

III

(Inne akty)

EUROPEJSKI OBSZAR GOSPODARCZY

DECYZJA URZĘDU NADZORU EFTA

NR 258A/13/COL

z dnia 25 czerwca 2013 r.

o przyjęciu wniosku o odstępstwo na podstawie art. 6 ust. 2 lit. a) aktu, o którym mowa w pkt 13c rozdziału I załącznika XIII do Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym (Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych), by zezwolić na transport odpadów niebezpiecznych w sposób określony w art. 12 norweskiego rozporządzenia o transporcie lądowym towarów niebezpiecznych nr 384 z dnia 1 kwietnia 2009 r. (Forskrift om landtransport av farlig gods, „rozporządzenie norweskie”), jeśli dana firma transportowa dysponuje doradcą ADR ds. bezpieczeństwa; oraz jeśli osoby, które zajmują się transportem odpadów niebezpiecznych, odbędą odpowiednie szkolenia zanim uzyskają uprawnienia

URZĄD NADZORU EFTA,

Uwzględniając akt, o którym mowa w pkt 13c rozdziału I załącznika XIII do Porozumienia EOG,

Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (zwana dalej aktem)

dostosowana do Porozumienia EOG Protokołem 1 do tego Porozumienia,

Uwzględniając art. 9 aktu, a także decyzje Stałego Komitetu nr 3/12/SC i 4/12/SC,

uwzględniając decyzję Urzędu Nadzoru EFTA nr 88/13/COL z dnia 27 lutego 2013 r. (nr referencyjny 661691) dotyczącą przedstawienia Komitetowi EFTA ds. Transportu projektów środków, które mają zostać podjęte przez Urząd Nadzoru EFTA w odniesieniu do wniosku Norwegii i upoważniającą właściwego członka kolegium do przyjęcia ostatecznej decyzji, jeżeli Komitet EFTA ds. Transportu przyjmie projekt decyzji jednomyślnie,

a także mając na uwadze, co następuje:

Rząd Norwegii w piśmie do Urzędu z dnia 17 października 2011 r. (nr referencyjny 611939), zgłosił wniosek o cztery odstępstwa, jak również o zezwolenie na środek ograniczający na podstawie art. 6 ust. 2 lit. a) i art. 5 ust. 2 aktu. We wniosku

wyjaśniono, że odstępstwa wynikają z obowiązujących przepisów krajowego porządku prawnego, zgodnie z art. 12, 13, 16, 21 i 28 norweskiego rozporządzenia.

W komunikacie z dnia 24 sierpnia 2012 r., rząd Norwegii poinformował Urząd o wycofaniu art. 21 norweskiego rozporządzenia (pirotechniczne wyposażenie awaryjne) w ramach wniosku o odstępstwa.

Zgodnie z art. 9 dyrektywy 2008/68 i decyzjami Stałego Komitetu nr 3/12/SC i 4/12/SC, w dniu 5 października 2012 r. Urząd przekazał Komitetowi EFTA ds. Transportu pierwszy projekt środków, które należy podjąć (zwanemu dalej „Komitetem”, nr referencyjny 648711 i 643174).

Przedmiotowe projekty środków oparte były na sprawozdaniu z oceny ryzyka z dnia 14 czerwca 2012 r., zleconym przez organ Det Norske Veritas (DNV) (nr referencyjny 640432).

W dniu 8 listopada 2012 r. Komitet zebrał się w celu omówienia pierwszego projektu środków (nr referencyjny 652659, protokół z posiedzenia).

Pismem z dnia 26 listopada 2012 r. (zdarzenie nr 654691), rząd Norwegii wycofał art. 13 (lotniczy pojazd-cysterna) i art. 16 (zawór bezpieczeństwa) i 28 (EX/II/III jednostki transportowe) ze swoich wniosków o odstępstwa, przy jednoczesnym zachowaniu wniosku o odstępstwo w odniesieniu do art. 12 (transport odpadów niebezpiecznych).

W związku z tym, pozostałe odstępstwo wnioskowane na mocy art. 6 ust. 2 lit. a) aktu dotyczy art. 12 norweskiego rozporządzenia zezwalającego na transport odpadów niebezpiecznych w Norwegii. Przepis ten brzmi następująco:

„Artykuł 12 — Transport odpadów niebezpiecznych

1. Przy przewozie towarów niebezpiecznych o masie do 500 kg netto w jednostce transportowej/wagonie kolejowym, sklasyfikowanych jako odpady niebezpieczne zgodnie z regulacjami dotyczącymi odpadów, zastosowanie mają tylko wymogi ADR i RID dotyczące opakowań, cystern, znakowania, pakowania mieszanego i dokumentów przewozowych.

2. Podczas gromadzenia odpadów płynnych w puszkach, skrzynkach itp. można wykorzystać zewnętrzne opakowania takie jak bębny z przyznaną przez ONZ homologacją, sztywne kontenery IBC lub duże opakowania. Pozostałości kleju, farby, roztworu żywicy lub podobnych substancji w opakowaniach do 10 litrów mogą być transportowane na paletach z nadstawek paletowych, pod warunkiem, że są odpowiednio zabezpieczone przed wyciekami.

3. Niebezpieczne odpady z gospodarstw domowych można przewozić w specjalnych pojemnikach z zabezpieczonymi pokrywkami. Takie pojemniki mogą być oznaczone jako »Odpady niebezpieczne«. Wymagania określone w ADR/RID w sprawie opakowań mieszanych nie muszą być spełnione, jeżeli podejmuje się wystarczające działania zapobiegające niebezpiecznym reakcjom.

4. Zgodnie z regulacjami dotyczącymi odpadów, formularz deklaracji może zastąpić dokument przewozowy”.

W związku z powyższym, w projekcie środków przedłożonym Komitetowi 5 października 2012 r., czytamy:

„[W]niosek o odstępstwo w odniesieniu do art. 12 norweskiego rozporządzenia w sprawie transportu odpadów niebezpiecznych powinien zostać zaakceptowany, jeśli firma transportowa dysponuje doradcą ADR ds. bezpieczeństwa, a kierowcy posiadają prawa jazdy poszerzone o kategorię C lub kategorię D. W pozostałych przypadkach wniosek należy odrzucić.”

W piśmie z dnia 26 listopada 2012 r., rząd Norwegii wskazał, co następuje:

„Artykuł 12 Transport odpadów niebezpiecznych

Rząd Norwegii podtrzymuje swój wniosek do Urzędu, dotyczący krajowego odstępstwa w odniesieniu do tego artykułu, wprowadzając pewne zmiany.

Norwegia pragnie podkreślić, że rozszerzone kategorie prawa jazdy dla kierowców pojazdów (kategoria C lub D) nie są istotne dla bezpieczeństwa transportu towarów niebezpiecznych.

Odstępstwo będzie obejmować jedynie ADR. Ponadto przedsiębiorstwa muszą dysponować doradcą ADR/RID ds. bezpieczeństwa. Osoby, które zajmują się transportem odpadów niebezpiecznych, muszą odbyć odpowiednie szkolenia zanim uzyskają uprawnienia.”

W następstwie wniosku złożonego przez Urząd, 13 grudnia 2012 r. rząd Norwegii przedstawił drogą elektroniczną poniższe wyjaśnienia (nr referencyjny 656664) w odniesieniu do proponowanych zmian:

„Ten alternatywny wniosek dotyczący wymagań szkoleniowych odnosić się będzie jedynie do transportu drogowego i sugeruje, że kierowcy pojazdów przewożących towary niebezpieczne odbywają szkolenia z następujących zagadnień:

- wymagania ogólne dotyczące przewozu odpadów towarów niebezpiecznych
- główne rodzaje zagrożeń, w tym także ich znakowanie i etykietowanie
- środki zapobiegawcze i środki bezpieczeństwa dopasowane do różnych rodzajów zagrożenia
- bezpieczny załadunek, rozładunek i transport odpadów towarów niebezpiecznych
- cel i sposób obsługi wyposażenia technicznego w pojazdach
- podstawowe informacje o minimalizowaniu prawdopodobieństwa wypadku
- procedury reagowania w sytuacjach awaryjnych, w tym środki, które mogą okazać się niezbędne dla ich własnego bezpieczeństwa, a także dla bezpieczeństwa innych ludzi i środowiska w razie wypadku
- świadomość w zakresie bezpieczeństwa

Materiały ze szkoleń dla kierowców są przechowywane przez pracodawcę i dostępne na życzenie dla kierowców i właściwych organów.

Dokładne brzmienie zmienionego § 12 nie jest jeszcze w pełni gotowe, ale wniosek zawiera sens zmienionego rozporządzenia.”

W dniu 16 stycznia 2013 r. (nr referencyjny 659861), organ DNV oświadczył, że jego zdaniem sugerowane przez rząd Norwegii specjalne szkolenia dla kierowców byłyby bardziej przydatne niż proponowane w pierwotnym wniosku DNV prawo jazdy kategorii C lub D.

W dniu 18 stycznia 2013 r. i 1 lutego 2013 r. (nr referencyjny 659983 i 661423), rząd Norwegii wprowadził dalsze zmiany do swojego wniosku dotyczącego wymogów szkoleniowych, sformułowane poniżej:

„Przepisy regulujące transport towarów niebezpiecznych w tunelach drogowych, a także regulujące odpowiednie środki ograniczające ryzyko i działania podejmowane w ramach reagowania kryzysowego w przypadku tego typu transportu.”

„Czas trwania szkolenia obejmuje co najmniej 6 jednostek nauczania. Materiały ze szkoleń dla kierowców są przechowywane przez pracodawcę i dostępne na życzenie dla kierowców i właściwych organów.”

W dniu 27 lutego 2013 r. Urząd postanowił przedłożyć Komitetowi odpowiednio zmieniony projekt środków, które mają zostać podjęte przez Urząd w odniesieniu do pozostałego norweskiego wniosku o odstępstwo na podstawie art. 6 ust. 2 lit. a) aktu dotyczącego transportu odpadów niebezpiecznych (decyzja nr 88/13/COL); oraz upoważnić właściwego członka kolegium do przyjęcia ostatecznej decyzji, jeżeli Komitet jednomyślnie poprze projekt środków.

W pismach dostarczonych pocztą elektroniczną w dniach 1 i 13 marca 2013 r., członkowie Komitetu EFTA ds. Transportu przyjęli te projekty środków jednomyślnie (nr referencyjny 666005, 665893 i 664435).

W związku z powyższym, Urząd może przyjąć pozostały norweski wniosek o odstępstwo na podstawie art. 6 ust. 2 lit. a) aktu.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wniosek o przyznanie odstępstwa, na który składa się art. 12 norweskiego rozporządzenia w sprawie transportu odpadów niebezpiecznych, oparty na art. 6 ust. 2 lit. a) aktu, który stanowi, że „o ile nie spowoduje to zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa, państwa członkowskie mogą również wnioskować o odstępstwa od przepisów załącznika I sekcji I.1...”, a mianowicie załącznika zawierającego Umowę europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), zostaje zaakceptowany pod warunkiem, że firma transportowa dysponuje doradcą ADR ds. bezpieczeństwa oraz że osoby, które zajmują się transportem odpadów niebezpiecznych, odbędą odpowiednie szkolenia zanim uzyskają uprawnienia⁽¹⁾.

Kierowcy pojazdów przewożących odpady towarów niebezpiecznych odbywają szkolenia z następujących zagadnień:

- wymagania ogólne dotyczące przewozu odpadów towarów niebezpiecznych
- główne rodzaje zagrożeń, w tym także ich znakowanie i etykietowanie
- środki zapobiegawcze i środki bezpieczeństwa dopasowane do różnych rodzajów zagrożenia

— bezpieczny załadunek, rozładunek i transport odpadów towarów niebezpiecznych

— cel i sposób obsługiwanego wyposażenia technicznego w pojazdach

— podstawowe informacje o minimalizowaniu prawdopodobieństwa wypadku

— procedury reagowania w sytuacjach awaryjnych, w tym środki niezbędne dla ich własnego bezpieczeństwa, a także dla bezpieczeństwa innych ludzi i środowiska w razie wypadku

— przepisy regulujące transport towarów niebezpiecznych w tunelach drogowych, a także regulujące odpowiednie środki ograniczające ryzyko i działania podejmowane w ramach reagowania kryzysowego w przypadku tego typu transportu.

— świadomość w zakresie bezpieczeństwa

Czas trwania szkolenia obejmuje co najmniej 6 jednostek nauczania. Materiały ze szkoleń dla kierowców są przechowywane przez pracodawcę i dostępne na życzenie dla kierowców i właściwych organów.

Artykuł 2

Odstępstwo określone w art. 1 niniejszej decyzji wygasa w dniu 26 września 2015 r.

Artykuł 3

Odstępstwo określone w art. 1 niniejszej decyzji zostaje opublikowane w Sekcji EOG *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz w Suplemencie EOG, zgodnie z pkt 6 protokołu 1 do Porozumienia EOG.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Norwegii i wchodzi w życie z chwilą poinformowania tego państwa.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja jest autentyczna w języku angielskim.

Sporządzono w Brukseli dnia 25 czerwca 2013 r.

W imieniu Urzędu Nadzoru EFTA

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON

Członek Kolegium

Xavier LEWIS

Dyrektor

⁽¹⁾ Artykuł 12 ma zastosowanie wyłącznie do transportu drogowego.