Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B

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)

(Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Decyzja Komisji 2009/240/WE z dnia 4 marca 2009 r.	L 71	23	17.3.2009
►M2	Decyzja Komisji 2010/187/UE z dnia 25 marca 2010 r.	L 83	24	30.3.2010
►M3	Dyrektywa Komisji 2010/61/UE z dnia 2 września 2010 r.	L 233	27	3.9.2010
►M4	Decyzja Komisji 2011/26/UE z dnia 14 stycznia 2011 r.	L 13	64	18.1.2011
►M5	Decyzja wykonawcza Komisji 2012/188/UE z dnia 4 kwietnia 2012 r.	L 101	18	11.4.2012
►M6	Dyrektywa Komisji 2012/45/UE z dnia 3 grudnia 2012 r.	L 332	18	4.12.2012
►M7	Decyzja wykonawcza Komisji 2013/218/UE z dnia 6 maja 2013 r.	L 130	26	15.5.2013
►M8	Dyrektywa Komisji 2014/103/UE z dnia 21 listopada 2014 r.	L 335	15	22.11.2014
►M9	Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/217 z dnia 10 kwietnia 2014 r.	L 44	1	18.2.2015
►M10	Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/974 z dnia 17 czerwca 2015 r.	L 157	53	23.6.2015
►M11	Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2016/629 z dnia 20 kwietnia 2016 r.	L 106	26	22.4.2016
►M12	Dyrektywa Komisji (UE) 2016/2309 z dnia 16 grudnia 2016 r.	L 345	48	20.12.2016
►M13	Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2017/695 z dnia 7 kwietnia 2017 r.	L 101	37	13.4.2017
►M14	Dyrektywa Komisji (UE) 2018/217 z dnia 31 stycznia 2018 r.	L 42	52	15.2.2018
►M15	Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/936 z dnia 29 czerwca 2018 r.	L 165	42	2.7.2018

▼B

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)

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;

▼B

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.

▼B

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

▼B

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 odstępstwie 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 odstępstwa.

Jeżeli nie 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, 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

▼B

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 określane są przez państwa członkowskie.

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

▼B

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. Uchyla 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.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

TRANSPORT DROGOWY

▼M14

I.1. **ADR**

Załączniki A i B do ADR, stosowane z mocą od dnia 3 stycznia 2018 r., przy czym rozumie się, że wyrazy „umawiająca się strona” zastępuje się odpowiednio wyrazami „państwo członkowskie”.

▼B

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.

▼M15

I.3. **Odstępstwa krajowe**

Odstępstwa przyznane państwom członkowskim dotyczące transportu towarów niebezpiecznych na terytorium tych państw na podstawie art. 6 ust. 2 dyrektywy 2008/68/WE.

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

▼**M15**

Na podstawie art. 6 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2008/68/WE

AT Austria

RO-a-AT-1

Przedmiot: Małe ilości wszystkich klas z wyjątkiem 1, 6.2 i 7

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 3.4

Treść załącznika do dyrektywy: Transport towarów niebezpiecznych pakowanych w ograniczonych ilościach

Treść przepisów krajowych: Do 30 kg lub litrów towarów niebezpiecznych nienależących do kategorii transportu 0 lub 1 w opakowaniach wewnętrznych LQ lub w opakowaniach zgodnie z ADR; w przypadku towarów w stałym stanie skupienia – możliwe jest pakowanie łączne w kartonach poddanych testom i oznaczonym literą X.

Użytkownicy końcowi mają możliwość odebrania ich ze sklepu i oddania, detaliści zaś przewożenia ich do użytkowników końcowych lub między swoimi sklepami.

Pułap na jednostkę transportową wynosi 333 kg lub litrów, a dopuszczalny zasięg to 100 km.

Kartony muszą być oznaczone w sposób jednolity i zaopatrzone w uproszczony dokument przewozowy.

Zastosowanie mają tylko nieliczne przepisy dotyczące załadunku i przeładunku.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: -

Uwagi:

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2022 r.

BE Belgia

RO–a–BE–1

Przedmiot: Klasa 1 – Małe ilości.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 1.1.3.6

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

Treść przepisów krajowych: Podmiotom gospodarczym prowadzącym składy odległe od punktów zaopatrzenia można zezwolić na transport maksymalnie 25 kg dynamitu lub silnych materiałów wybuchowych i 300 detonatorów w zwykłych pojazdach silnikowych z zastrzeżeniem warunków określonych przez służbę ds. materiałów wybuchowych.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Article 111 de l'arrêté royal 23 septembre 1958 sur les produits explosifs*.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2020 r.

RO–a–BE– 2

Przedmiot: Transport nieoczyszczonych pustych pojemników po produktach różnych klas.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.1.6

Treść przepisów krajowych: wskazanie w dokumencie przewozowym: „nieoczyszczone puste opakowania po produktach różnych klas”.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: Dérogation 6-97.

Data utraty mocy prawnej: 31 grudnia 2022 r.

▼**M15**

RO–a–BE-3

Przedmiot: Przyjęcie RO–a–UK–4.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: odstępstwo 4-2004

Data utraty mocy prawnej: 31 grudnia 2022 r.

RO–a–BE-4

Przedmiot: Zwolnienie ze wszystkich wymogów ADR w odniesieniu do transportu krajowego maksymalnie 1 000 zużytych jonowych czujników dymu z prywatnych gospodarstw domowych do zakładu przetwarzania w Belgii, za pośrednictwem punktów zbiórki przewidzianych w scenariuszu selektywnej zbiórki czujników dymu.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: Wszystkie wymogi.

Treść przepisów krajowych: Wykorzystanie jonowych czujników dymu w gospodarstwach domowych nie podlega regulacyjnemu nadzorowi radiologicznemu, jeżeli czujnik dymu należy do homologowanego typu. Transport takich czujników dymu do użytkownika końcowego jest również zwolniony z wymogów ADR. (zob. 1.7.1.4 lit. e)).

Dyrektywa 2002/96/WE (w sprawie zużytego sprzętu elektrotechnicznego i elektronicznego) zobowiązuje do selektywnej zbiórki zużytych czujników dymu przeznaczonych do przetworzenia obwodów oraz, w przypadku jonowych czujników dymu, do usunięcia substancji radioaktywnych. W celu umożliwienia takiej selektywnej zbiórki opracowano scenariusz mający za zadanie zachęcenie gospodarstw domowych do przekazywania zużytych czujników dymu do punktów zbiórki, z których czujniki takie mogą być przewiezione do zakładu przetwarzania, niekiedy poprzez drugi punkt zbiórki lub miejsce tymczasowego składowania.

W punktach zbiórki udostępnione zostaną opakowania metalowe, w których umieścić można nie więcej niż 1 000 czujników dymu. Z punktów zbiórki jedno takie opakowanie z czujnikami dymu może zostać przetransportowane wraz z innymi odpadami do tymczasowego składowiska lub zakładu przetwarzania. Opakowanie opatruje się etykietą z napisem „czujnik dymu”.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: scenariusz selektywnej zbiórki czujników dymu objęty jest warunkami usuwania homologowanych przyrządów, przewidzianymi w art. 3.1.d.2 dekretu królewskiego z dnia 20 lipca 2001 r.: rozporządzenie w sprawie powszechnej ochrony przed promieniowaniem.

Uwagi: Odstępstwo to jest niezbędne w celu umożliwienia selektywnej zbiórki zużytych jonowych czujników dymu.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2020 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 sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 4.1.10 oraz 7.5.2.1

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące opakowań mieszanych i ładunków mieszanych.

Treść przepisów krajowych: 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 zwolnieniu. Nie wolno przekraczać wartości 1 000 (porównywalne z pkt 1.1.3.6.4).

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 28*.

Uwagi: Zwolnienie 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.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

RO–a–DE-2

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.1.1 oraz 5.4.1.1.6

Treść załącznika do dyrektywy: Treść dokumentu przewozowego.

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

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 18*.

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

Odstępstwo zarejestrowane przez Komisję pod nr 22 (zgodnie z art. 6 ust. 10 dyrektywy 94/55/WE).

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–a–DE-3

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: Przepisy dotyczące towarów o numerach UN 1202, 1203 i 1223.

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

Treść przepisów krajowych: Specyfikacja mających zastosowanie przepisów i przepisów pomocniczych dotyczących stosowania odstępstwa; do 1 000 l: porównywalne z pustymi, nieoczyszczonymi opakowaniami; powyżej 1 000 l: zgodność z określonymi przepisami dotyczącymi cystern, transport wyłącznie pustych i nieczyszczonych.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 24*.

Uwagi: Lista nr 7, 38, 38a.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–a–DE-5

Przedmiot: Pozwolenie na stosowanie opakowań kombinowanych.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 4.1.10.4 MP2

Treść załącznika do dyrektywy: Zakaz stosowania opakowania kombinowanego.

Treść przepisów krajowych: 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 przepisów krajowych: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 21*.

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

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

DK Dania

RO–a–DK–2

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 7.5.2.2

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące opakowań mieszanych.

Treść przepisów krajowych: W transporcie drogowym towarów niebezpiecznych należy przestrzegać zasad ADR.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Bekendtgørelse nr. 729 of 15. august 2001 om vejtransport of farligt gods § 4, stk. l.*

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 duńskich przepisów w zakresie transportu towarów niebezpiecznych władze duńskie zezwolą na tego rodzaju transport na następujących warunkach:

1. przewozi się nie więcej niż 25 kg substancji wybuchowych w grupie D;

2. przewozi się nie więcej niż 200 sztuk detonatorów w grupie B;

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 metr. Odległość ta musi być zachowana nawet po gwałtownym hamowaniu. 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.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–a–DK-3

Przedmiot: Transport drogowy opakowań lub artykułów zawierających odpady lub pozostałości niektórych klas towarów niebezpiecznych zebranych z gospodarstw domowych i przedsiębiorstw w celu ich unieszkodliwienia.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: Części i działy 2, 3, 4.1, 5.1, 5.2, 5.4, 6, 8.1 oraz 8.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Zasady klasyfikacji, przepisy szczególne, przepisy dotyczące opakowań, procedury nadawcze, wymagania dotyczące konstrukcji i badania opakowań, ogólne wymagania dotyczące jednostek transportowych i przewożonego wyposażenia oraz wymagania dotyczące szkoleń.

Treść przepisów krajowych: Opakowania wewnętrzne lub artykuły zawierające odpady lub pozostałości niektórych klas towarów niebezpiecznych zebranych z gospodarstw domowych lub przedsiębiorstw w celu ich unieszkodliwienia mogą być umieszczane razem w określonych opakowaniach zewnętrznych lub opakowaniach zbiorczych i przewożone zgodnie ze specjalnymi procedurami nadawczymi obejmującymi szczególne ograniczenia w zakresie opakowania i oznakowania. Ilość niebezpiecznych towarów na opakowanie wewnętrzne, opakowanie zewnętrzne lub jednostkę transportową jest ograniczona.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Bekendtgørelse nr. 818 af 28. juni 2011 om vejtransport af farligt gods § 4, stk. 3*.

Uwagi: Nie jest możliwe, aby podmioty gospodarujące odpadami zastosowały wszystkie przepisy sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE w przypadku, gdy odpady lub pozostałości towarów niebezpiecznych są zbierane z gospodarstw domowych i przedsiębiorstw w celu ich unieszkodliwienia. Odpady znajdują się zazwyczaj w opakowaniach, w których dokonano sprzedaży detalicznej.

Data utraty mocy prawnej: 1 stycznia 2019 r.

▼**M15**

FI Finlandia

RO-a-FI-1

Przedmiot: Transport pewnych ilości towarów niebezpiecznych w autobusach

Podstawa prawna: dyrektywa 2008/68/WE, art. 6 ust. 2 lit. a)

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: części 1, 4 i 5.

Treść załącznika do dyrektywy: Odstępstwa, przepisy dotyczące opakowań, oznaczania i dokumentacji.

Treść przepisów krajowych:

W autobusach z pasażerami można przewozić jako ładunek niewielkie ilości towarów niebezpiecznych, tak aby ich całkowita ilość nie przekraczała 200 kilogramów. W autobusie osoba prywatna może przewozić towary niebezpieczne, o których mowa w sekcji 1.1.3, jeżeli towary te zostały zapakowane do sprzedaży detalicznej i są przeznaczone do osobistego użytku. Całkowita ilość substancji ciekłych łatwopalnych w pojemnikach do wielokrotnego napełniania nie może przekraczać 5 litrów.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych:

Rozporządzenie fińskiej agencji ds. bezpieczeństwa transportu w sprawie drogowego transportu towarów niebezpiecznych i dekret rządowy w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych (194/2002)

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–a–FI–2

Przedmiot: Opis pustych cystern w dokumencie przewozowym.

Podstawa prawna: dyrektywa 2008/68/WE, art. 6 ust. 2 lit. a)

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: części 5, 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy:

Postanowienia szczególne dotyczące przewozu w pojazdach-cysternach lub jednostkach transportowych z więcej niż jednym zbiornikiem

Treść przepisów krajowych:

W przypadku przewozu pustych, nieoczyszczonych pojazdów-cystern lub jednostek transportowych posiadających jeden zbiornik lub więcej zbiorników oznaczonych zgodnie z pkt 5.3.2.1.3 ostatnim przewożonym ładunkiem wskazanym w dokumencie przewozowym może być substancja o najniższej temperaturze zapłonu.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych:

Rozporządzenie fińskiej agencji ds. bezpieczeństwa transportu w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO-a-FI-3

Przedmiot: Etykietowanie i oznaczenie jednostki transportowej przewożącej materiały wybuchowe.

Podstawa prawna: dyrektywa 2008/68/WE, art. 6 ust. 2 lit. a)

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.3.2.1.1

Treść załącznika do dyrektywy: Ogólne przepisy dotyczące oznaczania przy użyciu pomarańczowej tabliczki.

Treść przepisów krajowych:

Jednostki transportowe (zazwyczaj furgonetki) przewożące małe ilości materiałów wybuchowych (maksymalnie 1 000 kg masy netto) do kopalni odkrywkowych i na tereny prowadzenia robót mogą być oznakowane z przodu i z tyłu za pomocą tabliczki przedstawionej w modelu nr 1.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych:

Rozporządzenie fińskiej agencji ds. bezpieczeństwa transportu w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

FR Francja

RO–a–FR–2

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: Załączniki A i B.

Treść przepisów krajowych: Zwolnienie z wymogów ADR dotyczących transportu odpadów powstających na skutek działalności w zakresie opieki zdrowotnej związanej z ryzykiem zakażeń, objętych kodem UN 3291 o masie mniejszej lub równej 15 kg.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route — Article 12*.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–a–FR-5

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 8.3.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Transport pasażerów i towarów niebezpiecznych.

Treść przepisów krajowych: Transport towarów niebezpiecznych innych niż towary należące do klasy 7, dozwolony w pojazdach transportu publicznego jako przewóz bagażu podręcznego: stosuje się jedynie przepisy odnoszące się do pakowania, znakowania i etykietowania paczek, określone w pkt 4.1, 5.2 i 3.4.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Arrêté du 29 mai 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres, annexe I paragraphe 3.1*.

Uwagi: W bagażu podręcznym dopuszcza się jedynie przewóz towarów niebezpiecznych przeznaczonych do osobistego lub zawodowego użytku własnego. Osobom cierpiącym na zaburzenia oddechowe zezwala się na przewożenie przenośnych naczyń z gazem w ilości niezbędnej na jedną podróż.

Data utraty mocy prawnej: 28 lutego 2022 r.

RO–a–FR-6

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Obowiązek posiadania dokumentu przewozowego.

Treść przepisów krajowych: Transport własny małych ilości towarów niebezpiecznych innych niż towary należące do klasy 7, nieprzekraczających ograniczeń określonych w pkt 1.1.3.6, nie podlega obowiązkowi posiadania dokumentu przewozowego określonemu w pkt 5.4.1.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Arrêté du 29 mai 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres annexe I, paragraphe 3.2.1*.

Data utraty mocy prawnej: 28 lutego 2022 r.

RO–a–FR-7

Przedmiot: Transport drogowy próbek substancji chemicznych, mieszanin i wyrobów zawierających towary niebezpieczne do celów nadzoru rynku.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: Części od 1 do 9.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy ogólne, klasyfikacja, przepisy szczególne i zwolnienia dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych pakowanych w ograniczonych ilościach, przepisy dotyczące wykorzystania opakowań oraz cystern, procedury nadawcze, wymagania dotyczące konstrukcji opakowań, przepisy dotyczące warunków transportu, przeładunku, załadunku i rozładunku, wymagania dotyczące sprzętu transportowego i operacji transportowych, wymagania dotyczące konstrukcji i zatwierdzania pojazdów.

▼**M15**

Treść przepisów krajowych: Próbki substancji chemicznych, mieszanin i wyrobów zawierających materiały niebezpieczne i przewożone do analizy w ramach nadzoru rynku muszą być zapakowane w opakowania kombinowane. Muszą być one zgodne z przepisami dotyczącymi maksymalnych ilości w odniesieniu do opakowania wewnętrznego w zależności od rodzaju przewożonych towarów niebezpiecznych. Opakowanie zewnętrzne musi spełniać wymogi dotyczące skrzyń ze sztywnego tworzywa sztucznego (4H2, rozdział 6.1 sekcja I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE). Opakowanie zewnętrzne musi zawierać oznakowanie z pkt 3.4.7 sekcja I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE oraz musi być opatrzone napisem „Próbki do analizy" (w języku francuskim: „*Echantillons destinés à l'analyse*"). Jeżeli przepisy te są przestrzegane, przewóz nie podlega przepisom sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Arrêté du 12 décembre 2012 modifiant l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres*

Uwagi: Zwolnienie przewidziane w pkt 1.1.3 sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE nie obejmuje transportu próbek towarów niebezpiecznych do analizy realizowanego przez właściwe organy lub w ich imieniu. W celu zapewnienia skutecznego nadzoru rynku Francja wprowadziła procedurę opartą na systemie mającym zastosowanie do ograniczonych ilości, aby zapewnić bezpieczeństwo transportu próbek zawierających towary niebezpieczne. Z uwagi na fakt, iż stosowanie przepisów tabeli A nie zawsze jest możliwe, limit ilości dla opakowania wewnętrznego określono w bardziej funkcjonalny sposób.

Data utraty mocy prawnej: 1 stycznia 2019 r.

HU Węgry

RO-a-HU-1

Przedmiot: Przyjęcie RO-a-DE-2

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *A nemzeti fejlesztési miniszter rendelete az ADR Megállapodás A és B Mellékletének belföldi alkalmazásáról*

Data utraty mocy prawnej: 30 stycznia 2020 r.

RO–a-HU-2

Przedmiot: Przyjęcie RO-a-UK-4

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *A nemzeti fejlesztési miniszter rendelete az ADR Megállapodás A és B Mellékletének belföldi alkalmazásáról*

Data utraty mocy prawnej: 30 stycznia 2020 r.

IE Irlandia

RO–a–IE–1

Przedmiot: Zwolnienie z wymogu zawartego w rozdziale 5.4.0 ADR dotyczącego dokumentu przewozowego w związku z przewozem pestycydów klasy 3 ADR, wymienionych w pkt 2.2.3.3 jako pestycydy FT2 (temp. zapł. < 23 °C) oraz klasy 6.1 ADR, wymienionych w podrozdziale 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 podrozdziale 1.1.3.6 ADR.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4

Treść załącznika do dyrektywy: Wymóg posiadania dokumentu przewozowego.

Treść przepisów krajowych: Dokument przewozowy nie jest wymagany do przewozu pestycydów klasy 3 oraz 6.1 ADR, gdy ilości przewożonych towarów niebezpiecznych nie przekraczają ilości określonych w podrozdziale 1.1.3.6 ADR.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *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.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

RO–a–IE-4

Przedmiot: Zwolnienie z wymagań określonych w działach 5.3, 5.4, części 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 sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.3, 5.4, 7 oraz załącznik B.

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

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

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: Proponowana zmiana do „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004".

Uwagi: Główna działalność polega na dystrybucji opakowań z napojami, które nie są substancjami objętymi zakresem ADR, razem z małą liczbą niewielkich butli zawierających gazy stosowane w dystrybutorach tych napojów.

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

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–a–IE-5

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 1.1.4.2, 4.1 oraz 6.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące przewozu w ramach transportu multimodalnego, włącznie z przewozem drogą morską, wykorzystywania butli i bębnów ciśnieniowych w przypadku gazów klasy 2 ADR oraz konstrukcji i badania butli i bębnów ciśnieniowych w przypadku gazów klasy 2 ADR.

Treść przepisów krajowych: Postanowienia działu 4.1 oraz 6.2 nie mają zastosowania do butli i bębnów ciśnieniowych zawierających gazy klasy 2, pod warunkiem że (i) butle i bębny ciśnieniowe są konstruowane i testowane zgodnie z kodeksem IMDG; (ii) butle i bębny ciśnieniowe są wykorzystywane zgodnie z kodeksem IMDG; (iii) butle i bębny ciśnieniowe zostały przetransportowane do nadawcy środkami transportu multimodalnego, włącznie z przewozem drogą morską; (iv) transport butli i bębnów ciśnieniowych do użytkownika końcowego obejmuje tylko jedną podróż, od odbiorcy transportu multimodalnego (o którym mowa w ppkt (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, z którego przewieziono je w sposób multimodalny (o którym mowa w ppkt (iii))); oraz (vi) butle i bębny ciśnieniowe są rozprowadzane lokalnie na terytorium państwa w małych ilościach.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: Proponowana zmiana do „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004".

▼**M15**

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 zakresem obowiązywania ADR. Po użyciu nominalnie puste butle i bębny ciśnieniowe muszą zostać zwrócone do kraju pochodzenia w celu ich ponownego napełnienia specjalnie określonymi gazami – nie mogą być one ponownie napełniane w Irlandii ani w żadnej części obszaru objętego zakresem obowiązywania ADR. Mimo że nie są one zgodne z ADR, są one zgodne z kodeksem IMDG i akceptowane do jego celów. 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 granicach Irlandii wchodzić będzie w zakres zmienionego art. 6 ust. 9 dyrektywy 94/55/WE.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–a–IE-6

Przedmiot: Zwolnienie z wymogu zawartego w niektórych przepisach sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE dotyczących opakowań, oznaczania i etykietowania małych ilości (poniżej ograniczeń określonych w pkt 1.1.3.6) przeterminowanych artykułów pirotechnicznych o kodach klasyfikacyjnych 1.3G, 1.4G oraz 1.4S klasy 1 według sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE, oznaczonych odpowiednimi numerami identyfikacyjnymi substancji UN 0092, UN 0093, UN 0191, UN 0195, UN 0197, UN 0240, UN 0312, UN 0403, UN 0404, UN 0453, UN 0505, UN 0506 lub UN 0507, w przypadku przewozu do koszar lub na poligony wojskowe w celu ich unieszkodliwienia.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: części 1, 2, 4, 5 i 6

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy ogólne. Klasyfikacja. Przepisy dotyczące opakowań. Przepisy dotyczące przesyłek. Konstrukcja i badanie opakowań.

Treść przepisów krajowych: Przepisy sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE dotyczące opakowań, oznaczania i etykietowania przeterminowanych artykułów pirotechnicznych oznaczonych odpowiednimi numerami identyfikacyjnymi UN 0092, UN 0093, UN 0191, UN 0195, UN 0197, UN 0240, UN 0312, UN 0403, UN 0404, UN 0453, UN 0505, UN 0506 lub UN 0507 w przypadku przewozu do koszar lub na poligony wojskowe nie mają zastosowania pod warunkiem przestrzegania ogólnych przepisów sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE dotyczących opakowań oraz pod warunkiem zamieszczenia w dokumencie przewozowym informacji dodatkowych. Odstępstwo ma zastosowanie wyłącznie do transportu lokalnego do koszar lub na poligony wojskowe małych ilości przeterminowanych artykułów pirotechnicznych w celu ich bezpiecznego unieszkodliwienia.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: S.I. 349 of 2011 Regulation 57(f) and (g).

Uwagi: Przewóz małych ilości „przeterminowanych” morskich artykułów pirotechnicznych, szczególnie dostarczanych przez właścicieli łodzi rekreacyjnych oraz dostawców okrętowych do koszar lub na poligony wojskowe w celu ich bezpiecznego unieszkodliwienia sprawiał problemy, szczególnie w związku z wymaganiami dotyczącymi opakowań. Odstępstwo to dotyczy transportu lokalnego małych ilości (poniżej ilości określonych w pkt 1.1.3.6), obejmującego wszystkie numery UN przypisane morskim artykułom pirotechnicznym.

Data utraty mocy prawnej: 30 stycznia 2020 r.

RO–a–IE-7

Przedmiot: Przyjęcie RO-a-UK-4

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: -

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2022 r.

PT Portugalia

RO-a-PT-3

Przedmiot: Przyjęcie RO-a-UK-4

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: –

Data utraty mocy prawnej: 30 stycznia 2022 r.

▼**M15**

SE Szwecja

RO-a-SE-1

Przedmiot: Przyjęcie RO-a-FR-7

Podstawa prawna: dyrektywa 2008/68/WE, art. 6 ust. 2 lit. a) (niewielkie ilości)

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: części 1–9.

Treść dyrektywy:

Odniesienie do przepisów krajowych: Särskilda bestämmelser om visa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi:

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2022 r.

UK Zjednoczone Królestwo

RO–a–UK–1

Przedmiot: Przewóz niektórych towarów zawierających materiały radioaktywne stanowiące niewielkie zagrożenie, takich jak zegary, zegarki, czujniki dymu, tarcze kompasów (E1).

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: Większość wymogów ADR.

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

Treść przepisów krajowych: Całkowite zwolnienie z 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 maksymalnie 500 wykrywaczy dymu do użytku domowego, których indywidualna aktywność nie przekracza 40 kBq; lub w jakimkolwiek pojeździe bądź wagonie kolejowym maksymalnie pięć urządzeń świetlnych z trytem gazowym, których indywidualna aktywność nie przekracza 10 GBq).

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *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).

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–a–UK-2

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 1.1.3.6.2 oraz 1.1.3.6.3.

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

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

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

Uwagi: Zwolnienie to jest odpowiednie na potrzeby transportu krajowego, w którym dokument przewozowy nie zawsze jest właściwy w przypadkach, gdy chodzi o dystrybucję lokalną.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

RO–a–UK-3

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 8.1.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymóg posiadania urządzeń gaśniczych w pojazdach.

Treść przepisów krajowych: Uchyla wymóg posiadania gaśnic przeciwpożarowych przy przewozie tylko opakowań objętych wyłączeniem (UN 2908, 2909, 2910 i 2911).

Ogranicza zakres wymogu do przypadków, gdy przewożona jest jedynie mała liczba opakowań.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002: Regulation 5(4)(d)*.

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

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–a–UK-4

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 6.1.

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

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

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *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 dla końcowych etapów przewozu ze składu dystrybucyjnego do detalisty lub użytkownika bądź od detalisty do użytkownika końcowego. Celem niniejszego odstępstwa jest umożliwienie przewozu naczyń wewnętrznych z towarami przeznaczonymi do dystrybucji lokalnej na ostatnim etapie dystrybucji lokalnej bez opakowania zewnętrznego.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–a–UK-5

Przedmiot: Dopuszczenie innej „maksymalnej ilości całkowitej przypadającej na jednostkę transportową” dla towarów klasy 1 w kategoriach 1 i 2 z tabeli w pkt 1.1.3.6.3 (N10).

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 1.1.3.6.3. oraz 1.1.3.6.4.

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

Treść przepisów krajowych: Ustanowienie zasad dotyczących zwolnień w zakresie ograniczeń ilościowych i mieszanych ładunków materiałów wybuchowych.

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

Uwagi: Celem jest umożliwienie wprowadzenia różnych ograniczeń ilościowych dla towarów klasy 1, mianowicie „50” dla kategorii 1 i „500” dla kategorii 2. Na potrzeby obliczania ładunków mieszanych stosuje się mnożniki „20” dla kategorii transportu 1 i „2” dla kategorii transportu 2.

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

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

RO–a–UK-6

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 7.5.5.2.

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

Treść przepisów krajowych: Ograniczenia przewożonych ilości substancji i artykułów wybuchowych.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *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 1.1 J.

Wiele artykułów klas 1.1C, 1.1D, 1.1E i 1.1 J przewożonych w Unii to duże lub wielkogabarytowe 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) powodują duże trudności przy załadunku i rozładunku tego rodzaju artykułów. Niektóre artykuły wymagają specjalnych urządzeń załadowczych i rozładowczych na początku i końcu transportu. W praktyce urządzenia tego rodzaju rzadko występują. W Zjednoczonym Królestwie używa się niewielu pojazdów EX/III i wymóg konstruowania dalszych specjalistycznych pojazdów EX/III do przewozu tego typu materiałów wybuchowych byłby niezwykle uciążliwy dla branży.

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 2008/68/WE. W celu 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 przypadki (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 pojazdów. Dowody pochodzące ze sprawozdań wojskowych i danych z prób uderzeń pocisków wskazują, że do wywołania eksplozji nabojów potrzebna jest prędkość zderzenia przekraczająca prędkość otrzymywaną w próbie spadowej z wysokości 12 m.

Obecne normy bezpieczeństwa nie byłyby naruszone.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–a–UK-7

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 8.4 oraz 8.5 S1(6).

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

Treść przepisów krajowych: 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, dział 8.5 S1(6).

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 24*.

Uwagi: W kontekście krajowym wymagania ADR w zakresie nadzoru nie zawsze są wykonalne.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

RO–a–UK-8

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 7.5.2.1. oraz 7.5.2.2.

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

Treść przepisów krajowych: Przepisy krajowe są mniej restrykcyjne w zakresie mieszanych ładunków materiałów wybuchowych, pod warunkiem że tego rodzaju transport może być wykonany bez ryzyka.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, Regulation 18*.

Uwagi: Zjednoczone Królestwo pragnie dopuścić kilka wariantów zasad dotyczących równoczesnego przewozu materiałów wybuchowych różnych rodzajów oraz materiałów wybuchowych razem z innymi towarami niebezpiecznymi. Każdy wariant ma mieć ograniczenia ilościowe dotyczące jednego lub wielu elementów składowych ładunku i będzie dopuszczony, 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 wariantów, które chce dopuścić Zjednoczone Królestwo:

1. Materiały wybuchowe o numerach klasyfikacyjnych 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, którym przypisano w klasyfikacji numer UN 1942. Ilość towaru o numerze UN 1942 dopuszczoną do przewozu ogranicza się przez uznanie go za materiał wybuchowy o kodzie 1.1D.

2. Materiały wybuchowe o numerach 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) w ramach kategorii transportu 2 lub z towarami niebezpiecznymi w ramach kategorii transportu 3 lub w ramach dowolnej ich kombinacji, pod warunkiem że całkowita masa lub objętość towarów niebezpiecznych dla kategorii transportu 2 nie przekracza 500 kg lub 500 l, a całkowita masa netto tego rodzaju materiałów wybuchowych nie przekracza 500 kg.

3. Materiały wybuchowe o kodzie klasyfikacyjnym 1.4G można przewozić z płynami i gazami łatwopalnymi w ramach kategorii transportu 2 lub z gazami niepalnymi i nietoksycznymi w ramach kategorii transportu 3 bądź w 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, a 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.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–a–UK-9

Przedmiot: Alternatywa dla umieszczania pomarańczowych tabliczek w przypadku małych przesyłek materiałów promieniotwórczych w małych pojazdach.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.3.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymóg umieszczania pomarańczowych tabliczek na małych pojazdach przewożących materiały promieniotwórcze.

Treść przepisów krajowych: Zezwala się na wszelkie odstępstwa zatwierdzone zgodnie z odnośną procedurą. Wnioskowane odstępstwo jest następujące:

▼**M15**

Pojazdy muszą:

a) być opatrzone plakietkami zgodnie z właściwymi postanowieniami ADR, rozdział 5.3.2; lub

b) w przypadku pojazdów przewożących nie więcej niż dziesięć opakowań zawierających materiały promieniotwórcze nierozszczepialne lub rozszczepialne i gdy suma indeksów przewozowych tych opakowań nie przekracza 3, mogą mieć oznakowanie zgodne z wymogami przepisów krajowych.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002, Regulation 5(4)(d)*.

Uwagi:

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO-a-UK-10

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: wszystkie przepisy.

Treść przepisów krajowych: Zwolnienie z wymagań określonych w sekcji I.1 załącznika I dotyczących transportu odpadów powstających na skutek działalności w zakresie opieki zdrowotnej związanej z ryzykiem zakażeń, objętych numerem UN 3291 o masie mniejszej niż lub równej 15 kg.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: Przedmiotowe odstępstwo zostało początkowo wprowadzone na mocy *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2009*.

Data utraty mocy prawnej: 1 stycznia 2023 r.

Na podstawie art. 6 ust. 2 lit. b) ppkt (i) dyrektywy 2008/68/WE

BE Belgia

RO–bi–BE–4

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 3.2.

Treść przepisów krajowych: W drodze odstępstwa od tabeli w dziale 3.2 dopuszcza się używanie, pod pewnymi warunkami, kontenera-cysterny o kodzie cysterny L4BH zamiast kodu cysterny L4DH w transporcie płynu reagującego z wodą, toksycznego, III, bez innych określeń.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Dérogation 01 — 2002*.

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

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2020 r.

RO–bi–BE-5

Przedmiot: Transport odpadów do zakładów unieszkodliwiania odpadów.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.2, 5.4, 6.1.

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

Treść przepisów krajowych: 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 produkcji opakowań są mniej restrykcyjne.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *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 unieszkodliwiania odpadów.

Data utraty mocy prawnej: 31 grudnia 2022 r.

▼**M15**

RO–bi–BE-6

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–SE–5

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: odstępstwo 01-2004

Data utraty mocy prawnej: 31 grudnia 2022 r.

RO–bi–BE-7

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–SE-6

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: odstępstwo 02-2003

Data utraty mocy prawnej: 31 grudnia 2022 r.

RO–bi–BE-8

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–UK–2

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Arrêté royal relatif au transport des marchandises dangereuses par route*

Data utraty mocy prawnej: 31 grudnia 2022 r.

RO–bi–BE-10

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: Załączniki A i B.

Treść załącznika do dyrektywy: Załączniki A i B.

Treść przepisów krajowych: Odstępstwa dotyczą dokumentacji, świadectwa kierowcy, etykietowania lub oznakowania opakowań.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: odstępstwa 10-2012, 12-2012, 24-2013, 31-2013, 07-2014, 08-2014, 09-2014 i 38-2014.

Data utraty mocy prawnej: 31 grudnia 2022 r.

RO–bi–BE–11

Przedmiot: Odbiór butli gazowych propanowo-butanowych bez odpowiedniego oznakowania.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.2.2.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Na butlach gazowych muszą być umieszczane etykiety dotyczące zagrożeń.

Treść przepisów krajowych: W trakcie odbioru butli zawierających gazy objęte pozycją UN 1965 brakujących etykiet dotyczących zagrożeń nie trzeba zastępować, jeżeli pojazd jest prawidłowo oznakowany (model 2.1).

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: odstępstwo 14-2016

Data utraty mocy prawnej: 31 grudnia 2022 r.

RO–bi–BE-12

Przedmiot: Transport UN 3509 w kontenerach do przewozu luzem krytych opończą.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 7.3.2.1.

Treść załącznika do dyrektywy: UN 3509 musi być przewożony w zamkniętych kontenerach do przewozu luzem.

Treść przepisów krajowych: UN 3509 może być przewożony w kontenerach do przewozu luzem krytych opończą.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: odstępstwo 15-2016.

Data utraty mocy prawnej: 31 grudnia 2022 r.

▼**M15**

RO–bi–BE-13

Przedmiot: Transport butli zgodnych z zaleceniami DOT.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: Od 6.2.3.4 do 6.2.3.9.

Treść załącznika do dyrektywy: Butle gazowe muszą być produkowane i testowane zgodnie z rozdziałem 6.2 ADR.

Treść przepisów krajowych: Butle gazowe konstruowane i testowane zgodnie z zaleceniami Departamentu Transportu Stanów Zjednoczonych (DOT) mogą być wykorzystywane do transportu gazów ujętych w ograniczonym wykazie załączonym do odstępstwa.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: odstępstwo BWV01-2017.

Data utraty mocy prawnej: 31 grudnia 2022 r.

DE Niemcy

RO–bi–DE–1

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Treść dokumentu przewozowego.

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

w dokumencie przewozowym nie jest wymagane 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 pkt 1.1.3.6 i jeśli pojazd spełnia wszystkie wymogi przepisów załączników A i B;

c) w przypadku pustych, nieoczyszczonych cystern wystarczy dokument przewozowy dotyczący ostatniego ładunku.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 18*.

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

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

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–bi–DE-3

Przedmiot: Transport opakowanych odpadów niebezpiecznych.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 1–5.

Treść załącznika do dyrektywy: Klasyfikacja, pakowanie i znakowanie.

Treść przepisów krajowych: Klasy od 2 do 6.1, 8 i 9: Pakowanie kombinowane i transport niebezpiecznych odpadów w pakunkach i DPPL; 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 przepisów krajowych: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 20*.

Uwagi: Lista nr 6*.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

RO-bi-DE-5

Przedmiot: Transport lokalny substancji o numerze UN 3343 (nitrogliceryna w mieszaninie, odczulonej, ciekłej, zapalnej, nieujętej w innych grupach, zawierającej nie więcej niż 30 % nitrogliceryny w masie) w kontenerach-cysternach, objęty odstępstwem od przepisów określonych w sekcji I.1 pkt 4.3.2.1.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 3.2, 4.3.2.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące wykorzystania kontenerów-cystern.

Treść przepisów krajowych: Transport lokalny nitrogliceryny (UN 3343) w kontenerach-cysternach na krótkich odcinkach, z zastrzeżeniem spełniania następujących warunków:

1. **Wymogi dotyczące kontenerów-cystern**

1.1. Wykorzystywane mogą być wyłącznie specjalnie dopuszczone w tym celu kontenery-cysterny, które pod pozostałymi względami są zgodne z przepisami dotyczącymi konstrukcji, wyposażenia, zatwierdzenia modelu konstrukcyjnego, badań, etykietowania i eksploatacji zawartymi w rozdziale 6.8 w sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE.

1.2. Mechanizm zamykający kontener cysternę musi składać się z systemu obniżającego ciśnienie, który – poddany ciśnieniu wewnętrznemu w wysokości 300 kPa (3 barów) powyżej ciśnienia otoczenia – otwiera skierowany w górę otwór o powierzchni uwalniającej ciśnienie wynoszącej co najmniej 135 cm^2 (średnica 132 mm). Po uruchomieniu mechanizmu otwór nie może się ponownie zamykać. Jako instalację zabezpieczającą można stosować jeden element bezpieczeństwa lub więcej takich elementów posiadających taki sam mechanizm aktywacji i podobną powierzchnię uwalniającą ciśnienie. Typ konstrukcji instalacji zabezpieczającej powinien pomyślnie przejść badanie typu i homologację typu przeprowadzone przez odpowiedzialny organ.

2. **Oznakowanie**

Każdy kontener-cysternę należy oznakować z obu stron etykietą ostrzegającą o niebezpieczeństwie zgodnie ze wzorem 3 określonym w sekcji I.1 pkt 5.2.2.2.2 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE.

3. **Przepisy dotyczące eksploatacji**

3.1. Należy zapewnić, aby podczas transportu nitrogliceryna była równomiernie rozmieszczona we flegmatyzatorze oraz aby nie dochodziło do rozdzielenia.

3.2. Podczas załadunku i rozładunku zabrania się pozostawania wewnątrz pojazdu lub na pojeździe, chyba że w celu obsługi urządzeń służących do załadunku i rozładunku.

3.3. W miejscu rozładunku należy całkowicie opróżnić kontenery-cysterny. Jeśli ich całkowite opróżnienie nie jest możliwe, po rozładunku należy je szczelnie zamknąć do czasu ich ponownego napełnienia.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: odstępstwo Nadrenia Północna–Westfalia.

Uwagi: Dotyczy lokalnego transportu drogowego w kontenerach-cysternach na krótkich odcinkach między dwoma określonymi miejscami produkcji w ramach procesu przemysłowego. W celu wytworzenia produktu farmaceutycznego roztwór żywicy, zapalny (UN 1866), grupa opakowaniowa II jest dostarczany – w ramach transportu zgodnego z przepisami – w 600-litrowych kontenerach-cysternach z miejsca produkcji A do miejsca produkcji B. Tutaj dodaje się roztwór nitrogliceryny i następuje zmieszanie, w którego wyniku powstaje kleista mieszanina zawierająca nitroglicerynę, odczulona, ciekła, zapalna, nieujęta w innych grupach, zawierająca nie więcej niż 30 % nitrogliceryny (UN 3343) w masie, do dalszego wykorzystania. Transport zwrotny tej substancji do miejsca produkcji A odbywa się również we wspomnianych kontenerach-cysternach, które zostały specjalnie skontrolowane i zatwierdzone przez właściwy organ na potrzeby danej operacji transportowej oraz opatrzone kodem kontenera L10DN.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2022 r.

▼**M15**

RO-bi-DE-6

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–SE-6.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: § 1 Absatz 3 Nummer 1 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO-bi-DE-7

Przedmiot: Przyjęcie RO-bi-BE-10

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych:

Data utraty mocy prawnej: 20 marca 2021 r.

DK Dania

RO–bi–DK–1

Przedmiot: UN 1202, 1203, 1223 i klasa 2 – dokument przewozowy nie jest wymagany.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagany dokument przewozowy.

Treść przepisów krajowych: W transporcie produktów z ropy naftowej klasy 3, UN 1202, 1203 i 1223 oraz gazów klasy 2 w związku 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, podają informację o numerze UN, nazwę i klasę.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Bekendtgørelse nr. 729 af 15.8.2001 om vejtransport af farligt gods*.

Uwagi: Powodem wprowadzenia tego 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.

Odstępstwo dla Danii dotyczące podobnego przepisu na mocy art. 6 ust. 10 dyrektywy 94/55/WE.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–bi–DK-2

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–SE-6

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Bekendtgørelse nr. 437 af 6. juni 2005 om vejtransport af farligt gods, as amended*.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–bi–DK-3

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–UK-1

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Bekendtgørelse nr. 437 af 6. juni 2005 om vejtransport af farligt gods, as amended*.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼M15

RO–bi–DK-4

Przedmiot: Transport drogowy niektórych klas towarów niebezpiecznych zebranych z gospodarstw domowych i przedsiębiorstw do pobliskich składowisk odpadów lub zakładów przetwarzania pośredniego w celu ich unieszkodliwienia.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: Części od 1 do 9.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy ogólne, przepisy dotyczące klasyfikacji, przepisy szczególne, przepisy dotyczące opakowań, procedury nadawcze, wymagania dotyczące konstrukcji i badania opakowań, przepisy dotyczące warunków transportu, przeładunku, załadunku i rozładunku, wymagania dotyczące załóg, wyposażenia, eksploatacji i dokumentów pojazdów, wymagania dotyczące konstrukcji i zatwierdzania pojazdów.

Treść przepisów krajowych: Towary niebezpieczne z gospodarstw domowych oraz przedsiębiorstw mogą, pod pewnymi warunkami, być przewożone do pobliskich składowisk odpadów lub do zakładów przetwarzania pośredniego w celu ich unieszkodliwienia. Przepisy, które muszą być przestrzegane, zależą od charakteru transportu i związanego z nim ryzyka, np. od ilości towarów niebezpiecznych na opakowanie wewnętrzne, opakowanie zewnętrzne i/lub na jednostkę transportową, oraz od tego, czy przewóz towarów niebezpiecznych ma charakter dodatkowy w stosunku do głównej działalności przedsiębiorstwa.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Bekendtgørelse nr. 818 af 28. juni 2011 om vejtransport af farligt gods § 4, stk. 3*.

Uwagi: Nie jest możliwe, aby podmioty gospodarujące odpadami i przedsiębiorstwa stosowały wszystkie przepisy sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE, w sytuacji gdy odpady, które mogą zawierać pozostałości towarów niebezpiecznych, są przewożone z gospodarstw domowych lub przedsiębiorstw do pobliskich składowisk odpadów w celu ich unieszkodliwienia. Odpadami są zwykle opakowania, które były pierwotnie przewożone zgodnie z odstępstwem określonym w pkt 1.1.3.1 lit. c) w sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE lub sprzedawane w handlu detalicznym. Odstępstwo określone w pkt 1.1.3.1 lit. c) nie ma jednak zastosowania do przewozu odpadów do składowisk, a przepisy rozdziału 3.4 sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE nie są odpowiednie dla przewozu opakowań wewnętrznych będących odpadami.

Data utraty mocy prawnej: 1 stycznia 2019 r.

EL Grecja

RO–bi–EL–1

Przedmiot: Odstępstwo w zakresie wymagań bezpieczeństwa dotyczących cystern stałych (pojazdów-cystern) o masie brutto poniżej 4 ton wykorzystywanych w transporcie lokalnym oleju napędowego (UN 1202), po raz pierwszy zarejestrowanych w Grecji między dniem 1 stycznia 1991 r. a dniem 31 grudnia 2002 r.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 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: Wymogi dotyczące konstrukcji, urządzeń, homologacji typu, kontroli i badań oraz oznaczania cystern stałych (pojazdów-cystern), cystern odejmowalnych, kontenerów-cystern i cystern typu „nadwozie wymienne”, ze ściankami zbiornika wykonanymi z metali oraz pojazdów baterii i wieloelementowych kontenerów gazowych (MEGC).

Treść przepisów krajowych: Przepis przejściowy: Cysterny stałe (pojazdy-cysterny) o masie brutto poniżej 4 ton wykorzystywane w transporcie lokalnym oleju napędowego (UN 1202), zarejestrowane po raz pierwszy w Grecji między dniem 1 stycznia 1991 r. a dniem 31 grudnia 2002 r., których grubość ścianki zbiornika jest mniejsza niż 3 mm, mogą być nadal używane. Ma on odnosić się do transportu lokalnego pojazdami zarejestrowanymi w tym okresie. Ten przepis przejściowy będzie obowiązywał w odniesieniu do pojazdów-cystern tylko wtedy, gdy są one przekształcane zgodnie z pkt 6.8.2.1.20 i dostosowane zgodnie z:

▼**M15**

1. przepisami ADR w zakresie kontroli i badań: 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5

2. Cysterny muszą spełniać wymagania pkt 6.8.2.1.28, 6.8.2.2.1 i 6.8.2.2.2.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: Τεχνικές Προδιαγραφές κατασκευής, εξοπλισμού και ελέγχων των δεξαμενών μεταφοράς συγκεκριμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων για σταθερές δεξαμενές (οχήματα-δεξαμενές), αποσυναρμολογούμενες δεξαμενές που βρίσκονται σε κυκλοφορία (Wymagania w zakresie konstrukcji, urządzeń, kontroli i badania cystern stałych (pojazdów-cystern) i odejmowalnych będących w eksploatacji, w odniesieniu do niektórych kategorii towarów niebezpiecznych).

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2019 r.

ES Hiszpania

RO–bi–ES–2

Przedmiot: Specjalny sprzęt do dystrybucji bezwodnego amoniaku.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 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 skręcenia w wyniku naprężeń zewnętrznych lub powinny być tak skonstruowane, aby były odporne na działanie takich naprężeń. Musi istnieć możliwość zabezpieczenia urządzeń napełniających i spustowych (w tym kołnierzy lub korków gwintowanych) oraz ochronnych zaślepek (jeżeli występują) przed przypadkowym otwarciem.

Treść przepisów krajowych: Cysterny stosowane w rolnictwie do dystrybucji i stosowania bezwodnego amoniaku, które zostały wprowadzone do użytku przed dniem 1 stycznia 1997 r., mogą być wyposażone w zewnętrzny, zamiast wewnętrznego, osprzęt bezpieczeństwa, pod warunkiem że osprzęt ten zapewnia przynajmniej taką samą ochronę, jak ściana cysterny.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: Real Decreto 97/2014. Anejo 1. Apartado 3.

Uwagi: Przed dniem 1 stycznia 1997 r. typ cysterny wyposażonej w zewnętrzny osprzęt bezpieczeństwa był stosowany wyłącznie w rolnictwie do dawkowania bezwodnego amoniaku bezpośrednio do gleby. Obecnie nadal używane są różne cysterny tego rodzaju. Cysterny te w stanie załadowanym rzadko poruszają się po drogach, są natomiast wykorzystywane wyłącznie do rozrzucania nawozów w dużych gospodarstwach.

Data utraty mocy prawnej: 28 lutego 2022 r.

FI Finlandia

RO–bi–FI–1

Przedmiot: Zmiana informacji w dokumencie przewozowym dotyczącym substancji wybuchowych.

Podstawa prawna: dyrektywa 2008/68/WE, art. 6 ust. 2 lit. a)

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.2.1 lit. a)

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy szczególne dla klasy 1.

Treść przepisów krajowych:

W dokumencie przewozowym dozwolone jest podawanie liczby detonatorów (1 000 detonatorów odpowiada 1 kg materiałów wybuchowych) zamiast rzeczywistej masy substancji wybuchowych.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych:

Rozporządzenie fińskiej agencji ds. bezpieczeństwa transportu w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych

▼**M15**

Uwagi:

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

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–bi–FI-3

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–DE–1.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych:

Data utraty mocy prawnej: 28 lutego 2022 r.

RO–bi–FI-4

Przedmiot: Przyjęcie RO-bi-SE-6.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: Dekret rządowy w sprawie świadectwa dla kierowców pojazdów przewożących towary niebezpieczne (401/2011).

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 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 sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1

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

Treść przepisów krajowych: Dokumentu z transportu morskiego używa się jako dokumentu przewozowego w promieniu 15 km.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route — Article 23-4*.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–bi–FR-3

Przedmiot: Transport stałych zbiorników zasobnikowych LPG (18).

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: Załączniki A i B.

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

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route — Article 30*.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO-bi-FR-4

Przedmiot: Przyjęcie RO-bi-UK-2

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres*.

Data utraty mocy prawnej: 30 stycznia 2022 r.

RO–bi–FR–5

Przedmiot: Przyjęcie RO-bi-BE-5

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: -

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2024 r.

▼**M15**

RO–bi–FR-6

Przedmiot: Transport odpadów zawierających wolny azbest.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 4.1.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Instrukcja pakowania P002.

Treść przepisów krajowych: Transport odpadów zawierających wolny azbest (UN 2212 AZBEST AMFIBOLOWY (amozyt, tremolit, aktynolit, antofilit, krokidolit) lub UN 2590 AZBEST CHRYZOTYLOWY) z terenów budowy:

— odpady są transportowane w wywrotkach,

— odpady są zapakowane w worki kontenerowe – składane worki o wymiarze koryta wywrotki, szczelnie zamknięte w sposób zapobiegający uwalnianiu włókien azbestu podczas transportu,

— worki kontenerowe są zaprojektowane tak, aby mogły wytrzymać obciążenia związane z normalnymi warunkami transportu oraz z rozładowaniem na składowisku,

— spełnione są pozostałe warunki, które mają zastosowanie w ramach ADR.

Wydaje się, że warunki te są szczególnie dostosowane do transportu dużych ilości odpadów powstałych w wyniku robót drogowych lub usuwania azbestu z budynków. Warunki te są również dostosowane do ostatecznego składowania odpadów na zatwierdzonych składowiskach i zapewniają większą łatwość załadunku, a tym samym lepszą ochronę pracowników przed azbestem w porównaniu z warunkami mającymi zastosowanie zgodnie z instrukcją pakowania P002 w rozdziale 4.1.4 ADR.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: -

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2024 r.

HU Węgry

RO–bi-HU–1

Przedmiot: Przyjęcie RO-bi-SE-3

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *A nemzeti fejlesztési miniszter rendelete az ADR Megállapodás A és B Mellékletének belföldi alkalmazásáról*

Data utraty mocy prawnej: 30 stycznia 2020 r.

IE Irlandia

RO–bi–IE–3

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 7.5 oraz 8.5.

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

Treść przepisów krajowych: Załadunek i rozładunek towarów niebezpiecznych w miejscu publicznym jest dozwolony bez specjalnego pozwolenia uzyskanego od organu właściwego w ramach odstępstwa od wymogów pkt 7.5.11 lub pkt 8.5.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *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.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

RO–bi–IE-6

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 4.3

Treść załącznika do dyrektywy: Wykorzystanie pojazdów-cystern.

Treść przepisów krajowych: Nie wymaga się, aby zwoje elastycznych przewodów giętkich (w tym stałe przewody rurowe połączone z tymi przewodami), przymocowane do pojazdów-cystern biorących udział w dystrybucji detalicznej produktów naftowych oznaczonych numerami identyfikacyjnymi substancji UN 1011, UN 1202, UN 1223, UN 1863 i UN 1978, były puste podczas przewozu drogowego, pod warunkiem że podjęte są odpowiednie środki w celu zapobieżenia jakimkolwiek stratom ładunku.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *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” i wymaga, aby miernik i przewód giętki pojazdu-cysterny były zalane, co zapewnia, że klient otrzymuje odpowiednią ilość produktu.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–bi–IE-7

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.0, 5.4.1.1.1 oraz 7.5.11.

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

Treść przepisów krajowych: Proponowane odstępstwo mające na celu wprowadzenie modyfikacji wymagań ADR dotyczących dokumentu przewozowego oraz czyszczenia pojazdu; uwzględnienie praktycznych aspektów transportu hurtowego z portu do odbiorcy.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *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 między 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 powinno być wymagane.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO-bi-IE-8

Przedmiot: Transport towarów niebezpiecznych między terenami prywatnymi i innym pojazdem w bezpośrednim sąsiedztwie tych terenów lub pomiędzy dwiema częściami terenów prywatnych położonych w swoim bezpośrednim sąsiedztwie, ale oddzielonych drogą publiczną.

Odniesienie do załącznika do dyrektywy: sekcja I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: Załączniki A i B.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymogi dotyczące przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

▼**M15**

Treść przepisów krajowych: Zaprzestanie stosowania regulacji, w przypadku gdy pojazd jest używany do przewozu towarów niebezpiecznych

a) między terenami prywatnymi i innym pojazdem w bezpośrednim sąsiedztwie tych terenów; lub

b) pomiędzy dwiema częściami terenów prywatnych położonych w swoim bezpośrednim sąsiedztwie, które mogą być oddzielone drogą publiczną,

pod warunkiem że transportu dokonuje się najbardziej bezpośrednią drogą.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *European Communities (Carriage of Dangerous Goods by Road and Use of Transportable Pressure Equipment) Regulations 2011 and 2013, Regulation 56*.

Uwagi: W przypadku gdy towary są przewożone między dwoma częściami terenów prywatnych lub między terenami prywatnymi i powiązanym pojazdem, które są oddzielone drogą publiczną, mogą wystąpić różne sytuacje. Ta forma transportu nie stanowi przewozu towarów niebezpiecznych w zwykłym znaczeniu, a w związku z tym regulacje dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych nie muszą być stosowane. Zob. również RO-bi-SE-3 i RO-bi-UK-1.

Data utraty mocy prawnej: 30 stycznia 2020 r.

NL Niderlandy

RO–bi–NL–13

Przedmiot: Program transportu domowych odpadów niebezpiecznych 2015.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 1.1.3.6, 3.3, 4.1.4, 4.1.6, 4.1.8, 4.1.10, 5.1.2, 5.4.0, 5.4.1, 5.4.3, 6.1, 7.5.4, 7.5.7, 7.5.9, 8 oraz 9.

Treść załącznika do dyrektywy: Zwolnienia dotyczące określonych ilości; przepisy szczególne; użycie opakowań; użycie opakowań zbiorczych; dokumentacja; konstrukcja i badanie opakowań; załadunek, rozładunek i przeładunek; obsada; wyposażenie; eksploatacja; pojazdy i dokumentacja; konstrukcja i homologacja pojazdów.

Treść przepisów krajowych: Przepisy odnoszące się do transportu niewielkich ilości zebranych domowych odpadów niebezpiecznych, jak również krajowych odpadów niebezpiecznych od przedsiębiorstw, które są dostarczone we właściwym opakowaniu o maksymalnej pojemności 60 litrów. Biorąc pod uwagę niewielkie ilości w każdym przypadku oraz zróżnicowany charakter różnorodnych substancji, nie jest możliwe prowadzenie operacji transportowych w pełnej zgodności z zasadami ADR. W związku z tym w ramach wymienionego wyżej programu proponuje się wersję uproszczoną, odbiegającą od niektórych przepisów ADR.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Program dotyczący transportu domowych odpadów niebezpiecznych 2015.*

Uwagi: Program ustanowiono w celu umożliwienia osobom fizycznym oddawania niewielkich ilości odpadów chemicznych w jednym miejscu. Przedmiotowe substancje obejmują pozostałości, takie jak odpady farb. Poziom zagrożenia minimalizuje się przez wybór środków transportu, uwzględniając między innymi stosowanie specjalnych elementów do transportu i tabliczek „Zakaz palenia” oraz żółtej migającej lampy, dobrze widocznych dla ludności. Kwestią zasadniczą w odniesieniu do transportu jest zagwarantowanie bezpieczeństwa. Można to osiągnąć, np. transportując przedmiotowe substancje w szczelnych opakowaniach, co pozwoli uniknąć rozproszenia bądź ryzyka wycieku toksycznych oparów lub ich gromadzenia się w pojeździe. Pojazd jest na stałe wyposażony w przedziały odpowiednie do przechowywania różnych kategorii odpadów i zapewniające ochronę przed przetaczaniem się oraz przypadkowym przemieszczeniem, a także niezamierzonym otwarciem. Jednocześnie, bez względu na niewielkie ilości przewożonych odpadów, w związku ze zróżnicowanym charakterem odnośnych substancji obsługujący transport musi posiadać świadectwo stwierdzające jego kompetencje zawodowe. Ze względu na brak wiedzy ze strony osób prywatnych w zakresie poziomów zagrożenia związanych z takimi substancjami, należy zapewnić instrukcje na piśmie, zgodnie z wymogami załącznika do programu.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

PT Portugalia

RO–bi–PT–1

Przedmiot: Dokumentacja transportowa dla UN 1965.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymogi dotyczące dokumentacji przewozowej.

Treść przepisów krajowych: Właściwą nazwę przewozową podaną w dokumencie przewozowym, zgodnie z sekcją 5.4.1 RPE (Regulamento Nacional de Transporte de Mercadorias Perigosas por Estrada), w przypadku przemysłowych gazów butanu i propanu objętych pozycją grupową „UN 1965 Mieszanina skroplonych węglowodorów gazowych, bez innych określeń", przewożonych w butlach, można zastąpić następującymi innymi nazwami handlowymi:

„UN 1965 Butan" w przypadku mieszanin A, A01, A02 oraz A0, zgodnie z podsekcją 2.2.2.3 RPE, przewożonych w butlach;

„UN 1965 Propan" w przypadku mieszaniny C, zgodnie z podsekcją 2.2.2.3 RPE, przewożonej w butlach.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Despacho DGTT 7560/2004 z dnia 16 kwietnia 2004, zgodnie z art. 5, nr 1 Decreto-Lei nr 267-A/2003 z dnia 27 października.*

Uwagi: Uznaje się znaczenie ułatwienia podmiotom gospodarczym wypełniania dokumentów przewozowych dotyczących towarów niebezpiecznych, pod warunkiem że takie ułatwienie nie narusza bezpieczeństwa prowadzonych działań.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–bi–PT-2

Przedmiot: Dokumentacja transportowa dotycząca pustych nieoczyszczonych cystern i kontenerów.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymogi dotyczące dokumentacji przewozowej.

Treść przepisów krajowych: W przypadku powrotnego przewozu pustych cystern i kontenerów, w których przewożono towary niebezpieczne, dokument przewozowy określony w sekcji 5.4.1 RPE można zastąpić dokumentem przewozowym wydanym dla bezpośrednio poprzedzającego go przewozu dokonanego w celu dostawy tych towarów.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Despacho DGTT 15162/2004 z dnia 28 lipca 2004, zgodnie z art. 5, nr 1 Decreto-Lei nr 267-A/2003 z dnia 27 października.*

Uwagi: Obowiązek polegający na posiadaniu przy przewozie pustych cystern i kontenerów, które zawierały towary niebezpieczne, dokumentu przewozowego zgodnego z RPE powoduje w niektórych przypadkach praktyczne trudności, które można ograniczyć do minimum bez naruszania bezpieczeństwa.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

SE Szwecja

RO–bi–SE–1

Przedmiot: Transport odpadów niebezpiecznych do zakładów unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: części 5 i 6.

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

Treść przepisów krajowych: Przewozu opakowań zawierających towary niebezpieczne jako odpady dokonuje się zgodnie z przepisami ADR, od których dozwolone są tylko nieliczne wyjątki. Zwolnienia są dozwolone nie dla wszystkich typów substancji i artykułów.

▼**M15**

Główne wyjątki to:

Małe opakowania (mniej niż 30 kg) towarów niebezpiecznych stanowiących odpady mogą być umieszczane w opakowaniach, w tym DPPL i dużych opakowaniach, z pominięciem przepisów podsekcji 6.1.5.2.1, 6.1.5.8.2, 6.5.6.1.2, 6.5.6.14.2, 6.6.5.2.1 oraz 6.6.5.4.3 sekcji I.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy. Opakowania, w tym DPPL i duże opakowania, nie muszą być badane pod kątem przygotowania do przewozu przy użyciu reprezentatywnej próby małych opakowań wewnętrznych.

Jest to dozwolone pod warunkiem że:

— opakowania, DPPL i duże opakowania są zgodne z typem, który został poddany badaniom i homologowany zgodnie z grupą opakowaniową I lub II stosownych przepisów pkt 6.1, 6.5 lub 6.6 sekcji I.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy,

— małe opakowania są pakowane z użyciem materiału pochłaniającego, który zatrzymuje wszelkie płyny, które mogą przedostać się do zewnętrznych opakowań, DPPL lub dużych opakowań podczas przewozu; oraz

— masa brutto opakowań, DPPL lub dużych opakowań zbiorczych przygotowanych do przewozu nie może przekraczać dopuszczalnej masy brutto wskazanej w oznaczeniach UN typu dla I lub II grupy opakowaniowej w odniesieniu do opakowań, DPPL i dużych opakowań, oraz

— w dokumencie przewozowym dodaje się następujące zdanie: „zapakowane zgodnie z częścią 16 ADR-S”.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Dodatek S – Szczegółowe przepisy dotyczące drogowego transportu krajowego towarów niebezpiecznych wydane zgodnie z ustawą dotyczącą transportu towarów niebezpiecznych.*

Uwagi: Podpunkty 6.1.5.2.1, 6.1.5.8.2, 6.5.6.1.2, 6.5.6.14.2, 6.6.5.2.1 i 6.6.5.4.3 sekcji I.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy są trudne do zastosowania, ponieważ opakowania, DPPL i duże opakowania należy testować przy użyciu reprezentatywnej próby odpadów, które trudno przewidzieć z wyprzedzeniem.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–bi–SE-2

Przedmiot: Nazwa i adres nadawcy w dokumencie przewozowym.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.1.

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

Treść przepisów krajowych: Przepisy krajowe stanowią, że nazwa i adres nadawcy nie są wymagane, jeśli zwraca się w ramach systemu dystrybucji puste, nieoczyszczone opakowanie.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *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 przy zwrotach przez branże pustych, nieoczyszczonych pojemników na gaz, które wymienia się na pełne pojemniki.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

RO–bi–SE-3

Przedmiot: Transport towarów niebezpiecznych w bliskim sąsiedztwie obiektu przemysłowego obiektów przemysłowych), w tym transport drogami publicznymi między różnymi częściami obiektu (obiektów).

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: Załączniki A i B.

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

Treść przepisów krajowych: Transport w bliskim sąsiedztwie obiektu przemysłowego (obiektów przemysłowych), w tym transport drogami publicznymi między różnymi częściami obiektu (obiektów). Odstępstwa dotyczą etykietowania i oznaczania opakowań, dokumentów przewozowych, świadectwa kierowcy i świadectwa homologacji zgodnie z częścią 9.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *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 przeciwnych stronach drogi publicznej. Ta forma transportu nie stanowi przewozu towarów niebezpiecznych drogą prywatną i dlatego powinna być związana z odpowiednimi wymaganiami. Por. również z art. 6 ust. 14 dyrektywy 96/49/WE.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–bi–SE-4

Przedmiot: Transport towarów niebezpiecznych zajętych przez organy władzy publicznej.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: Załącznik A i B.

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

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

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

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *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 np. przewóz towarów zajętych przez policję, takich jak materiały wybuchowe lub skradziona własność. Problemem przy tego typu towarach jest brak pewności co do klasyfikacji. Poza tym towary te często nie są opakowane ani oznaczone, ani opatrzone etykietą zgodnie z ADR. Każdego roku policja dokonuje kilkuset tego rodzaju przewozów. 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 są następujące odstępstwa: a) opakowania nie muszą posiadać etykiet; oraz b) nie muszą być stosowane opakowania homologowane. Jednakże każda paleta zawierająca tego rodzaju opakowania musi mieć odpowiednią etykietę. Wszystkie pozostałe wymagania muszą być spełnione. Każdego roku ma miejsce około 20 tego rodzaju przewozów.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

RO–bi–SE-5

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 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 przepisów krajowych:

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

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

Ciągniki nie muszą posiadać świadectwa homologacji.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng*.

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

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–bi–SE-6

Przedmiot: Świadectwo szkolenia kontrolera w zakresie ADR.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 8.2.1.

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

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

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *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 pkt 1.3 i 8.2.3 nadal mają zastosowanie.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–bi–SE-7

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.1.6, 5.4.1.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: W przypadku pustych, nieoczyszczonych cystern i kontenerów-cystern opis powinien być zgodny z pkt 5.4.1.1.6. Nazwę i adres wielu odbiorców można podać w innych dokumentach.

Treść przepisów krajowych: W przypadku pustych, nieoczyszczonych cystern i kontenerów-cystern opis w dokumencie przewozowym zgodnie z pkt 5.4.1.1.6 nie jest wymagany, jeśli w planie załadunku ilość substancji zaznaczono jako „0”. Nazwa i adres odbiorców nie są wymagane w żadnym dokumencie znajdującym się w pojeździe.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng*.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

RO–bi–SE-9

Przedmiot: Transport lokalny dotyczący obszarów rolniczych lub placów budowy.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4, 6.8 oraz 9.1.2.

Treść załącznika do dyrektywy: dokument przewozowy; konstrukcja cystern; świadectwo homologacji.

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

a) nie jest wymagane zgłoszenie towarów niebezpiecznych;

b) starsze cysterny/pojemniki zbudowane niezgodnie z przepisami działu 6.8, lecz zgodnie ze starszymi przepisami krajowymi i zamontowane w barakowozach mogą być nadal używane;

c) starsze pojazdy-cysterny, które nie spełniają wymagań zawartych w dziale 6.7 bądź 6.8, przeznaczone do transportu substancji o numerach 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 przepisów krajowych: *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 niehomologowaną cysternę/niehomologowany kontener z olejem napędowym przeznaczonym dla ciągników leśnych.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–bi–SE-10

Przedmiot: Transport materiałów wybuchowych w cysternach.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 4.1.4.

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

Treść przepisów krajowych: Właściwy organ krajowy zatwierdzi pojazdy przeznaczone do transportu materiałów wybuchowych w cysternach. Transport w cysternach dopuszczalny jest tylko w odniesieniu do materiałów wybuchowych wymienionych w przepisach lub na mocy specjalnego pozwolenia uzyskanego od właściwego organu.

Pojazd załadowany materiałami wybuchowymi w cysternach 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 przepisów krajowych: *Dodatek S – Szczegółowe przepisy dotyczące drogowego transportu krajowego towarów niebezpiecznych wydane zgodnie z ustawą dotyczącą transportu towarów niebezpiecznych i szwedzkimi przepisami SÄIFS 1993:4.*

Uwagi: Ma zastosowanie tylko do 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 nieodległej przyszłości planowane jest przejście na emulsje.

Stare odstępstwo nr 84.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

RO–bi–SE-11

Przedmiot: Prawo jazdy

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 8.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące szkolenia załogi pojazdu.

Treść przepisów krajowych: Szkolenie kierowców nie jest dozwolone w przypadku pojazdów, o których mowa w pkt 8.2.1.1.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Dodatek S – Szczegółowe przepisy dotyczące drogowego transportu krajowego towarów niebezpiecznych wydane zgodnie z ustawą dotyczącą transportu towarów niebezpiecznych.*

Uwagi: Transport lokalny.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–bi–SE-12

Przedmiot: Przewóz sztucznych ogni o numerze UN 0335.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: Załącznik B, 7.2.4, V2 (1).

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

Treść przepisów krajowych: Przy przewozie sztucznych ogni o numerze UN 0335 przepis szczególny V2 (1) w ppkt 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 ognie zostały zaklasyfikowane jako UN 0335 zgodnie z domyślną klasyfikacją sztucznych ogni w tabeli ppkt 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 przepisów krajowych: *Dodatek 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 nadawców do terminali może odbywać się 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 przesyłek ze sztucznymi ogniami, którzy nie mogą wprowadzić swoich produktów na rynek.

Przy stosowaniu tego odstępstwa klasyfikacji sztucznych ogni należy dokonywać na podstawie domyślnej listy przedstawionej w zaleceniach ONZ, celem uzyskania jak najbardziej aktualnej klasyfikacji.

Podobny rodzaj wyjątku dotyczy sztucznych ogni o numerze UN 0336 i został włączony do przepisu szczególnego 651 w pkt 3.3.1 ADR 2005.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

RO-bi-SE-13

Przedmiot: Przyjęcie RO-bi-DK-4

Podstawa prawna: dyrektywa 2008/68/WE, art. 6 ust. 2 lit. b) ppkt (i) (transport lokalny na krótkich odcinkach).

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: części 1–9

Treść załącznika do dyrektywy:

Odniesienie do przepisów krajowych: Särskilda bestämmelser om visa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Uwagi:

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2022 r.

UK Zjednoczone Królestwo

RO–bi–UK–1

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: Załączniki A i B.

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

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

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *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 drogami publicznym w normalnym znaczeniu tego terminu i w związku z tym nie powinien mieć tutaj zastosowania żaden z przepisów dotyczących towarów niebezpiecznych.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 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 dystrybucyjnego do detalisty lub użytkownika końcowego i od detalisty do użytkownika końcowego (z wyjątkiem klasy 7) (N11).

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 8.3.3.

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

Treść przepisów krajowych: Zakaz otwierania opakowań doprecyzowany jest zastrzeżeniem: „Jeśli nie zezwolono na to obsługującemu pojazd”.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *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.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

RO–bi–UK-3

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

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: 1.4, 4.1, 5.2 oraz 5.3.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymagania dotyczące opakowania i etykietowania.

Treść przepisów krajowych: Zezwala się 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 przepisów krajowych: *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 oznaczeniami rządowymi. Złagodzenie niektórych wymagań dotyczących opakowania i etykietowania jest uwzględniane przy dodatkowych wymaganiach zapewnienia bezpieczeństwa.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–bi–UK-4

Przedmiot: Przyjęcie RO–bi–SE-12

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2007 Part 1*.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RO–bi–UK-5

Przedmiot: Zbiórka zużytych baterii w celu unieszkodliwienia lub recyklingu.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE: Załączniki A i B.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepis szczególny 636.

Treść przepisów krajowych: Zezwala się na następujące alternatywne warunki dotyczące przepisu szczególnego 636 działu 3.3:

Zużyte ogniwa i baterie litowe (numery UN 3090 i UN 3091), zbierane i przygotowywane do przewozu w celu unieszkodliwienia z punktu zbiórki dla konsumentów do zakładu przetwarzania pośredniego, wraz z innymi ogniwami lub bateriami nielitowymi (numery UN 2800 i UN 3028), nie podlegają innym postanowieniom ADR, jeżeli spełniają następujące warunki:

— są zapakowane w bębny IH2 lub skrzynie 4H2 zgodne z poziomem wydajności grupy opakowaniowej II dla ciał stałych,

— baterie litowe i litowo-jonowe nie stanowią więcej niż 5 % zawartości każdego opakowania,

— maksymalna masa brutto każdego opakowania nie przekracza 25 kg,

— całkowita ilość opakowań na jednostkę transportową nie przekracza 333 kg,

— nie wolno przewozić innych towarów niebezpiecznych.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment 2007 part 1*.

Uwagi: Punkty zbiórki dla konsumentów znajdują się zazwyczaj w punktach sprzedaży detalicznej, a przeszkolenie dużej liczby osób w zakresie segregacji i pakowania zużytych baterii zgodnie z ADR nie byłoby praktyczne. System brytyjski będzie funkcjonował zgodnie z wytycznymi brytyjskiego programu działań dotyczącego odpadów i zasobów i będzie obejmował dostarczanie odpowiednich opakowań zgodnych z ADR oraz właściwych instrukcji.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

TRANSPORT KOLEJOWY

▼M12

II.1. **RID**

Załącznik do RID, występujący jako załącznik C do COTIF, stosowany z mocą od dnia 1 stycznia 2017 r., przy czym rozumie się, że wyrazy „umawiające się państwo RID" zastępuje się odpowiednio wyrazami „państwo członkowskie".

▼B

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.

▼B

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 określonemu 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.

▼M15

II.3. **Odstępstwa krajowe**

Odstępstwa przyznane państwom członkowskim dotyczące transportu towarów niebezpiecznych na terytorium tych państw na podstawie art. 6 ust. 2 dyrektywy 2008/68/WE.

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) dyrektywy 2008/68/WE

DE Niemcy

RA–a–DE–2

Przedmiot: Pozwolenie na stosowanie opakowań kombinowanych.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE: 4.1.10.4 MP2.

Treść załącznika do dyrektywy: Zakaz stosowania opakowania kombinowanego.

Treść przepisów krajowych: 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 przepisów krajowych: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 21.*

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

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

FR Francja

RA–a–FR–3

Przedmiot: Transport na potrzeby przewoźnika kolejowego.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE: 5.4.1.

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

▼**M15**

Treść przepisów krajowych: Transport na potrzeby przewoźnika kolejowego w ilościach nieprzekraczających limitów określonych w pkt 1.1.3.6 nie podlega obowiązkowi zgłoszenia ładunku.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer — Article 20.2*.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RA–a–FR-4

Przedmiot: Zwolnienie z etykietowania niektórych wagonów pocztowych.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE: 5.3.1.

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

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

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer — Article 21.1*.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

SE Szwecja

RA–a–SE–1

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

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE: 5.3.1.

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

Treść przepisów krajowych: Wagon kolejowy przewożący towary niebezpieczne jako towary ekspresowe nie musi być oznakowany etykietami.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng*.

Uwagi: RID określa ograniczenia ilościowe dla towarów oznaczonych jako towary ekspresowe. Dlatego jest to kwestia niewielkich ilości.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

UK Zjednoczone Królestwo

RA–a–UK–1

Przedmiot: Przewóz towarów zawierających materiały promieniotwórcze stanowiące niewielkie zagrożenie, takich jak zegary, zegarki, czujniki dymu, tarcze kompasów.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE: Większość wymagań RID.

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

Treść przepisów krajowych: Całkowite zwolnienie z przepisów krajowych w zakresie niektórych produktów handlowych zawierających ograniczone ilości materiałów radioaktywnych.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *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 MAEA.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

RA–a–UK-2

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

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE: 7.5.2.1. oraz 7.5.2.2.

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

Treść przepisów krajowych: Przepisy krajowe są mniej restrykcyjne w zakresie mieszanych ładunków materiałów wybuchowych, pod warunkiem że tego rodzaju transport może być wykonany bez ryzyka.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *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 wariantów zasad dotyczących jednoczesnego przewozu materiałów wybuchowych o różnym charakterze oraz materiałów wybuchowych razem z innymi towarami niebezpiecznymi. Każdy wariant będzie mieć ograniczenia ilościowe dotyczące jednego lub wielu elementów składowych ładunku i będzie dopuszczony, jedynie pod warunkiem że „przedsięwzięto wszelkie uzasadnione, wykonalne praktycznie środki celem uniemożliwienia stykania się materiałów wybuchowych lub stwarzania zagrożenia w inny sposób przez wszelkie tego rodzaju towary”.

Przykłady wariantów, które chce dopuścić Zjednoczone Królestwo:

1. Materiały wybuchowe o numerach 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 UN 1942. Ilość towaru o numerze UN 1942, która może być dopuszczona do przewozu, ogranicza się przez uznanie go za materiał wybuchowy o kodzie 1.1D.

2. Materiały wybuchowe o numerach 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) w ramach kategorii transportu 2 lub z towarami niebezpiecznymi w ramach kategorii transportu 3 lub w ramach dowolnej ich kombinacji, pod warunkiem że całkowita masa lub objętość towarów niebezpiecznych dla kategorii transportu 2 nie przekracza 500 kg lub 500 l, a całkowita masa netto tego rodzaju materiałów wybuchowych nie przekracza 500 kg.

3. Materiały wybuchowe o kodzie klasyfikacyjnym 1,4G można przewozić z płynami i gazami łatwopalnymi w ramach kategorii transportu 2 lub z gazami niepalnymi i nietoksycznymi w ramach kategorii transportu 3 bądź w 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, a 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.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

RA–a–UK-3

Przedmiot: Dopuszczenie różnej maksymalnej całkowitej ilości na jednostkę transportową dla towarów klasy 1 w kategoriach 1 i 2 z tabeli w pkt 1.1.3.1.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE: 1.1.3.1.

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

Treść przepisów krajowych: Ustanowienie zasad dotyczących zwolnień w zakresie ograniczeń ilościowych i mieszanych ładunków materiałów wybuchowych.

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

Uwagi: Celem jest umożliwienie wprowadzenia różnych ograniczeń ilościowych i mnożników dla ładunków mieszanych w odniesieniu do towarów klasy 1, 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.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RA–a–UK-4

Przedmiot: Przyjęcie RA–a–FR–6.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE: 5.3.1.3.2.

Treść załącznika do dyrektywy: Złagodzenie wymagań w zakresie oznaczania plakietkami w transporcie kombinowanym.

Treść przepisów krajowych: Wymóg dotyczący umieszczania plakietek nie dotyczy przypadków, gdy plakietki pojazdu są wyraźnie widoczne.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *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.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RA–a–UK-5

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

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE: 6.1.

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

Treść przepisów krajowych: Nie wymaga się przydzielania opakowaniom oznaczeń RID/ADR ani UN.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2007: Regulation 26*.

Uwagi: Wymagania RID są nieodpowiednie dla końcowych etapów przewozu ze składu dystrybucyjnego do detalisty lub użytkownika bądź od detalisty do użytkownika końcowego. Celem tego odstępstwa jest umożliwienie przewozu naczyń wewnętrznych z towarami przeznaczonymi do dystrybucji detalicznej na kolejowym etapie dystrybucji lokalnej bez opakowania zewnętrznego.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

▼**M15**

Na podstawie art. 6 ust. 2 lit. b) ppkt (i) dyrektywy 2008/68/WE

DE Niemcy

RA–bi–DE–2

Przedmiot: Transport opakowanych odpadów niebezpiecznych.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE: 1–5.

Treść załącznika do dyrektywy: Klasyfikacja, pakowanie i znakowanie.

Treść przepisów krajowych: Klasy od 2 do 6.1, 8 i 9: Pakowanie kombinowane i transport niebezpiecznych odpadów w pakunkach i DPPL; 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 przepisów krajowych: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 20*.

Uwagi: Lista nr 6*.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

RA-bi-DE-3

Przedmiot: Transport lokalny towarów kategorii UN 1381 (fosfor, żółty, w wodzie), klasa 4.2, grupa pakowania I, w kolejowych cysternach wagonowych.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE: 6.8, 6.8.2.3.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące konstrukcji cystern i wagonów cystern. Przepisy rozdziału 6.8 pkt 6.8.2.3 wymagają homologacji typu dla cystern przewożących substancje o numerze UN 1381 (fosfor, żółty, w wodzie).

Treść przepisów krajowych: Transport lokalny substancji o numerze UN 1381 (fosfor, żółty, w wodzie), klasa 4.2, grupa opakowaniowa I, na niewielkich odległościach (z Sassnitz-Mukran do Lutherstadt Wittenberg-Piesteritz i Bitterfeld) w kolejowych wagonach-cysternach skonstruowanych zgodnie z rosyjskimi normami. Transport towarów podlega dodatkowym przepisom eksploatacyjnym określonym przez właściwe organy ds. bezpieczeństwa.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Ausnahme Eisenbahn-Bundesamt Nr. E 1/92*.

Data utraty mocy prawnej: 30 stycznia 2020 r. (pozwolenie przedłużone)

DK Dania

RA–bi–DK-1

Przedmiot: Przewóz towarów niebezpiecznych w tunelach.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE: 7.5

Treść załącznika do dyrektywy: Załadunek, wyładunek i odległości ochronne.

Treść przepisów krajowych: W aktach prawnych ustanowiono przepisy alternatywne wobec przepisów zawartych w sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE w odniesieniu do przewozu przez tunel kolejowy w cieśninie Wielki Bełt. Wspomniane alternatywne przepisy odnoszą się jedynie do objętości ładunku oraz odległości między ładunkami towarów niebezpiecznych.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Bestemmelser om transport af eksplosiver i jernbanetunnelerne på Storebælt og Øresund, 15 lutego 2005 r.*

Uwagi:

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2022 r.

▼**M15**

RA–bi–DK-2

Przedmiot: Przewóz towarów niebezpiecznych w tunelach.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE: 7.5

Treść załącznika do dyrektywy: Załadunek, wyładunek i odległości ochronne.

Treść przepisów krajowych: W aktach prawnych ustanowiono przepisy alternatywne wobec przepisów zawartych w sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE w odniesieniu do przewozu przez tunel kolejowy w cieśninie Øresund. Wspomniane alternatywne przepisy odnoszą się jedynie do objętości ładunku oraz odległości między ładunkami towarów niebezpiecznych.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Bestemmelser om transport af eksplosiver i jernbanetunnelerne på Storebælt og Øresund, 15 lutego 2005 r.*

Uwagi:

Data utraty mocy prawnej: 28 lutego 2022 r.

SE Szwecja

RA–bi–SE–1

Przedmiot: Transport odpadów niebezpiecznych do zakładów unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE: części 5 i 6.

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

Treść przepisów krajowych: Przewozu opakowań zawierających towary niebezpieczne jako odpady dokonuje się zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy, od których dozwolone są tylko nieliczne wyjątki. Zwolnienia są dozwolone nie dla wszystkich typów substancji i artykułów.

Główne wyjątki to:

Małe opakowania (mniej niż 30 kg) towarów niebezpiecznych jako odpadów mogą być umieszczane w opakowaniach, w tym DPPL i dużych opakowaniach, z pominięciem przepisów podsekcji 6.1.5.2.1, 6.1.5.8.2, 6.5.6.1.2, 6.5.6.14.2, 6.6.5.2.1 i 6.6.5.4.3 sekcji II.1 załącznika II do niniejszej dyrektywy. Opakowania, w tym DPPL i duże opakowania, nie muszą być badane pod kątem przygotowania do przewozu przy użyciu reprezentatywnej próby małych opakowań wewnętrznych.

Jest to dozwolone pod warunkiem że:

— opakowania, DPPL i duże opakowania są zgodne z typem, który został poddany badaniom i homologowany zgodnie z grupą opakowaniową I lub II stosownych przepisów pkt 6.1, 6.5 lub 6.6 sekcji II.1 załącznika II do niniejszej dyrektywy,

— małe opakowania są pakowane z użyciem materiału pochłaniającego, który zatrzymuje wszelkie płyny, które mogą przedostać się do zewnętrznych opakowań, DPPL lub dużych opakowań podczas przewozu; oraz

— masa brutto opakowań, DPPL lub dużych opakowań zbiorczych przygotowanych do przewozu nie może przekraczać dopuszczalnej masy brutto wskazanej w oznaczeniach UN typu dla I lub II grupy opakowaniowej w odniesieniu do opakowań, DPPL i dużych opakowań, oraz

— w dokumencie przewozowym dodaje się następujące zdanie: „zapakowane zgodnie z częścią 16 RID-S”.

▼**M15**

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Dodatek S – Szczegółowe przepisy dotyczące drogowego transportu krajowego towarów niebezpiecznych wydane zgodnie z ustawą dotyczącą transportu towarów niebezpiecznych.*

Uwagi: Podpunkty 6.1.5.2.1, 6.1.5.8.2, 6.5.6.1.2, 6.5.6.14.2, 6.6.5.2.1 i 6.6.5.4.3 sekcji II.1 załącznika II do niniejszej dyrektywy są trudne do zastosowania, ponieważ opakowania, DPPL i duże opakowania należy testować przy użyciu reprezentatywnej próby odpadów, które trudno przewidzieć z wyprzedzeniem.

Data utraty mocy prawnej: 30 czerwca 2021 r.

Na podstawie art. 6 ust. 2 lit. b) ppkt (ii) dyrektywy 2008/68/WE

DE Niemcy

RA-bii-DE- 1

Przedmiot: Transport lokalny substancji o numerze UN 1051 (cyjanowodór, stabilizowany, ciekły, zawierający mniej niż 1 % wody), w wagonach-cysternach, objęty odstępstwem od przepisów sekcji II.1 podsekcja 1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE: 3.2, 4.3.2.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Zakaz transportu substancji o numerze UN 1051 (cyjanowodór, stabilizowany, ciekły, zawierający mniej niż 1 % wody) koleją w wagonach-cysternach, zbiornikach zgodnych z RID.

Treść przepisów krajowych: Lokalny transport kolejowy na dokładnie wyznaczonych trasach w ramach określonego procesu przemysłowego i pod ścisłą kontrolą, w jasno określonych warunkach. Transport odbywa się w wagonach-cysternach specjalnie dopuszczonych w tym celu, których konstrukcja i wyposażenie są stale dostosowywane zgodnie z najnowszymi wymogami bezpieczeństwa. Operacja transportowa jest regulowana szczegółowo poprzez dodatkowe przepisy w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji w porozumieniu z odpowiednimi organami ds. bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego oraz jest monitorowana przez właściwe organy nadzoru.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: Ausnahmezulassung Eisenbahn-Bundesamt, No E 1/97.

Data utraty mocy prawnej: 1 stycznia 2023 r.

RA-bii-DE-2

Przedmiot: Transport lokalny na wyznaczonych trasach substancji oznaczonej numerem UN 1402 (węglik wapnia), grupa opakowaniowa I, w pojemnikach na wagonach.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE: 3.2, 7.3.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy ogólne dotyczące transportu luzem. Dział 3.2 tabela A nie zezwala na przewóz węglika wapnia luzem.

Treść przepisów krajowych: Lokalny transport kolejowy substancji oznaczonej numerem UN 1402 (węglik wapnia), grupa opakowaniowa I, na ściśle wyznaczonych trasach, w ramach określonego procesu przemysłowego i pod ścisłą kontrolą, w jasno określonych warunkach. Ładunki są przewożone w specjalnie skonstruowanych pojemnikach umieszczanych w wagonach. Transport towarów podlega dodatkowym przepisom eksploatacyjnym określonym przez właściwe organy ds. bezpieczeństwa.

Początkowe odniesienie do przepisów krajowych: *Ausnahme Eisenbahn-Bundesamt Nr. E 3/10*.

Data utraty mocy prawnej: 15 stycznia 2024 r.

▼B

ZAŁĄCZNIK III

TRANSPORT ŚRÓDLĄDOWY

▼M12

III.1. **ADN**

Rozporządzenia załączone do ADN, stosowane z mocą od dnia 1 stycznia 2017 r., oraz art. 3 lit. f) i h), art. 8 ust. 1 i 3 ADN, przy czym rozumie się, że wyrazy „umawiająca się strona” zastępuje się odpowiednio wyrazami „państwo członkowskie”.

▼B

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.

▼M15

III.3. **Odstępstwa krajowe**