilością przypadającą na jednostkę transportową.

Treść ustawodawstwa krajowego:

Na pokładzie pojazdu znajdują się: b. instrukcje pisemne i informacja sporządzona zgodnie z załącznikiem do aktu ustanawiającego program.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 10b van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: Ponieważ program wyłącza zwolnienia z 1.1.3.6 ADR, instrukcje pisemne muszą towarzyszyć także małym ilościom towarów. Uważa się to za niezbędne ze względu na szeroki zakres występujących odpadów niebezpiecznych i fakt, że osoby składające odpady (prywatne osoby) są nieobeznani z występującymi zagrożeniami.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–NL–4

Przedmiot: Program transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 6.1.

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

Treść ustawodawstwa krajowego:

1. Krajowe odpady niebezpieczne można umieszczać tylko w szczelnie zamkniętym opakowaniu, odpowiednim dla danej substancji, oraz:

- a) w przypadku przedmiotów należących do kategorii 6.2: opakowanie gwarantuje niepowodowanie obrażeń przy jego przemieszczaniu;

b) w przypadku krajowych odpadów niebezpiecznych pochodzenia przemysłowego: pojemnik o pojemności nie większej niż 60 l, w którym substancje odpadowe rozdziela się stosownie do kategorii zagrożenia (kga-box).

2. Krajowe odpady niebezpieczne nie mogą znajdować się na zewnątrz opakowania.

3. Na opakowaniu podaje się nazwę substancji.

4. W trakcie każdej zbiórki przyjmuje się tylko jeden pojemnik w rozumieniu ust. 1 lit. b).

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 6 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: Niniejszy artykuł wynika z art. 3, zgodnie z którym niektóre przepisy ADR uznaje się za niemające zastosowania. W ramach niniejszego programu nie ma potrzeby używania zatwierdzonych opakowań przewidzianych w 6.1 ADR. Wynika to z faktu występowania ograniczonych ilości substancji niebezpiecznych. Natomiast w art. 6 ustanowiono szereg zasad obejmujących wymóg, aby w celu zapobieżenia wyciekom z opakowań substancje niebezpieczne były dostarczane w szczelnie zamkniętych pojemnikach.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-NL-5

Przedmiot: Program transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 6.1.

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

Treść ustawodawstwa krajowego:

Pojazd ma przestrzeń ładunkową oddzieloną od kabiny kierowcy mocną, grubą ścianą lub alternatywnie przestrzeń ładunkową, która nie stanowi integralnej części pojazdu.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 7, tweede lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: W ramach niniejszego programu nie ma potrzeby używania zatwierdzonych opakowań przewidzianych w 6.1 ADR. Wynika to z faktu występowania ograniczonych ilości substancji niebezpiecznych. Niniejszy artykuł zawiera dodatkowe wymaganie mające na celu zapobieganie przedostawianiu się wycieków toksycznych do kabiny kierowcy.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-NL-6

Przedmiot: Program dotyczący transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 6.1.

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

Treść ustawodawstwa krajowego:

Przestrzeń ładunkowa zamkniętego pojazdu ma stale włączony wentylator dachowy i jest wyposażona w dolne szczeliny.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 8, eerste lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: W ramach niniejszego programu nie ma potrzeby używania zatwierdzonych opakowań przewidzianych w ppkt 6.1 ADR. Wynika to z faktu występowania ograniczonej ilości substancji niebezpiecznej. Niniejszy artykuł zawiera dodatkowe wymaganie mające na celu zapobieganie gromadzeniu się toksycznych oparów w przestrzeni ładunkowej.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-NL-7

Przedmiot: Program dotyczący transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 6.1.

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

Treść ustawodawstwa krajowego:

1. Pojazd jest wyposażony w pojemniki, które podczas transportu:
 - a) są zabezpieczone przed przypadkowym przemieszczeniem się; oraz
 - b) mają szczelnie zamkniętą pokrywę i są zabezpieczone przed przypadkowym otwarciem.
2. Nie stosuje się ust. 1 lit. b) podczas przemieszczania się i postoju pojazdu w trakcie zbiórki odpadów.
3. Obok pojazdu należy ustanowić wystarczająco dużą wolną strefę w celu umożliwienia sortowania krajowych odpadów niebezpiecznych i umieszczania ich w różnych pojemnikach.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 9, eerste, tweede en derde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: W ramach niniejszego programu nie ma potrzeby używania zatwierdzonych opakowań przewidzianych w 6.1 ADR. Wynika to z faktu występowania ograniczonych ilości substancji niebezpiecznych. Niniejszy artykuł dąży do zapewnienia pełnej gwarancji poprzez stosowanie pojemników do składowania opakowań, przez co zapewnia właściwą metodę składowania każdej kategorii towarów niebezpiecznych.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–NL–8

Przedmiot: Program dotyczący transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 6.1.

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

Treść ustawodawstwa krajowego:

1. Krajowe odpady niebezpieczne są przewożone wyłącznie w pojemnikach.
2. Dla substancji i przedmiotów każdej klasy istnieją oddzielne pojemniki.
3. W odniesieniu do substancji i przedmiotów klasy 8 istnieją oddzielne pojemniki na kwasy, zasady i akumulatory.
4. Aerosole można umieścić w zamykanych pudełkach kartonowych, pod warunkiem że pudełka te przewozi się zgodnie z art. 9 ust. 1.
5. Jeśli zebrano gaśnie klasy 2, można je umieścić w tym samym pojemniku, co aerosole niezapakowane w pudełka kartonowe.
6. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 9 ust. 1 w transporcie akumulatorów nie jest wymagana pokrywa, pod warunkiem że w pojemniku akumulatory są umieszczone otworami do góry i mają zamknięte wszystkie otwory.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 14 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: Niniejszy artykuł wynika z art. 3, zgodnie z którym niektóre przepisy ADR uznaje się za niemające zastosowania. W ramach niniejszego programu nie ma potrzeby używania zatwierdzonych opakowań przewidzianych w 6.1 ADR. Niniejszy art. 14 ustanawia wymagania dotyczące pojemników przeznaczonych do tymczasowego składowania krajowych odpadów niebezpiecznych.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–NL–9

Przedmiot: Program dotyczący transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 6.1.

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

Treść ustawodawstwa krajowego:

1 Pojemniki lub pudełka przeznaczone do transportu pojemników rozpylaczy należy wyraźnie oznaczyć, umieszczając następujące napisy:

- a) rozpylacze klasy 2 zebrane w pudełkach kartonowych: wyraz „SPUITBUSSEN” (aerozole);
- b) gaśnice klasy 2 i pojemniki rozpylaczy: etykieta nr 2.2;
- c) gaśnice klasy 3 i pojemniki rozpylaczy: etykieta nr 3;
- d) odpady farby klasy 4.1: etykieta nr 4.1;
- e) substancje trujące klasy 6.1: etykieta nr 6.1;
- f) przedmioty klasy 6.2: etykieta nr 6.2;
- g) substancje i przedmioty żrące klasy 8: etykieta nr 8; i dalej;
- h) substancje zasadowe: wyraz „BASEN” (zasady);
- i) substancje kwasowe: wyraz „ZUREN” (kwasy);
- j) akumulatory: wyraz „ACCU'S” (akumulatory).

2. Te same etykiety i teksty umieszcza się w sposób widoczny w zamykanych przedziałach pojazdu, w których można umieścić pojemniki.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 15 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: Niniejszy artykuł wynika z art. 3, zgodnie z którym niektóre przepisy ADR uznaje się za niemające zastosowania. W ramach niniejszego programu nie ma potrzeby używania zatwierdzonych opakowań przewidzianych w ppkt 6.1 ADR. Artykuł 15 ustanawia wymagania dotyczące identyfikacji pojemników przeznaczonych do tymczasowego składowania domowych odpadów niebezpiecznych.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–NL–10

Przedmiot: Program dotyczący transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 7.5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Środki ostrożności w odniesieniu do żywności, innych artykułów konsumpcyjnych i pasz zwierzęcych.

Treść ustawodawstwa krajowego:

- 1. Zabrania się transportu żywności dla ludzi i pasz zwierzęcych wraz z krajowymi odpadami niebezpiecznymi.
- 2. Podczas zbiórki pojazd musi być zatrzymany.
- 3. Podczas zbiórki, w ruchu lub na postoju, na pojeździe musi się świecić migające pomarańczowe światło.
- 4. Podczas zbiórki w stałych miejscach, specjalnie wyznaczonych do tego celu, silnik należy wyłączyć i na zasadzie odstępowania od ust. 3 można wyłączyć migające światło.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 13 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: Stosuje się tutaj zakaz z 7.5.4 ADR, ponieważ ze względu na szeroki zakres substancji w rzeczywistości zawsze są obecne substancje klasy 6.1.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–NL–11

Przedmiot: Program dotyczący transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 7.5.9.

Treść załącznika do dyrektywy: Zakaz palenia.

Treść ustawodawstwa krajowego: Napis „Zakaz palenia” musi być umieszczony w widocznym miejscu po bokach i z tyłu pojazdu.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 9, vierde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: Ponieważ program obejmuje składanie substancji niebezpiecznych przez prywatnych obywateli, art. 9 ust. 4 stanowi, że musi być umieszczony wyraźny napis „Zakaz palenia”.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–NL–12

Przedmiot: Program dotyczący transportu krajowych odpadów niebezpiecznych 2002.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 8.1.5.

Treść załącznika do dyrektywy: Urządzenia różnego typu.

Każda jednostka transportowa przewożąca towary niebezpieczne musi być wyposażona w:

- a) co najmniej jeden płóz hamulcowy na każdy pojazd o wymiarach odpowiednich do wagi pojazdu i średnicy kół;
- b) urządzenia do wykonania ogólnych środków podanych w instrukcjach dotyczących bezpieczeństwa określonych w ppkt 5.4.3, w szczególności:
 - (i) dwa oddzielne, pionowe sygnalizatory ostrzegawcze (np. stożki odblaskowe, trójkąty ostrzegawcze lub migające pomarańczowe światła niezależne od instalacji elektrycznej pojazdu);
 - (ii) dobrej jakości kamizelka ochronna lub odzież ochronna (np. zgodne z opisem w normie europejskiej EN 471) dla każdego członka załogi;
 - (iii) ręczna latarka (zob. także 8.3.4) dla każdego członka załogi;
 - (iv) urządzenie oddechowe zgodnie z wymaganiem dodatkowym S7 (zob. 8.5), jeśli ten dodatkowy przepis stosuje się zgodnie ze wskazówką w tabeli A, 3.2, kolumna 19;
- c) urządzenia do wykonania środków dodatkowych i specjalnych, podanych w pisemnych instrukcjach określonych w ppkt 5.4.3.

Treść ustawodawstwa krajowego: Na pokładzie przewozi się łatwo dostępny zestaw środków bezpieczeństwa dla każdego członka załogi, obejmujący następujące wyposażenie:

- a) w pełni szczelne okulary ochronne;
- b) maskę ochronną oddechową;
- c) kwasoodporny kombinezon lub fartuch;
- d) rękawice z gumy syntetycznej;
- e) kwasoodporne buty lub buty ochronne; oraz
- f) butelkę z wodą destylowaną do przemywania oczu.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Artikel 11 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Uwagi: Ze względu na szeroki zakres substancji niebezpiecznych nakłada się dodatkowe wymagania na obowiązkowy sprzęt bezpieczeństwa w stosunku do wymagań w 8.1.5 ADR.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

SE Szwecja

RO–bi–SE–1

Przedmiot: Transport odpadów niebezpiecznych do zakładów utylizacji odpadów niebezpiecznych.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 2, 5.2 i 6.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Klasyfikacja, znakowanie i etykietowanie oraz wymagania dotyczące konstrukcji i badania opakowań.

Treść ustawodawstwa krajowego: Ustawodawstwo obejmuje kryteria uproszczonej klasyfikacji, mniej restrykcyjne wymagania dotyczące konstrukcji i badania opakowań oraz zmienione wymagania dotyczące znakowania i etykietowania.

Zamiast klasyfikować odpady niebezpieczne zgodnie z ADR kwalifikuje się je do różnych grup odpadów. Każda grupa odpadów zawiera substancje, które mogą zgodnie z ADR być pakowane razem (pakowanie mieszane).

Każde opakowanie zamiast numerem UN musi być oznaczone odpowiednim kodem grupy odpadów.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: Przepisy te można stosować tylko w odniesieniu do transportu odpadów niebezpiecznych z miejsc publicznych recyklingu do zakładów utylizacji odpadów niebezpiecznych.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–SE–2

Przedmiot: Nazwa i adres nadawcy w dokumencie przewozowym.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.4.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Informacje ogólne wymagane w dokumencie przewozowym.

Treść ustawodawstwa krajowego: Ustawodawstwo krajowe stanowi, że nazwa i adres nadawcy nie są wymagane, jeśli zwraca się w ramach systemu dystrybucji puste, nieoczyszczone opakowanie.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: W większości przypadków zwracane puste, nieoczyszczone opakowanie zawiera jeszcze małe ilości towarów niebezpiecznych.

Niniejsze odstępstwo jest stosowane głównie przez przemysł przy zwrotach pustych, nieoczyszczonych pojemników na gaz, które wymienia się na pełne pojemniki.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–SE–3

Przedmiot: Transport towarów niebezpiecznych w bliskim sąsiedztwie strefy przemysłowej (lub stref przemysłowych) łącznie z transportem po drogach publicznych między różnymi miejscami tej strefy (lub tych stref).

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: Załączniki A i B.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące transportu towarów niebezpiecznych po drogach publicznych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport towarów niebezpiecznych w bliskim sąsiedztwie strefy przemysłowej (lub stref przemysłowych) łącznie z transportem po drogach publicznych między różnymi miejscami tej strefy (lub tych stref). Odstępstwa dotyczą etykietowania i znakowania opakowań, dokumentów przewozowych, świadectwa kierowcy i świadectwa homologacji zgodnie z 9.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: Istnieje szereg sytuacji, w których towary niebezpieczne są przewożone między terenami położonymi po obu stronach drogi publicznej. Ta forma transportu nie stanowi przewozu po drodze prywatnej i dlatego powinna być związana z odpowiednimi wymaganiami. Porównaj także z art. 6 ust. 14 dyrektywy 96/49/WE.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–SE–4

Przedmiot: Transport towarów niebezpiecznych zajętych przez organy.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: Załącznik A i B.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące transportu drogowego towarów niebezpiecznych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Odchylenia od przepisów są dopuszczalne w przypadkach uzasadnionych względami ochrony pracy, zagrożeniami związanymi z rozładunkiem, koniecznością przedstawienia dowodów itp.

Odchylenia od przepisów są dopuszczalne jedynie przy zachowaniu zadowalającego poziomu bezpieczeństwa w warunkach normalnego przewozu.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: Odstępstwa te mogą być stosowane jedynie przez organy zajmujące towary niebezpieczne.

Niniejsze odstępstwo odnosi się do transportu lokalnego. Może nim być przewóz towarów zajętych przez policję, np. materiałów wybuchowych lub skradzionej własności. Problemem przy tego typu towarach jest brak pewności co do klasyfikacji. Poza tym towary te często nie są opakowane ani oznaczone, ani też nie mają etykiet zgodnie z ADR. Każdego roku ma miejsce kilkaset tego rodzaju przewozów dokonywanych przez policję. W przypadku przemycanego alkoholu wysokoprocentowego musi on być przewieziony z miejsca konfiskaty do miejsca składowania w celach dowodowych, a następnie do miejsca zniszczenia, przy czym te dwa ostatnie miejsca mogą być znacznie od siebie oddalone. Dopuszczalne odstępstwa są następujące: a) opakowanie nie musi mieć etykiety; b) nie muszą być stosowane opakowania homologowane. Jednakże każda paleta zawierająca tego rodzaju opakowania musi mieć odpowiednią etykietę. Wszystkie inne wymagania muszą być spełnione. Każdego roku ma miejsce około 20 tego rodzaju przewozów.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–SE–5

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 8.1.2, 8.1.5, 9.1.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Dokumenty przewożone w jednostkach transportowych; każda jednostka transportowa przewożąca towary niebezpieczne musi być wyposażona w określone urządzenia; homologacja pojazdów.

Treść ustawodawstwa krajowego:

Dokumenty (z wyjątkiem świadectwa kierowcy) nie muszą być przewożone w jednostce transportowej.

Jednostka transportowa nie musi być wyposażona w urządzenia określone w ppkt 8.1.5.

Ciągniki nie muszą posiadać świadectwa homologacji.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: Porównaj art. 6 ust. 14 dyrektywy 96/49/WE.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–SE–6

Przedmiot: Świadectwo szkolenia kontrolera w zakresie ADR.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 8.2.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Kierowcy pojazdów muszą mieć ukończone kursy szkoleniowe.

Treść ustawodawstwa krajowego: Kontrolerzy dokonujący rocznych kontroli technicznych pojazdu nie muszą uczęszczać na kursy szkoleniowe wymienione w ppkt 8.2 lub posiadać świadectwa szkolenia w zakresie ADR.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: W niektórych przypadkach kontrolowane pojazdy podczas kontroli technicznej mogą posiadać jako ładunek towary niebezpieczne, np. nieoczyszczone puste cysterny.

Wymagania w ppkt 1.3 i 8.2.3 mają zastosowanie w dalszym ciągu.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–SE–7

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.4.1.1.6, 5.4.1.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: W przypadku pustych nieoczyszczonych cystern i zbiorników opis powinien być zgodny z ppkt 5.4.1.1.6. Nazwę i adres kilku nadawców można podać w innych dokumentach.

Treść ustawodawstwa krajowego: W przypadku pustych nieoczyszczonych cystern i zbiorników opis w dokumencie przewozowym zgodnie z ppkt 5.4.1.1.6 nie jest wymagany, jeśli w pozycji „ilość substancji” w planie załadunku zaznaczono „0”. Nazwa i adres nadawców nie są wymagane w żadnym dokumencie znajdującym się w pojeździe.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–SE–9

Przedmiot: Transport lokalny dotyczący obszarów rolniczych lub placów budowy.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 5.4, 6.8 i 9.1.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Dokument przewozowy; konstrukcja cystern; homologacja.

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

- a) nie jest wymagane zgłoszenie towarów niebezpiecznych;
- b) starsze cysterny/zbiorniki zbudowane niezgodnie z przepisami 6.8, lecz zgodnie ze starszym ustawodawstwem krajowym i wyposażone w barakowozy mogą być nadal używane;
- c) starsze cysterny, które nie spełniają wymagań ppkt 6.7 lub 6.8, przeznaczone do transportu substancji UN 1268, 1999, 3256 i 3257, z urządzeniami do układania nawierzchni drogowej lub bez takich urządzeń, mogą nadal być używane do transportu lokalnego i w bliskim sąsiedztwie robót drogowych;
- d) nie jest wymagane świadectwo homologacji dotyczące barakowozów i pojazdów cystern z urządzeniami do kładzenia nawierzchni drogowej lub bez takich urządzeń.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: Barakowóz jest rodzajem przyczepy kempingowej przeznaczonej dla załogi, wyposażonej w pomieszczenie dla załogi oraz w niehomologowany zbiornik oleju napędowego przeznaczonego do ciągników leśnych.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–SE–10

Przedmiot: Transport materiałów wybuchowych w zbiornikach.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 4.1.4.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Właściwy organ krajowy zatwierdzi pojazdy przeznaczone do transportu materiałów wybuchowych w zbiornikach. Transport w zbiornikach dopuszczalny jest tylko dla materiałów wybuchowych wymienionych w przepisach lub na mocy specjalnego pozwolenia uzyskanego od właściwego organu.

Pojazd załadowany materiałami wybuchowymi w zbiornikach musi być oznakowany i etykietowany zgodnie z 5.3.2.1.1, 5.3.1.1.2 i 5.3.1.4. Tylko jeden pojazd w jednostce transportowej może zawierać towary niebezpieczne.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Załącznik S – Szczegółowe przepisy dotyczące drogowego transportu krajowego towarów niebezpiecznych wydane zgodnie z ustawą dotyczącą transportu towarów niebezpiecznych i szwedzkimi przepisami SÄIFS 1993:4.

Uwagi: Dotyczy tylko transportu krajowego i jeżeli transport ten ma głównie charakter lokalny. Omawiane przepisy obowiązywały przed przystąpieniem Szwecji do Unii Europejskiej.

Tylko dwie firmy prowadzą transport materiałów wybuchowych w pojazdach cysternach. W niedalekiej przyszłości spodziewane jest przejście na emulsje.

Stare odstępstwo nr 84.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–SE–11

Przedmiot: Prawo jazdy

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 8.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące szkolenia załogi pojazdu.

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

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

Uwagi: Transport lokalny.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO–bi–SE–12

Przedmiot: Przewóz sztucznych ogni UN 0335 Fireworks.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: Załącznik B, 7.2.4, V2 (1).

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące użytkowania pojazdów EX/II i EX/III.

Treść ustawodawstwa krajowego: Przy przewozie sztucznych ogni UN 0335 Fireworks przepis szczególny V2 (1) w 7.2.4 ma zastosowanie wyłącznie wówczas, gdy zawartość materiałów wybuchowych netto przekracza 3 000 kg (4 000 kg z przyczepą), pod warunkiem że sztuczne ogni zostały zaklasyfikowane jako UN 0335 zgodnie z domyślną klasyfikacją sztucznych ogni w tabeli 2.1.3.5.5, zawartą w czternastym zmienionym wydaniu zaleceń ONZ dotyczących transportu towarów niebezpiecznych.

Klasyfikacji takiej dokonuje się za zgodą właściwego urzędu. Kontrola klasyfikacji odbywa się na jednostce transportowej.

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

Uwagi: Przewóz sztucznych ogni jest ograniczony do dwóch krótkich okresów w ciągu roku, na przełomie roku oraz na przełomie kwietnia i maja. Przewóz od nadawcy do terminali może się odbywać bez większych problemów przy użyciu istniejącego parku pojazdów z homologacją EX. Jednak przewóz sztucznych ogni z terminali do punktów sprzedaży oraz nadwyżki towarów z powrotem do terminali jest ograniczony ze względu na brak pojazdów z homologacją EX. Przewoźnicy nie są zainteresowani inwestowaniem w tego rodzaju homologację, ponieważ nie mogą otrzymać zwrotu poniesionych nakładów. Stanowi to zagrożenie dla działalności nadawców sztucznych ogni, którzy nie mogą wprowadzić swoich produktów na rynek.

Stosując to odstępstwo, klasyfikacja sztucznych ogni musi być dokonywana w oparciu o domyślną listę przedstawioną w zaleceniach ONZ, dla uzyskania jak najbardziej aktualnej klasyfikacji.

Podobny rodzaj wyjątku dotyczy towarów UN 0336 Fireworks i został włączony do przepisów specjalnych 651 w 3.3.1 ADR 2005.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

UK Zjednoczone Królestwo

RO-bi-UK-1

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: Załączniki A i B.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych po drogach publicznych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Niestosowanie przepisów dotyczących towarów niebezpiecznych w odniesieniu do ich przewozu na terenach prywatnych rozdzielonych drogą. W przypadku klasy 7 niniejszego odstępstwa nie stosuje się do żadnego z postanowień rozporządzenia z 2002 r. dotyczącego materiałów radioaktywnych (transport drogowy).

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 3 Schedule 2(3)(b); Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 3(3)(b).

Uwagi: Taka sytuacja może mieć miejsce, gdy towary są przewożone między terenami prywatnymi położonymi po obu stronach drogi. Przypadek taki nie stanowi przewozu towarów niebezpiecznych po drogach publicznych w normalnym znaczeniu tego słowa i w związku z tym nie powinien mieć tutaj zastosowania żaden z przepisów dotyczących towarów niebezpiecznych.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-UK-2

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

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 8.3.3.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Zakaz otwierania opakowań jest określony poprzez zastrzeżenie „Jeśli nie zezwolono na to obsługującemu pojazd”.

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

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

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RO-bi-UK-3

Przedmiot: Alternatywne postanowienia dotyczące transportu skrzyń drewnianych zawierających towary UN 3065 z grupy opakowaniowej III.

Odniesienie do załącznika I sekcja I.1 do niniejszej dyrektywy: 1.4, 4.1, 5.2 i 5.3.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące pakowania i znakowania.

Treść ustawodawstwa krajowego: Zezwala na transport napojów alkoholowych o zawartości objętościowej powyżej 24 %, lecz nie więcej niż 70 % alkoholu (grupa opakowaniowa III) w skrzyniach drewnianych niedopuszczonych przez ONZ bez etykiet ostrzegających o niebezpieczeństwie, pod warunkiem spełnienia bardziej rygorystycznych wymagań dotyczących ładunku i pojazdu.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(13) and (14).

Uwagi: Jest to produkt o wysokiej wartości objęty rządowym podatkiem akcyzowym, który musi być przewożony między gorzelnią a składami celnymi w bezpiecznych, zaplombowanych pojazdach z banderolami. Dokonuje się złagodzenia niektórych wymagań dotyczących pakowania i znakowania ze względu na dodatkowe wymanie zapewniające bezpieczeństwo.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

ZAŁĄCZNIK II

TRANSPORT KOLEJOWY

II.1. RID

Załącznik do RID występujący jako załącznik C do COTIF, stosowany z mocą od dnia 1 stycznia 2009 r.

II.2. Dodatkowe przepisy przejściowe

1. Państwa członkowskie mogą utrzymać odstępstwa przyjęte na mocy art. 4 dyrektywy 96/49/WE do dnia 31 grudnia 2010 r. lub do zmiany załącznika II sekcja II.1 zgodnie z Zaleceniami ONZ dotyczącymi transportu towarów niebezpiecznych, o których mowa w niniejszym artykule, jeżeli zmiana ta nastąpi wcześniej.
2. Każde państwo członkowskie może zezwolić na użytkowanie na swoim terytorium wagonów i wagonów cystern przeznaczonych do ruchu po torze o szerokości 1 520/1 524 mm skonstruowanych przed dniem 1 lipca 2005 r., które nie spełniają wymagań określonych w niniejszej dyrektywie, a które zostały skonstruowane zgodnie z załącznikiem II do SMGS lub wymaganiami krajowymi tego państwa członkowskiego obowiązującymi w dniu 30 czerwca 2005 r., pod warunkiem że takie wagony zapewniają wymagany poziom bezpieczeństwa.
3. Każde państwo członkowskie może zezwolić na użytkowanie na swoim terytorium cystern i wagonów skonstruowanych przed dniem 1 stycznia 1997 r., które nie spełniają wymagań określonych w niniejszej dyrektywie, a które zostały skonstruowane zgodnie z wymaganiami krajowymi obowiązującymi w dniu 31 grudnia 1996 r., że takie cysterny i wagony zapewniają wymagany poziom bezpieczeństwa.

Cysterny i wagony skonstruowane dnia 1 stycznia 1997 r. lub później, niezgodne z niniejszą dyrektywą, lecz skonstruowane zgodnie z wymaganiami dyrektywy 96/49/WE obowiązującej w dniu ich konstrukcji, mogą być nadal użytkowane na potrzeby transportu krajowego.

4. Każde państwo członkowskie, w którym temperatura otoczenia jest regularnie niższa od -20°C , może wprowadzić na swoim terytorium bardziej rygorystyczne normy dotyczące temperatury stosowania materiałów wykorzystywanych na opakowania z tworzyw sztucznych, cysterny i ich oprzyrządowanie, przeznaczone do użytku w krajowym transporcie drogowym towarów niebezpiecznych, do chwili włączenia postanowień o właściwych temperaturach referencyjnych dla danych stref klimatycznych do załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy.
5. Każde państwo członkowskie może utrzymywać na swoim terytorium przepisy krajowe inne niż określone w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do temperatury referencyjnej transportu gazów płynnych lub mieszanin gazów płynnych, do chwili włączenia postanowień o właściwych temperaturach referencyjnych dla wyznaczonych obszarów klimatycznych do norm europejskich i włączenia odniesienia do tych postanowień do załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy.
6. Każde państwo członkowskie może, na potrzeby przewozów wagonami zarejestrowanymi na swoim terytorium, utrzymywać obowiązujące w dniu 31 grudnia 1996 r. przepisy ustawodawstwa krajowego dotyczące prezentacji lub umieszczenia kodu działania w stanie zagrożenia lub karty zagrożenia zamiast numeru identyfikacyjnego zagrożenia, ustalonego w załączniku II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy.
7. Francja i Zjednoczone Królestwo mogą nałożyć bardziej rygorystyczne przepisy niż określone w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do transportu pod kanałem La Manche.
8. Państwo członkowskie może utrzymywać i rozbudowywać w odniesieniu do swojego terytorium przepisy w zakresie transportu kolejowego towarów niebezpiecznych z i do umawiających się stron OSJD. Za pomocą odpowiednich środków i zobowiązań zainteresowane państwa członkowskie gwarantują utrzymanie poziomu bezpieczeństwa równoważnego poziomowi bezpieczeństwa określonego w załączniku II sekcja II.1.

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

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

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

II.3. Przepisy krajowe

Odstępstwa dla państw członkowskich dotyczące transportu towarów niebezpiecznych na terytorium tych państw na podstawie art. 6 ust. 2 niniejszej dyrektywy.

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

RA = transport kolejowy

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

MS = skrót nazwy państwa członkowskiego

nn = liczba porządkowa

Na podstawie art. 6 ust. 2 lit. a) niniejszej dyrektywy

DE Niemcy

RA-a-DE-2

Przedmiot: Pozwolenie na stosowanie opakowania kombinowanego.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy: 4.1.10.4 MP2.

Treść załącznika do dyrektywy: Zakaz stosowania opakowania kombinowanego.

Treść ustawodawstwa krajowego: Klasy 1.4S, 2, 3 oraz 6.1; pozwolenie na stosowanie opakowania kombinowanego w przypadku przedmiotów ujętych w klasie 1.4S (naboje do broni ręcznej), aerozoli (klasa 2) oraz materiałów czyszczących i do obróbki ujętych w klasach 3 i 6.1 (wymienione numery UN), stanowiących zestawy przeznaczone do sprzedaży w opakowaniu kombinowanym w grupie opakowaniowej II oraz w małych ilościach.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 21.

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

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

FR Francja

RA-a-FR-1

Przedmiot: Transport rejestrowanego bagażu w pociągach pasażerskich.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy: 7.7.

Treść załącznika do dyrektywy: Materiały i przedmioty objęte RID, wyłączone z transportu jako bagaż.

Treść ustawodawstwa krajowego: Materiały i przedmioty objęte RID, dopuszczone do przewozu jako paczki ekspresowe, można przewozić jako bagaż w pociągach pasażerskich.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer – art. 18.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RA-a-FR-2

Przedmiot: Paczki z materiałami niebezpiecznymi przewożone w pociągach przez pasażerów.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy: 7.7.

Treść załącznika do dyrektywy: Materiały i przedmioty objęte RID wyłączone z transportu jako bagaż ręczny.

Treść ustawodawstwa krajowego: Jako bagaż ręczny dopuszcza się przewożenie paczek z materiałami niebezpiecznymi przeznaczonymi do użytku osobistego lub zawodowego z zastrzeżeniem niektórych warunków: stosuje się tylko przepisy odnoszące się do pakowania, oznaczania i etykietowania paczek, określone w pkt 4.1, 5.2 i 3.4.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer – art. 19.

Uwagi: Osobom z problemami układu oddechowego zezwala się na przewożenie przenośnych pojemników z gazem w ilości niezbędnej na jedną podróż.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RA-a-FR-3

Przedmiot: Transport na potrzeby przewoźnika kolejowego.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy: 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Informacja dotycząca materiałów niebezpiecznych podawana w liście przewozowym.

Treść ustawodawstwa krajowego: Transport na potrzeby przewoźnika kolejowego w ilościach nieprzekraczających limitów określonych w ppkt 1.1.3.6 nie podlega obowiązkowi zgłoszenia ładunku.

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

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RA-a-FR-4

Przedmiot: Zwolnienie z etykietowania niektórych wagonów pocztowych.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy: 5.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Obowiązek umieszczania etykiet na ścianach wagonów.

Treść ustawodawstwa krajowego: W etykiety muszą być zaopatrzone tylko wagony pocztowe przewożące ponad 3 t materiału w tej samej klasie (oprócz 1, 6.2 lub 7).

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (dekret z dnia 5 czerwca 2001 r. w sprawie transportu kolejowego towarów niebezpiecznych, „Dekret RID”) – art. 21.1.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RA-a-FR-5

Przedmiot: Zwolnienie z etykietowania wagonów przewożących małe pojemniki.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy: 5.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Obowiązek umieszczania etykiet na ścianach wagonów.

Treść ustawodawstwa krajowego: Jeśli etykiety umieszczone na małych pojemnikach są wyraźnie widoczne, to wagony nie muszą posiadać etykiet.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer – art. 21.2.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RA-a-FR-6

Przedmiot: Zwolnienie z etykietowania wagonów przewożących pojazdy drogowe z ładunkiem.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy: 5.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Obowiązek umieszczania etykiet na ścianach wagonów.

Treść ustawodawstwa krajowego: Jeśli pojazdy drogowe mają etykiety odpowiadające przewożonym przez nie paczkom, to wagony nie muszą posiadać etykiet.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (dekret z dnia 5 czerwca 2001 r. w sprawie transportu kolejowego towarów niebezpiecznych, „Dekret RID”) – art. 21.3.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

SE Szwecja

RA-a-SE-1

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

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy: 5.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Wagony kolejowe przewożące towary niebezpieczne muszą posiadać etykiety.

Treść ustawodawstwa krajowego: Wagon kolejowy przewożący towary niebezpieczne jako towary ekspresowe nie musi być oznakowany etykietami.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: Dla towarów ekspresowych RID przewiduje ograniczenia ilościowe, dlatego jest to kwestia niewielkich ilości.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

UK Zjednoczone Królestwo

RA-a-UK-1

Przedmiot: Przewóz niektórych towarów radioaktywnych stanowiących niewielkie zagrożenie, takich jak zegary, zegarki, czujniki dymu, tarcze kompasów.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy: Większość wymagań RID.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Całkowite wyłączenie spod przepisów krajowych w zakresie niektórych produktów handlowych zawierających ograniczone ilości materiałów radioaktywnych.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996, reg. 2(6) (as amended by Schedule 5 of the Carriage of Dangerous Goods (Amendment) Regulations 1999).

Uwagi: Odstępstwo to jest środkiem krótkoterminowym, potrzebnym do chwili włączenia do RID zmian podobnych do przepisów IAEA.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RA-a-UK-2

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

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy: 7.5.2.1 i 7.5.2.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Ograniczenia w zakresie niektórych typów ładunków mieszanych.

Treść ustawodawstwa krajowego: Ustawodawstwo krajowe jest mniej restrykcyjne w zakresie mieszanych przewozów materiałów wybuchowych, pod warunkiem że tego rodzaju transport może być wykonany bez ryzyka.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996, reg. 2(6) (as amended by Schedule 5 of the Carriage of Dangerous Goods (Amendment) Regulations 1999).

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

Przykłady wersji, które chce dopuścić Zjednoczone Królestwo:

1. Materiały wybuchowe o numerach w klasyfikacji UN 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 lub 0361 można przewozić w tym samym pojeździe z towarami niebezpiecznymi o numerze w klasyfikacji UN 1942. Ilość towaru UN 1942, który może być dopuszczony do przewozu, ogranicza się przez uznanie go za materiał wybuchowy 1.1D.
2. Materiały wybuchowe o numerach w klasyfikacji UN 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 lub 0453 można przewozić w tym samym pojeździe z towarami niebezpiecznymi (z wyjątkiem gazów łatwopalnych, substancji zakaźnych i substancji toksycznych) dla kategorii transportu 2 lub z towarami niebezpiecznymi dla kategorii transportu 3 lub dla dowolnej ich kombinacji, pod warunkiem że całkowita masa lub objętość towarów niebezpiecznych dla kategorii transportu 2 nie przekracza 500 kg lub 500 l i całkowita masa netto tego rodzaju materiałów wybuchowych nie przekracza 500 kg.

3. Materiały wybuchowe o oznaczeniu 1.4G można przewozić z płynami i gazami łatwopalnymi dla kategorii transportu 2 lub z gazami niepalnymi i nietoksycznymi dla kategorii transportu 3 lub dla dowolnej ich kombinacji w tym samym pojeździe, pod warunkiem że całkowita masa lub objętość towarów niebezpiecznych razem wziętych nie przekracza 200 kg lub 200 l i całkowita masa netto materiałów wybuchowych nie przekracza 20 kg.
4. Artykuły wybuchowe o numerach w klasyfikacji UN 0106, 0107 lub 0257 można przewozić z artykułami wybuchowymi z grup zgodności D, E lub F, których są one składnikami. Całkowita ilość materiałów wybuchowych o numerach UN 0106, 0107 lub 0257 nie może przekraczać 20 kg.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RA-a-UK-3

Przedmiot: Dopuścić różną „maksymalną całkowitą ilość na jednostkę transportową” dla towarów klasy 1 w kategoriach 1 i 2 tabeli w ppkt 1.1.3.1.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy: 1.1.3.1.

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

Treść ustawodawstwa krajowego: Ustanawia zasady dotyczące zwolnień w zakresie ograniczeń ilościowych i mieszanych przewozów materiałów wybuchowych.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(b).

Uwagi: Dopuścić różne limity ilościowe i mnożniki dla ładunków mieszanych w odniesieniu do towarów klasy 1 towary, a mianowicie „50” dla kategorii 1 i „500” dla kategorii 2. Przy obliczaniu ładunków mieszanych stosuje się mnożniki „20” dla kategorii transportu 1 i „2” dla kategorii transportu 2.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RA-a-UK-4

Przedmiot: Przyjęcie RA-a-FR-6.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy: 5.3.1.3.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Złagodzenie wymagań w zakresie oznakowania tablicami w transporcie kombinowanym.

Treść ustawodawstwa krajowego: Wymóg dotyczący umieszczania tablic nie dotyczy przypadków, gdy tablice pojazdu są wyraźnie widoczne.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(12).

Uwagi: Takie przepisy krajowe zawsze obowiązywały w Zjednoczonym Królestwie.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

Na podstawie art. 6 ust. 2 lit. b) ppkt (i) niniejszej dyrektywy.

DE Niemcy

RA-bi-DE-1

Przedmiot: Transport hurtowy materiałów klasy 9 zanieczyszczonych PCB.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy: 7.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Transport hurtowy.

Treść ustawodawstwa krajowego: Upoważnienie do transportu hurtem w zabudowach pojazdów lub uszczelnionych kontenerach, które mają uniemożliwiać przepuszczanie płynów lub pyłu.

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

Uwagi: Odstępstwo 11 ograniczone do dnia 31 grudnia 2004 r.; z roku 2005, te same postanowienia w ADR i RID.

Patrz również: Porozumienie wielostronne M137.

Lista nr 4*.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

RA-bi-DE-2

Przedmiot: Transport opakowanych odpadów niebezpiecznych.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy: 1 do 5.

Treść załącznika do dyrektywy: Klasyfikacja, pakowanie i znakowanie.

Treść ustawodawstwa krajowego: Klasy od 2 do 6.1, 8 i 9: Pakowanie kombinowane i transport niebezpiecznych odpadów w pakunkach i IBC; odpady muszą być zapakowane w opakowania wewnętrzne (w formie, w jakiej zostały zebrane) i zaklasyfikowane do określonych grup odpadów (w celu uniknięcia niebezpiecznych reakcji w obrębie grupy odpadów); wykorzystanie specjalnych pisemnych instrukcji odnoszących się do grup odpadów i stosowanych jako list przewozowy; zbiórka odpadów domowych i laboratoryjnych itp.

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

Uwagi: Lista nr 6*.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

SE Szwecja

RA-bi-SE-1

Przedmiot: Transport odpadów niebezpiecznych do zakładów utylizacji odpadów niebezpiecznych.

Odniesienie do załącznika II sekcja II.1 do niniejszej dyrektywy: 2, 5.2 i 6.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Klasyfikacja, znakowanie i etykietowanie oraz wymagania dotyczące konstrukcji i badania opakowań.

Treść ustawodawstwa krajowego: Ustawodawstwo obejmuje kryteria uproszczonej klasyfikacji, mniej restrykcyjne wymagania dotyczące konstrukcji i badania opakowań oraz zmienione wymagania dotyczące znakowania i etykietowania. Zamiast klasyfikować odpady niebezpieczne zgodnie z RID, kwalifikuje się je do różnych grup odpadów. Każda grupa odpadów zawiera substancje, które mogą, zgodnie z RID, być pakowane razem (pakowanie mieszane). Każde opakowanie zamiast numerem UN musi być oznaczone odpowiednim kodem grupy odpadów.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi: Przepisy te można stosować tylko do transportu odpadów niebezpiecznych z miejsc publicznych recyklingu do zakładów utylizacji odpadów niebezpiecznych.

Termin ważności: 30 czerwca 2015 r.

ZAŁĄCZNIK III

TRANSPORT ŚRÓDLĄDOWY

III.1. ADN

Rozporządzenia załączone do ADN, stosowane z mocą od dnia 1 lipca 2009 r., oraz art. 3 lit. f), art. 3 lit. h), art. 8 ust. 1, art. 8 ust. 3 ADN, przy czym rozumie się, że wyrazy „umawiająca się strona” zastępuje się odpowiednio wyrazami „państwo członkowskie”.

III.2. Dodatkowe przepisy przejściowe

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

III.3. Odstępstwa krajowe

III

(Akty przyjęte na mocy Traktatu UE)

AKTY PRZYJĘTE NA MOCY TYTUŁU V TRAKTATU UE

WSPÓLNE STANOWISKO RADY 2008/761/WPZiB

z dnia 29 września 2008 r.

przedłużające obowiązywanie wspólnego stanowiska 2004/694/WPZiB w sprawie dalszych środków wspierających skuteczne wykonanie mandatu Międzynarodowego Trybunału Karnego dla Byłej Jugosławii (MTKJ)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 15,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 11 października 2004 r. Rada przyjęła wspólne stanowisko 2004/694/WPZiB ⁽¹⁾, którego celem było zamrożenie wszystkich funduszy i zasobów gospodarczych należących do osób, które zostały oficjalnie oskarżone przez MTKJ o popełnienie zbrodni wojennych, ale które uniknęły aresztowania przez ten trybunał.
- (2) Wspólne stanowisko 2004/694/WPZiB obowiązuje do dnia 10 października 2008 r.
- (3) Rada stwierdza, że obowiązywanie wspólnego stanowiska 2004/694/WPZiB należy przedłużyć o kolejne 12 miesięcy.
- (4) Wspólnotowe przepisy wykonawcze są określone w rozporządzeniu Rady (WE) nr 1763/2004 z dnia 11 października 2004 r. nakładającym określone środki

ograniczające dla wsparcia skutecznego wykonania mandatu Międzynarodowego Trybunału Karnego dla byłej Jugosławii (MTKJ) ⁽²⁾,

PRZYJMUJE NINIEJSZE WSPÓLNE STANOWISKO:

Artykuł 1

Obowiązywanie wspólnego stanowiska 2004/694/WPZiB przedłuża się do dnia 10 października 2009 r.

Artykuł 2

Niniejsze wspólne stanowisko staje się skuteczne z dniem przyjęcia.

Artykuł 3

Niniejsze wspólne stanowisko zostaje opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Sporządzono w Brukseli, dnia 29 września 2008 r.

W imieniu Rady
M. BARNIER
Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 315 z 14.10.2004, s. 52.⁽²⁾ Dz.U. L 315 z 14.10.2004, s. 14.

NOTA DO CZYTELNIKA

Instytucje postanowiły zaprzestać umieszczania w swoich tekstach wzmianek o ostatnich zmianach cytowanych aktów.

O ile nie określono inaczej, akty, do których następują odesłania w opublikowanych tekstach, są aktami obecnie obowiązującymi.