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

►**B**

DYREKTYWA RADY 95/50/WE

z dnia 6 października 1995 r.

w sprawie ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych

(Dz.U. L 249 z 17.10.1995, str. 35)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Dyrektywa 2001/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 maja 2001 r.	L 168	23	23.6.2001
►**M2**	Dyrektywa Komisji 2004/112/WE z dnia 13 grudnia 2004 r.	L 367	23	14.12.2004

▼B

DYREKTYWA RADY 95/50/WE

z dnia 6 października 1995 r.

w sprawie ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([2]),

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 189c Traktatu ([3]),

a także mając na uwadze, co następuje:

Wspólnota przyjęła pewną ilość środków do ustanowienia rynku wewnętrznego obejmującego obszar bez granic wewnętrznych, w obrębie którego zagwarantowany jest swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału, zgodnie z przepisami Traktatu;

kontrole drogowego transportu towarów niebezpiecznych przeprowadzane są zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 4060/89 z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie zniesienia kontroli dokonywanych na granicach Państw Członkowskich w dziedzinie transportu drogowego i żeglugi śródlądowej ([4]) oraz z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3912/92 z dnia 17 grudnia 1992 r. w sprawie kontroli przeprowadzanych we Wspólnocie w dziedzinie transportu drogowego i żeglugi śródlądowej z uwzględnieniem środków transportu zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu w państwie trzecim ([5]);

Rada przyjęła dyrektywę 94/55/WE z dnia 21 listopada 1994 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w zakresie drogowego transportu towarów niebezpiecznych ([6]); odnośne procedury kontroli oraz określenia odnoszące się do tego rodzaju transportu powinny być odpowiednio ujednolicone pod względem zgodności z ustanowionymi w nich normami bezpieczeństwa w celu skuteczniejszej ich weryfikacji;

Państwa Członkowskie powinny zapewnić wystarczający poziom kontroli pojazdów na swych terytoriach unikając, tam gdzie to możliwe, powielania takich kontroli;

w świetle zasady subsydiarności konieczne są działania wspólnotowe dla poprawy poziomu bezpieczeństwa transportu drogowego towarów niebezpiecznych;

kontrole powinny być przeprowadzane z zastosowaniem wykazu wspólnych punktów stosowanych do takiego transportu we Wspólnocie;

konieczne jest sporządzenie wykazu naruszeń uznanych przez wszystkie Państwa Członkowskie za wystarczająco poważne do zastosowania w odniesieniu do tych pojazdów właściwych środków zależnie od okoliczności lub też wymogów z zakresu bezpieczeństwa, włącznie, tam gdzie stosowne, z odmową dopuszczenia odnośnych pojazdów do ruchu we Wspólnocie;

w celu poprawy zgodności z normami bezpieczeństwa drogowego transportu towarów niebezpiecznych konieczne jest ustanowienie zastrzeżenia, że kontrole przeprowadzane będą w przedsiębiorstwach jako dzia-

([1]) Dz.U. C 26 z 29.1.1994, str. 10 i Dz.U. C 238 z 26.8.1994, str. 4.
([2]) Dz.U. C 195 z 18.7.1994, str. 18.
([3]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 3 maja 1994 r. (Dz.U. C 205 z 25.7.1994, str. 55), wspólne stanowisko Rady z dnia 21 listopada 1994 (Dz. U. C 345 z 13.12.1994, str. 1) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 marca 1995 r. (Dz.U. C 89 z 10.4.1995, str. 29).
([4]) Dz.U. L 390 z 30.12.1989, str. 18. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (EWG) nr 3356/91 (Dz.U. L 318 z 20.11.1991, str. 1).
([5]) Dz.U. L 395 z 31.12.1992, str. 6.
([6]) Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 7.

▼B

łanie prewencyjne lub, w przypadku zanotowania poważnych wykroczeń w drogowym transporcie towarów niebezpiecznych, na poboczu drogi;

kontrole te muszą dotyczyć wszelkich przesyłek towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym w całości lub w części w obrębie terytorium Państwa Członkowskiego, niezależnie od miejsca wyjazdu czy też przeznaczenia towarów lub kraju, w którym pojazd jest zarejestrowany;

w razie poważnego lub powtórnego wykroczenia można wystąpić z wnioskiem do właściwych władz Państwa Członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany lub w którym ma siedzibę przedsiębiorstwo, o przyjęcie właściwych środków; powinny one także poinformować Państwo Członkowskie wnioskujące o wszelkich dalszych podjętych działaniach;

stosowanie niniejszej dyrektywy powinno być monitorowane na podstawie sprawozdania przedłożonego przez Komisję,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

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

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

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

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy:

— „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do użytku drogowego całkowicie lub częściowo, który posiada przynajmniej cztery koła i maksymalną prędkość konstrukcyjną przekraczającą 25 km/h, włącznie z jego przyczepą, z wyjątkiem pojazdów przemieszczających się po szynach, ciągników rolniczych i leśnych oraz wszelkich maszyn ruchomych,

— „towary niebezpieczne” oznaczają towary niebezpieczne zdefiniowane w dyrektywie 94/55/WE,

— „transport” oznacza każdą drogową operację transportową dokonaną przez pojazd częściowo bądź w całości na drogach publicznych w obrębie terytorium Państwa Członkowskiego, włącznie z załadunkiem i rozładunkiem towarów objętych dyrektywą 94/55/WE, bez uszczerbku dla porozumień określonych przez prawa Państw Członkowskich odnośnie do odpowiedzialności w odniesieniu do takich operacji,

— „przedsiębiorstwo” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną działającą dla osiągnięcia zysku lub nie i każde stowarzyszenie lub związek osób nieposiadające osobowości prawnej, działające dla osiągnięcia zysku lub nie, jak również każdy organ podlegający władzy publicznej, niezależnie od tego, czy sam posiada osobowość prawną lub czy podlega innemu organowi posiadającemu tę osobowość, który przewozi, załadowuje lub rozładowuje towary niebezpieczne albo zleca ich przewóz, oraz te, które czasowo składują, gromadzą, pakują lub dostarczają takie towary jako część operacji transportowej i zlokalizowane są na terytorium Wspólnoty,

— „kontrola” oznacza każde sprawdzenie, kontrolę, inspekcję, weryfikację lub formalność dokonaną przez właściwe organy do celów bezpieczeństwa w drogowym transporcie towarów niebezpiecznych.

▼B

Artykuł 3

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

2. Kontrole takie odbywają się na terytorium Państwa Członkowskiego zgodnie z art. 3 rozporządzenia (EWG) nr 4060/89 i art. 1 rozporządzenia (EWG) nr 3912/92.

Artykuł 4

1. W celu przeprowadzenia kontroli przewidzianych w niniejszej dyrektywie Państwo Członkowskie używa wykazu kontrolnego z załącznika I. Kopia tego wykazu lub świadectwo z rezultatem kontroli sporządzone przez organy, które ją przeprowadzają, są wręczane kierowcy pojazdu i okazywane na żądanie w celu ułatwienia lub uniknięcia, tam gdzie to możliwe, dalszych kontroli. Ustęp ten nie może mieć wpływu na prawo Państwa Członkowskiego do podjęcia szczególnych środków w celu szczegółowej kontroli.

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

3. Miejsca przeznaczone do tych kontroli muszą umożliwiać doprowadzenie pojazdów do stanu zgodnego z przepisami lub, jeśli organy przeprowadzające kontrolę uznają to za właściwe, unieruchomienie ich na miejscu lub w miejscu do tego przeznaczonym przez wspomniane organy, o ile nie zagraża to bezpieczeństwu.

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

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

Artykuł 5

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

Artykuł 6

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

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

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

Artykuł 7

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

▼B

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

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

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

Artykuł 8

Jeśli podczas przeprowadzanej na poboczu drogi kontroli pojazdu zarejestrowanego w innym Państwie Członkowskim zaistnieją powody do przypuszczeń, że popełniono poważne lub powtarzające się naruszenia, które nie mogą być wykryte w trakcie tej kontroli wobec braku koniecznych danych, właściwe organy zainteresowanych Państw Członkowskich wspierają się w celu wyjaśnienia sytuacji. W tym celu, gdzie stosowne, Państwo Członkowskie przeprowadza kontrolę w przedsiębiorstwie, inne zainteresowane Państwa Członkowskie są informowane o jej rezultatach.

Artykuł 9

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

— jeśli to możliwe, faktyczną lub szacunkową objętość towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym (w tonach transportowanych lub w tonokilometrach),

— ilość przeprowadzonych kontroli,

— ilość pojazdów sprawdzonych w miejscu rejestracji (pojazdy zarejestrowane w kraju, w innych Państwach Członkowskich lub w państwach trzecich),

— ilość i rodzaj stwierdzonych naruszeń,

— rodzaj i ilość nałożonych kar.

2. Komisja przesyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, po raz pierwszy w roku 1999 i następnie minimum co trzy lata, sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszej dyrektywy przez Państwa Członkowskie, określające szczegóły zgodnie z ust. 1 powyżej.

▼M1

Artykuł 9a

Zmiany, niezbędne do dostosowania załączników do postępu naukowo-technicznego w zakresach objętych niniejszą dyrektywą, a zwłaszcza uwzględnienia zmian w dyrektywie 94/55/WE, są przyjmowane zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 9b.

Artykuł 9b

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych, ustanowiony na podstawie art. 9 dyrektywy 94/55/WE, zwany dalej „Komitetem”.

2. W przypadku odniesień do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE ([1]), z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

([1]) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

▼**M1**

Okres, o którym mowa w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet przyjmuje własny regulamin.

▼**B**

Artykuł 10

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

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

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjmowanych w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 11

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

Artykuł 12

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do Państw Członkowskich.

▼M2

ZAŁĄCZNIK 1

WYKAZ KONTROLNY

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

(1) Wypełnia się tylko w przypadku, jeżeli ma znaczenie dla naruszenia przepisów.
(2) W przypadku transportu grupowego podać w rubryce „uwagi".
(3) Kontrola widzialnych oznak naruszenia przepisów.

▼M2

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

Wyposażenie pojazdu

28. Podstawowe wyposażenie zwiększające bezpieczeństwo określone w ADR	☐ sprawdzono	☐ stwierdzono naruszenie	☐ nie dotyczy
29. Wyposażenie stosownie do przewożonych towarów	☐ sprawdzono	☐ stwierdzono naruszenie	☐ nie dotyczy
30. Inne wyposażenie określone w pisemnych instrukcjach	☐ sprawdzono	☐ stwierdzono naruszenie	☐ nie dotyczy
31. Gaśnica(-e)	☐ sprawdzono	☐ stwierdzono naruszenie	☐ nie dotyczy
39. Najpoważniejsze kategorie ryzyka stwierdzonych naruszeń, jeżeli dotyczy	☐ Kategoria I	☐ Kategoria II	☐ Kategoria III

40. Uwagi .....

41. Organ/urzędnik przeprowadzający kontrolę .....

▼M2

ZAŁĄCZNIK II

NARUSZENIA

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

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

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

W przypadku kilku naruszeń na jednostkę transportową, jedynie najpoważniejsza kategoria (wskazana w pozycji 39 w załączniku I do niniejszej dyrektywy) jest wykorzystywana do celów sprawozdawczych (załącznik III do niniejszej dyrektywy).

1. **I kategoria ryzyka**

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

Niedopełnienia obejmują:

1) przewóz niebezpiecznych towarów niedopuszczonych do transportu;

2) ubytek niebezpiecznych substancji;

3) przewóz w zakazany sposób lub niewłaściwym środkiem transportu;

4) przewóz luzem w kontenerze, który nie nadaje się do użytku ze względów konstrukcyjnych;

5) przewóz pojazdem bez odpowiedniego świadectwa homologacji;

6) pojazd nie spełnia już standardów homologacji i stwarza bezpośrednie zagrożenie (w przeciwnym razie kwalifikuje się do II kategorii ryzyka);

7) korzystanie z niedopuszczonych opakowań;

8) opakowanie niezgodne z obowiązującymi instrukcjami dotyczącymi pakowania;

9) nieprzestrzeganie szczególnych przepisów dotyczących pakowania mieszanego;

10) nieprzestrzeganie reguł rządzących zabezpieczeniem i rozmieszczeniem ładunku;

11) nieprzestrzeganie reguł rządzących mieszanym załadunkiem opakowań;

12) nieprzestrzeganie dopuszczalnych stopni napełnienia zbiorników i opakowań;

13) nieprzestrzeganie postanowień ograniczających ilości przewożonych w jednej jednostce transportowej;

14) przewóz niebezpiecznych towarów bez wskazania ich obecności (np. dokumentów, oznakowania i oznaczenia na opakowaniach, umieszczenia tablic i oznakowania pojazdu);

15) przewóz bez tablic i oznakowania pojazdu;

16) brak odpowiedniej informacji o przewożonej substancji pozwalającej na określenie rodzaju wykroczenia w I kategorii ryzyka (np. brak numeru UN, właściwej nazwy ładunku, grupy pakowania);

17) kierowca nie posiada ważnego świadectwa przeszkolenia zawodowego;

18) korzystanie z ognia lub niezabezpieczonego źródła światła;

19) nieprzestrzeganie zakazu palenia.

▼M2

2. **II kategoria ryzyka**

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

Niedopełnienia obejmują:

1) jednostka transportowa składa się z więcej niż jednej przyczepy/naczepy;
2) pojazd nie spełnia już standardów homologacji, ale nie stwarza bezpośredniego zagrożenia;
3) w wyposażeniu pojazdu nie ma wymaganych nadających się do użycia gaśnic; gaśnica uważana jest za wciąż nadającą się do użycia, jeżeli brakuje jedynie wymaganej plomby i/lub daty ważności; nie ma to jednak zastosowania, jeżeli gaśnica w widoczny sposób nie nadaje się do użycia, np. ciśnieniomierz wskazuje wartość 0;
4) w pojeździe nie ma wyposażenia wymaganego przez ARD lub pisemne instrukcje;
5) nieprzestrzeganie terminów testów i kontroli oraz okresów użytkowania opakowań, kontenerów IBC i dużych opakowań;
6) przewóz zepsutych opakowań, kontenerów IBC lub dużych opakowań lub opakowań zepsutych, nieczystych i pustych;
7) przewóz zapakowanych towarów w kontenerze, który nie nadaje się do użytku ze względów konstrukcyjnych;
8) zbiorniki/zbiorniki kontenerowe (włączając puste i nieczyste) nie są odpowiednio zamknięte;
9) przewóz opakowań mieszanych z opakowaniem zewnętrznym, które nie jest odpowiednio zamknięte;
10) niewłaściwe oznaczenie, oznakowanie lub umieszczenie tablic;
11) brak pisemnych instrukcji odpowiadających ADR, lub pisemne instrukcje nie dotyczą przewożonych towarów;
12) pojazd jest niewłaściwie nadzorowany lub zaparkowany.

3. **III kategoria ryzyka**

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

Niedopełnienia obejmują:

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

▼M2

ZAŁĄCZNIK III

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

Kraj: ..... Rok: .....

KONTROLE TRANSPORTU DROGOWEGO TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

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

SZACUNKOWA CAŁKOWITA MASA NIEBEZPIECZNYCH TOWARÓW PRZEWOŻONYCH W TRANSPORCIE DROGOWYM	**..... t**	**lub ..... t.km**

[1] Do celów niniejszego załącznika za kraj rejestracji pojazdu uważa się kraj rejestracji pojazdu silnikowego.
[2] W przypadku kilku naruszeń na jednostkę transportową, stosuje się tylko najpoważniejszą kategorię ryzyka (wskazaną w pozycji 39 w załączniku I do niniejszej dyrektywy).