



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

**Strasburg, 19 października 2022 r.
(OR. en)**

**2021/0275 (COD)
LEX 2185**

**PE-CONS 22/1/22
REV 1**

**CODIF 16
TRANS 275
CODEC 661**

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
W SPRAWIE UJEDNOLICONYCH PROCEDUR KONTROLI
DROGOWEGO TRANSPORTU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH
(TEKST JEDNOLITY)**

**DYREKTYWA
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2022/ ...**

z dnia 19 października 2022 r.

**w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych
(tekst jednolity)**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,
po konsultacji z Komitetem Regionów,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Dz.U. C 105 z 4.3.2022, p. 148.

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 września 2022 r. (dotychczas nieopublikowane w *Dzienniku Urzędowym*) i decyzja Rady z dnia 4 października 2022 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 95/50/WE¹ została kilkakrotnie znacząco zmieniona². W celu zapewnienia jasności i zrozumiałości należy tę dyrektywę ujednolicić.
- (2) Kontrole drogowego transportu towarów niebezpiecznych mają być przeprowadzane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1100/2008³ oraz z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3912/92⁴.
- (3) Procedury państw członkowskich dotyczące kontroli oraz definicje odnoszące się do drogowego transportu towarów niebezpiecznych powinny zapewniać możliwość skutecznej weryfikacji pod kątem zgodności z normami bezpieczeństwa ustanowionymi w dyrektywie 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵.
- (4) Państwa członkowskie powinny zapewnić wystarczający poziom kontroli pojazdów na swych terytoriach unikając, tam gdzie to możliwe, powielania takich kontroli.

¹ Dyrektywa Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 249 z 17.10.1995, s. 35).

² Zob. załącznik IV, część A.

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1100/2008 z dnia 22 października 2008 r. w sprawie zniesienia kontroli przeprowadzanych na granicach państw członkowskich w dziedzinie transportu drogowego i żeglugi śródlądowej (Dz.U. L 304 z 14.11.2008, s. 63).

⁴ Rozporządzenie 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 (Dz.U. L 395 z 31.12.1992, s. 6).

⁵ Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

- (5) Kontrole powinny być przeprowadzane z zastosowaniem wykazu wspólnych pozycji stosowanych do transportu towarów niebezpiecznych w Unii.
- (6) Konieczne jest ustanowienie 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 w Unii.
- (7) W celu zapewnienia zgodności z normami bezpieczeństwa drogowego transportu towarów niebezpiecznych konieczne jest zapewnienie kontroli przeprowadzanych w przedsiębiorstwach jako działanie prewencyjne lub, w przypadku zanotowania poważnych naruszeń w drogowym transporcie towarów niebezpiecznych, na poboczu drogi.

- (8) Kontrole te powinny dotyczyć wszelkich przesyłek towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym w całości lub w części w obrębie terytorium państw członkowskich, niezależnie od miejsca wyjazdu czy też przeznaczenia towarów lub kraju, w którym pojazd jest zarejestrowany.
- (9) W razie poważnego lub powtórnego naruszenia 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 wnioskujące państwo członkowskie o wszelkich dalszych podjętych działaniach.
- (10) Stosowanie niniejszej dyrektywy powinno być monitorowane na podstawie sprawozdania przedłożonego przez Komisję.
- (11) W celu dostosowania niniejszej dyrektywy do postępu naukowego i technicznego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załączników I, II i III do niniejszej dyrektywy, w szczególności po to, aby uwzględnić zmiany dyrektywy 2008/68/WE. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

¹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (12) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie ustanowienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w zakresie transportu towarów niebezpiecznych, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary lub skutki takiego działania możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (13) Niniejsza dyrektywa powinna pozostawać bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku IV część B,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych, przewożonych przez państwa członkowskie w pojazdach poruszających się po ich terytoriach lub wjeżdżających na nie z krajów trzecich.

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

2. Niniejsza dyrektywa nie narusza prawa państwa członkowskiego, zgodnie z prawem Unii, 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 stosuje się następujące definicje:

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

- b) „towary niebezpieczne” oznaczają towary niebezpieczne zgodnie z definicją w art. 1 lit. b) umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), zawartej w Genewie w dniu 30 września 1957 r., oraz w załącznikach A i B do tej umowy, o których mowa w załączniku I sekcja I.1 dyrektywy 2008/68/WE;
- c) „transport” oznacza każdą drogową operację transportową dokonaną przez pojazd częściowo lub w całości na drogach publicznych w obrębie terytorium państwa członkowskiego, włącznie z załadunkiem i rozładunkiem towarów objętych dyrektywą 2008/68/WE, bez uszczerbku dla ustaleń określonych przez prawa państw członkowskich odnośnie do odpowiedzialności w odniesieniu do takich operacji;
- d) „przedsiębiorstwo” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, niezależnie czy działa ona dla zysku, i każde stowarzyszenie lub grupę osób nieposiadające osobowości prawnej, niezależnie czy działają one dla zysku, jak również każdy organ podlegający władzy publicznej, niezależnie od tego, czy sam posiada osobowość prawną lub czy podlega innemu organowi posiadającemu taką osobowość, który przewozi, załadowuje lub rozładowuje towary niebezpieczne albo zleca ich przewóz, oraz te, które czasowo składują, gromadzą, pakują lub dostarczają takie towary jako część operacji transportowej, i zlokalizowane są na terytorium Unii.
- e) „kontrola” oznacza każde sprawdzenie, kontrolę, inspekcję, weryfikację lub formalność dokonaną przez właściwe organy do celów bezpieczeństwa w drogowym transporcie towarów niebezpiecznych.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie gwarantują, że reprezentatywna część przesyłek 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 (WE) nr 1100/2008 i art. 1 rozporządzenia (EWG) nr 3912/92.

Artykuł 4

1. W celu przeprowadzenia kontroli przewidzianych w niniejszej dyrektywie państwo członkowskie używa wykazu kontrolnego określonego w załączniku 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.

Akapit pierwszy nie ma wpływu na prawo państwa członkowskiego do podejmowania szczególnych środków w celu dokładnej kontroli.

2. Kontrole są wrywkowe i obejmują możliwie dużą część sieci drogowej.
3. Miejsca przeznaczone do kontroli umożliwiają doprowadzenie pojazdów do stanu zgodnego z przepisami lub, jeśli organy przeprowadzające kontrolę uznają to za właściwe, unieruchomienie ich na miejscu lub w miejscu do tego przeznaczonym przez te organy, bez powodowania zagrożenia.
4. Tam, gdzie to stosowne, i o ile nie zagraża to bezpieczeństwu, próbki towarów transportowanych mogą być pobierane do badania 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 naruszenia lub większej ich liczby, 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 Unii dla tych pojazdów.

Artykuł 6

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

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

2. Gdy stwierdzono jedno naruszenie w drogowym transporcie towarów niebezpiecznych lub większą ich liczbę, w szczególności tych wymienionych w załączniku II, transport, którego one dotyczą, jest doprowadzany do stanu zgodności z przepisami, zanim towary opuszczą przedsiębiorstwo, lub jest poddawany innym stosownym działaniom.

Artykuł 7

1. Państwa członkowskie wspierają się w celu zapewnienia skuteczności niniejszej dyrektywy.
2. Poważne lub powtarzające się naruszenia zagrażające bezpieczeństwu w transporcie towarów niebezpiecznych, dokonane przez pojazd lub przedsiębiorstwo, są 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 lub naruszających.

Właściwe organy państwa członkowskiego, w którym są zarejestrowane pojazd lub przedsiębiorstwo, informują właściwe organy państwa członkowskiego, w którym stwierdzono naruszenia, o środkach powziętych w związku z tymi naruszeniami w stosunku do danego przewoźnika lub przedsiębiorstwa.

Artykuł 8

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

Jeżeli w tym celu właściwe państwo członkowskie przeprowadza kontrolę w przedsiębiorstwie, inne zainteresowane państwa członkowskie są powiadamiane o jej rezultatach.

Artykuł 9

1. Każde państwo członkowskie przesyła Komisji za każdy rok kalendarzowy, nie później niż w ciągu dwunastu miesięcy od zakończenia tego roku, sprawozdanie w sprawie stosowania dyrektywy 95/50/WE i niniejszej dyrektywy, sporządzone zgodnie z wzorcowym formularzem standardowym określonym w załączniku III do niniejszej dyrektywy, zawierające następujące dane:
 - a) jeśli to możliwe, faktyczną lub szacunkową objętość towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym w tonach transportowanych lub w tonokilometrach;

- b) ilość przeprowadzonych kontroli;
 - c) ilość pojazdów sprawdzonych według miejsca rejestracji (pojazdy zarejestrowane w kraju, w innych państwach członkowskich lub w krajach trzecich);
 - d) ilość stwierdzonych naruszeń według kategorii ryzyka, o których mowa w załączniku II;
 - e) rodzaj i ilość nałożonych kar.
2. Komisja przesyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, po raz pierwszy w roku 1999 i następnie co najmniej co trzy lata, sprawozdanie w sprawie stosowania dyrektywy 95/50/WE i niniejszej dyrektywy przez państwa członkowskie, podając dane zgodnie z ust. 1.

Artykuł 10

Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 11, aktów delegowanych dotyczących zmiany załączników I, II i III do niniejszej dyrektywy w celu dostosowania ich do postępu naukowego i technicznego w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą, w szczególności w celu uwzględnienia zmian dyrektywy 2008/68/WE.

Artykuł 11

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 10, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 26 lipca 2019 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 10, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 10 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 12

Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 13

Dyrektywa 95/50/WE, zmieniona aktami wymienionymi w załączniku IV część A, traci moc, bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku IV część B.

Odesłania do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w załączniku V.

Artykuł 14

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

Artykuł 15

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący / Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

Wykaz kontrolny (o którym mowa w art. 4)

1. Miejsce kontroli	2. Data	3. Czas	
.....			
4. Znak przynależności państwowej pojazdu i numer rejestracyjny		
5. Znak narodowy przyczepy/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	<input type="checkbox"/> tak	<input type="checkbox"/> nie	
12. Sposób transportu	<input type="checkbox"/> luzem	<input type="checkbox"/> opakowane	<input type="checkbox"/> w zbiorniku
Dokumenty znajdujące się w pojeździe			
13. Dokumenty transportowe	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
14. Instrukcje pisemne	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
15. Dwu-/wielostronna umowa/krajowe upoważnienie	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
16. Świadczenie dopuszczenia pojazdu	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
17. Świadczenie szkolenia kierowcy	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
Użytkowanie pojazdu			
18. Towary dopuszczone do transportu	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
19. Pojazdy dopuszczone dla rodzaju przewożonych towarów	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
20. Przepisy dotyczące sposobu transportu (luzem, opakowane, w zbiorniku)	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
21. Zakaz ładunku mieszanego	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
22. Załadunek, zabezpieczenie ładunku i przeładunek ⁽³⁾	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
23. Ubytek towarów lub uszkodzenie opakowania ⁽³⁾	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
24. Oznakowanie UN opakowania/zbiornika ⁽²⁾ ⁽³⁾ (ADR 6)	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
25. Oznakowanie opakowania (np. nr UN) i oznaczenie ⁽²⁾ (ADR 5.2)	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
26. Tablice zbiornika/pojazdu (ADR 5.3.1)	<input type="checkbox"/> sprawdzono	<input type="checkbox"/> stwierdzono naruszenie	<input type="checkbox"/> nie dotyczy

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

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

⁽³⁾ Kontrola widzialnych oznak naruszenia przepisów.

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

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

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

33. Uwagi

34. Organ/urzędnik przeprowadzający kontrolę

ZAŁĄCZNIK II

Naruszenia

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

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

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

W przypadku kilku naruszeń na jednostkę transportową, jedynie najpoważniejsza kategoria (wskazana w pozycji 32 w załączniku I) jest wykorzystywana do celów sprawozdawczych (zgodnie wzorcowym formularzem standardowym określonym w załączniku III).

1. I kategoria ryzyka

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

Niedopełnienia obejmują:

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

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

2. II kategoria ryzyka

Niedopełnienie odpowiednich postanowień ADR powoduje ryzyko obrażeń cielesnych lub szkody dla środowiska; z reguły wymaga to natychmiastowego podjęcia właściwych środków naprawczych takich jak doprowadzenie do zgodności 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; gaśnicę można uważać za wciąż nadającą się do użycia, jeżeli brakuje jedynie wymaganej plomby lub daty ważności; nie ma to jednak zastosowania, jeżeli gaśnica w widoczny sposób nie nadaje się do użycia, na przykład ciśnieniomierz wskazuje wartość 0;
4. w pojeździe nie ma wyposażenia wymaganego przez ARD lub pisemne instrukcje;
5. nieprzestrzeganie terminów testów i kontroli oraz okresów użytkowania opakowań, kontenerów IBC i dużych opakowań;
6. przewóz zepsutych opakowań, kontenerów IBC lub dużych opakowań lub opakowań zepsutych, nieczystych i pustych;
7. przewóz zapakowanych towarów w kontenerze, który nie nadaje się do użytku ze względów konstrukcyjnych;
8. zbiorniki/zbiorniki kontenerowe (włączając puste i nieczyste) nie są odpowiednio zamknięte;

9. przewóz opakowań mieszanych z opakowaniem zewnętrznym, które nie jest odpowiednio zamknięte;
10. niewłaściwe oznaczenie, oznakowanie lub umieszczenie tablic;
11. brak pisemnych instrukcji odpowiadających ADR, lub pisemne instrukcje nie dotyczą przewożonych towarów;
12. pojazd jest niewłaściwie nadzorowany lub zaparkowany.

3. III kategoria ryzyka

Niedopełnienie odpowiednich postanowień powoduje niskie ryzyko obrażeń cielesnych lub szkody dla środowiska i nie wymaga podejmowania właściwych 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 pkt 16 I kategorii ryzyka;
3. w pojeździe brak świadectwa przeszkolenia, ale istnieją dowody, że kierowca jest w jego posiadaniu.

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 ładunków (i ADR)					
Liczba jednostek transportowych nieprzestrzegających ADR					
Liczba uimeruchomionych jednostek transportowych					
Liczba zauważonych naruszeń według kategorii ryzyka ⁽²⁾	I kategoria ryzyka				
	II kategoria ryzyka				
	III kategoria ryzyka				
Liczba nałożonych kar według typu kary	Outrzeżenie				
	Grzywna				
	Inne				

SZACUNKOWA CAŁKOWITA MASA NIEBEZPIECZNYCH TOWARÓW PRZEWOŻONYCH W TRANSPORCIE DROGOWYM t	lub t/km ²
--	---------	-----	-------------------------

⁽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 32 w załączniku I do niniejszej dyrektywy).

ZAŁĄCZNIK IV

Część A

Uchylona dyrektywa wraz z jej kolejnymi zmianami
(o których mowa w art. 13)

Dyrektywa Rady 95/50/WE
(Dz.U. L 249 z 17.10.1995, s. 35)

Dyrektywa 2001/26/WE Parlamentu
Europejskiego i Rady
(Dz.U. L 168 z 23.6.2001, s. 23)

Dyrektywa Komisji 2004/112/WE
(Dz.U. L 367 z 14.12.2004, s. 23)

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego
i Rady 2008/54/WE
(Dz.U. L 162 z 21.6.2008, s. 11)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego
i Rady (UE) 2019/1243
(Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 241)

tylko pkt IX.1 załącznika

Część B

Terminy transpozycji do prawa krajowego

(o których mowa w art. 13)

Dyrektywa	Data transpozycji
95/50/WE	1 stycznia 1997 r.
2001/26/WE	23 grudnia 2001 r.
2004/112/WE	14 grudnia 2005 r.
2008/54/WE	–

ZAŁĄCZNIK V

Tabela korelacji

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

Dyrektywa 95/50/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 9 ust. 1 formuła wprowadzająca	art. 9 ust. 1 formuła wprowadzająca
art. 9 ust. 1 tiret pierwsze	art. 9 ust. 1 lit. a)
art. 9 ust. 1 tiret drugie	art. 9 ust. 1 lit. b)
art. 9 ust. 1 tiret trzecie	art. 9 ust. 1 lit. c)
art. 9 ust. 1 tiret czwarte	art. 9 ust. 1 lit. d)
art. 9 ust. 1 tiret piąte	art. 9 ust. 1 lit. e)
art. 9 ust. 2	art. 9 ust. 2
art. 9a	art. 10
art. 9aa	art. 11
art. 10 ust. 1	–
art. 10 ust. 2	art. 12
–	art. 13
art. 11	art. 14
art. 12	art. 15
załączniki I, II i III	załączniki I, II i III
–	załącznik IV
–	załącznik V