

**EUROPOS KOMITETAS
PRIE LIETUVOS RESPUBLIKOS
VYRIAUSYBĖS**

**DIREKTYVOS 94/55/EB DĖL VALSTYBIŲ NARIŲ
ĮSTATYMŲ, REGLAMENTUOJANČIŲ PAVOJINGŲ
KROVINIŲ VEŽIMĄ KELIŲ TRANSPORTU, SUDERINIMO
IR DIREKTYVOS 96/49/EB DĖL VALSTYBIŲ NARIŲ
ĮSTATYMŲ, SUSIJUSIŲ SU PAVOJINGŲ KROVINIŲ
VEŽIMU GELEŽINKELIAIS, SUDERINIMO BEI
DIREKTYVOS 2000/62/EB PAPILDANČIOS DIREKTYVĄ
96/49/EB ĮGYVENDINIMO PASEKMIŲ TYRIMAS**

Galutinė ataskaita

Darbo vadovas: prof. habil.dr. Adolfas Baublys
VGTU Transporto mokslo instituto direktorius

2003

Pagrindiniai darbo vykdytojai:

*Transporto mokslo instituto vyriausiasis mokslo darbuotojas **prof. habil. dr. Adolfas Baublys,***

*Transporto mokslo instituto moksl. bendradarbė **dr. Aldona Jarašūnienė,***

*Transporto vadybos katedros docentė **dr. Nijolė Batarlienė***

TURINYS

ĮVADAS	6
1. PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMO LIETUVOJE ESAMOS PADĖTIES ĮVERTINIMAS	7
1.1. Pavojingų krovinių vežimą reglamentuojantys teisės aktai	7
1.2. Esamos padėties analizė kelių transportu, vežant pavojingus krovinius	8
1.3. Pavojingų krovinių vežimo analizė Lietuvos geležinkeliais	10
2. DIREKTYVŲ, REGLAMENTUOJANČIŲ PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMĄ KELIŲ TRANSPORTU ESMĖ IR TRUMPAS APIBŪDINIMAS	12
2.1. 1994 m. lapkričio 21 d. Tarybos direktyvos 94/55/EB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą kelių transportu, su derinimo, analizė	12
2.2. 2000 m. spalio 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/61/EB, iš dalies pataisanti Tarybos direktyvą 94/55/EB dėl valstybių narių įstatymų dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu derinimo	15
2.3. 2001 m. sausio 29 d. Komisijos direktyvos 2001/7/EB, derinančios su technikos pažanga Tarybos direktyvą 94/55/EB dėl valstybių narių įstatymų dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu derinimo, analizė	16
3. DIREKTYVŲ, REGLAMENTUOJANČIŲ PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMĄ GELEŽINKELIŲ TRANSPORTU ESMĖ IR TRUMPAS APIBŪDINIMAS	17
3.1. 1996 m. liepos 23 d. Tarybos Direktyvos 96/49/EB dėl valstybių narių įstatymų, skirtų pavojingų krovinių gabenimui geležinkeliu, suderinimo, analizė ...	17
3.2. 1996 m. gruodžio 13 d. Komisijos Direktyva 96/87/EEB dėl Tarybos direktyvos 96/49/EB dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, derinimo su technikos pažanga	19
3.3. 1999 m. gegužės 21 d. Komisijos Direktyva 1999/48/EB, antrą kartą su technikos pažanga derinanti Tarybos direktyvą 96/49/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su pavojingų krovinių gabenimu geležinkeliais, derinimo.....	20
3.4. 2000 m. spalio 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2000/62/EB, iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 96/49/EB dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, suderinimo	22
3.5. 2001 m. sausio 29 d. Komisijos Direktyvos 2001/6/EB, trečią kartą derinančios su technikos pažanga Tarybos direktyvą 96/49/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, suderinimo analizė	23
4. PAGRINDINIAI TECHNINIAI REIKALAVIMAI PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMUI KELIŲ TRANSPORTU (pagal ADR reikalavimus)	24
5. PAGRINDINIAI TECHNINIAI REIKALAVIMAI PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMUI GELEŽINKELIAIS (pagal RID reikalavimus)	27
6. DIREKTYVŲ IR LIETUVOS ĮSTATYMINĖS BAZĖS ĮGYVENDINIMO PASEKMIŲ TYRIMAI	29
6.1. Įstatyminės bazės, reglamentuojančios pavojingų krovinių vežimą, permainos ryšium su pasirengimu narystei ES	29
6.2. ES ir Lietuvos teisės aktų reikalavimų palyginamoji analizė	31
6.2.1. Pavojingų krovinių vežimų kontrolė keliuose ir pasienio kontrolės punktuose	32

6.2.2. Techniniai reikalavimai nacionaliniam transporto priemonių tipui patvirtinti 2003 metams	33
6.2.3. Pavojingų cheminių medžiagų ir preparatų klasifikavimo ir ženklavimo tvarkos nauja redakcija	36
7. DIREKTYVŲ ĮGYVENDINIMO POVEIKIO ĮVERTINIMAS	37
7.1. Interesų grupių atstovų apklausa ir argumentavimas	37
7.2. Poveikis Lietuvos teisinei bazei	38
7.3. Poveikis administracinėms struktūroms	39
7.4. Poveikis AB „Lietuvos geležinkeliai“	49
7.5. Poveikis Valstybinei geležinkelių inspekcijai	50
7.6. Poveikis asociacijai „LINA“	52
7.7. Poveikis Valstybinei kelių transporto inspekcijai	53
7.8. Poveikis AB „ACHEMA“ ir kitoms chemijos pramonės įmonėms	56
7.9. Poveikis pavojingųjų krovinių vežėjams	58
8. DIREKTYVŲ ĮGYVENDINIMO PASEKMĖS	59
8.1. Direktyvų praktinio įgyvendinimo teigiamų ir neigiamų pasekmių įvertinimas..	59
8.2. Pagrindiniai siūlymai vyriausybei ir vežėjų organizacijoms	60
8.3. Poveikio verslo įmonėms, valstybės institucijoms ir visuomenei kiekybinis įvertinimas	61
9. IŠVADOS	62
10. NAUDOTI PAGRINDINIAI INFORMACIJOS ŠALTINIAI	64
1 PRIEDAS	66
2 PRIEDAS	69

LENTELIŲ SĄRAŠAS

<i>1 lentelė</i>	Pavojingų krovinių vidaus vežimai kelių transportu pagal krovinių grupes	<i>9 p.</i>
<i>2 lentelė</i>	Pavojingų krovinių tarptautiniai vežimai kelių transportu	<i>9 p.</i>
<i>3 lentelė</i>	Pavojingų krovinių vežimas geležinkelių transportu pagal krovinių rūšis	<i>11 p.</i>
<i>4 lentelė</i>	Pagrindinių rūšių pavojingų krovinių tvirtinimo rekomendacijos	<i>28 p.</i>
<i>5 lentelė</i>	Techniniai reikalavimai pagal ES direktyvų naujas redakcijas	<i>34 p.</i>
<i>6 lentelė</i>	Techniniai reikalavimai pagal JT EEK taisyklių naujas redakcijas	<i>35 p.</i>
<i>7 lentelė</i>	Būtinų parengti teisinių dokumentų sąrašas pavojingųjų krovinių vežimams reglamentuoti	<i>38 p.</i>
<i>8 lentelė</i>	Krovininiams automobiliams išduotos licencijos kortelės	<i>54 p.</i>
<i>9 lentelė</i>	Teigiamų ir neigiamų pasekmių įvertinimas	<i>60 p.</i>
<i>10 lentelė</i>	Pasekmių kiekybinis įvertinimas	<i>61 p.</i>

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

<i>1 pav.</i>	Visų ir pavojingų krovinių vežimo geležinkelio transportu dinamika	<i>10 p.</i>
<i>2 pav.</i>	Pavojingų krovinių vežimą antžeminiu transportu reguliuojančių institucijų schema	<i>40 p.</i>
<i>3 pav.</i>	Pavojingų krovinių vežimo organizavimas pagal direktyvų paketo reikalavimus	<i>45 p.</i>
<i>4 pav.</i>	Pavojingų krovinių vežimo Kontrolės ir ekspertizės tarnybos schema	<i>48 p.</i>

ĮVADAS

Pavojingųjų krovinių vežimas - viena iš sudėtingiausių ir daugiausia saugos reikalaujanti vežimo sričių, kadangi, įvykus avarijai ar riktui, kai išbyra ar išsilieja pavojingas kroviny, jis gali patekti į aplinką ir sukelti sunkius padarinius. Daugiausia pavojingųjų krovinių, kaip ir paprastųjų, vežama kelių ir geležinkelių transporto priemonėmis.

Rengiantis narystei Europos Sąjungoje, daug dėmesio skiriama nacionalinių teisės aktų suderinimui su Europos Sąjungos teise, nes Lietuvai, kaip asocijuotai ES narei, būtina vadovautis Europos Sąjungos sprendimų, direktyvų, taisyklių nuostatomis, tarptautinių organizacijų rekomendacijomis, taikyti jų keliamus reikalavimus ne tik tarptautiniams, bet ir nacionaliniams vežimams.

Šiame darbe pateiktas pavojingųjų krovinių vežimo Lietuvoje esamos padėties įvertinimas, išanalizuotos direktyvos, vežant pavojingus krovinius kelių ir geležinkelių transportu, pateiktas direktyvų ryšys su ADR bei RID taisyklėmis. Ataskaitoje pateikta analizė įmonių, kurios gamina chemines medžiagas, bei organizacijų, kurios užsiima pavojingųjų krovinių vežimu. Taip pat pateikti direktyvų įgyvendinimo pasekmių tyrimai ir bendros rekomendacijos atsižvelgiant į būsimą narystę ES. Išnagrinėtas ir pateiktas poveikis Lietuvos teisei bazei, poveikis administracinėms struktūroms bei poveikis įmonėms ir organizacijoms, užsiimančioms pavojingųjų krovinių vežimu. Pateiktos tyrimo išvados.

Pristatoma studija gali būti panaudota:

- kaip informacijos šaltinis apie pavojingųjų krovinių vežimo reglamentavimą ES ir Lietuvoje, transportavimo proceso srityse, kuriose Lietuvos teisė jau yra suderinta su ES nuostatomis;
- kaip analitinis pagrindas ateityje teikiant Lietuvos Vyriausybei siūlymus dėl prisitaikymo kaštus mažinančių priemonių;
- kaip vienas iš informacijos šaltinių kuriant ar koreguojant įmonės veiklos strategiją ir planuojant savo veiklą ES vidaus rinkoje;
- kaip analitinis įrankis įvertinti naujų ES siūlomų teisės aktų poveikį įmonės veiklai.

1. PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMO LIETUVOJE ESAMOS PADĖTIES ĮVERTINIMAS

1.1. PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMĄ REGLAMENTUOJANTYS TEISĖS AKTAI

Integruojantis Lietuvos transporto sistemai į Europos transporto sistemą, svarbus veiksnys – transporto juridinio reglamentavimo politikos derinimas su tarptautinės transporto teisės reikalavimais. Šiuo metu Lietuvos Respublika arba atskiros jos transporto struktūros yra įstojusios į 10 tarptautinių transporto organizacijų bei konferencijų, prisijungusios prie 9 konvencijų, reglamentuojančių įvairius tarptautinės transporto veiklos aspektus. Tarpvalstybinėmis dvišalėmis ir daugiašalėmis sutartimis užmezgami ryšiai dėl krovinių ir keleivių vežimų tarp susitariančių šalių: tokios sutartys jau pasirašytos su 26 valstybėmis.

Lietuva 1992 m. įstojo į Tarptautinės civilinės aviacijos organizaciją (ICAO) ir naudojami Čikagos konvencijos 18 priedu pavojingų krovinių tarptautiniams vežimams oru. 1994 m. nutarė prisijungti prie Tarptautinės geležinkelių transporto konvencijos (COTIF), kuri įsigaliojo 1995 metais lapkričio 1 d. (RID - 22 Lietuvos geležinkelio kilometrams nuo Lietuvos - Lenkijos sienos iki Šeštokų), o 1995 m. gruodžio mėn. 7 d. prisijungė prie Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR), kurią ratifikavo 1998 m.

1995 m. gruodžio mėn. 7 d. Lietuvos Respublika prisijungė prie Tarptautinės jūrų organizacijos IMO ir gabenant pavojingus krovinius jūrų transportu turi taikyti IMDG - Code, IGC - Code, IBC - Code. Lietuva taip pat yra prisijungusi prie keleto tarptautinių jūrinių konvencijų: SOLAS, MARPOL 73/78, CSC, HELCOM 1992.

1998 metų birželio 17 dieną Lietuvos Vyriausybė priėmė atliekų įstatymą, o 1998 m. gruodžio 6 d. buvo ratifikuota Bazelio konvencija.

2001 m. gruodžio 11 d. Lietuvoje priimtas Pavojingų krovinių vežimo kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu įstatymas, paskelbti Vyriausybės nutarimai dėl pavojingų krovinių vežimo keliais ir geležinkeliais, ministrų įsakymai dėl vairuotojų, vežančių pavojingus krovinius keliais, mokymo ir egzaminavimo bei šių vairuotojų mokytojų egzaminavimo, transporto priemonių pavojingiems kroviniams vežti sertifikavimo, leidimų išdavimo vežti kai kuriuos pavojingus krovinius, pavojingų krovinių vežimo kontrolės keliuose ir pasienio postuose bei kiti teisės aktai.

Pavojingų krovinių vežimo kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu įstatymas įsigaliojo 2002 m. kovo 1 d. (paskelbtas „Valstybės žiniuose“ 2001 m., Nr. 111-4022). Pavojingų krovinių vežimo įstatymas nustatė pavojingų krovinių vežimo kelių, geležinkelių, vidaus vandenų transportu Lietuvos Respublikoje teisinius ir organizacinius pagrindus,

siekiant užtikrinti saugų pavojingų krovinių vežimą. Šis įstatymas reglamentavo pavojingų krovinių vežimo šalies viduje procesą, nustatė atskirų institucijų funkcijas, vežimo dalyvių atsakomybę, reglamentavo pavojingų krovinių vežimo kontrolę. Pavojingų krovinių vežimo įstatymas apjungė pavojingų krovinių vežimą Lietuvoje reglamentuojančius teisės aktus ir nustatė integruotą pavojingų krovinių vežimo sistemą, užpildė pavojingų krovinių vežimo šalies viduje teisinės spragas.

2000-03-23 buvo priimtas Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr.337 „Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje“, kuris įsigaliojo nuo 2000-04-25.

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu įstatymo 8 straipsniu, 2002 m. lapkričio 13 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybė priėmė nutarimą dėl pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu kontrolės tvarkos patvirtinimo (Nr. 1778). Ši tvarka nustatė pavojingų krovinių vežimo kontrolės procedūras automobilių keliuose, geležinkeliuose, vidaus vandenų keliuose ir pasienio kontrolės punktuose, kontrolės procedūras įmonėse, kurių veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu, jų krovimu ir/ar laikinu sandėliavimu, taip pat kontrolę vykdančių institucijų veiklą.

1.2. ESAMOS PADĖTIES ANALIZĖ KELIŲ TRANSPORTU, VEŽANT PAVOJINGUS KROVINIUS

Lietuvos Respublikoje kelių transportu pavojingos medžiagos vežamos tiek tranzitu, tiek šalies viduje. Kelių transporte pavojingi kroviniai respublikoje sudaro apie 25 procentus viso krovinių kiekio. Šis procentinis kiekis mažėja pagal oficialią statistinę informaciją, tačiau tai pasakytina tik apie akcines įmones, kurios Statistikos departamentui teikia informaciją apie savo veiklą. Vidutinių ir smulkių privačių krovinių vežimo kelių transporto įmonių veikla nėra pilnai atspindėta statistiniuose duomenyse.

Pavojingų krovinių vežimo įstatymas įsigaliojo 2002 m. kovo 1 d. ir jo 6 straipsnis reikalauja atskiros pavojingų krovinių vežimo apskaitos, tačiau už 2002 metus tokios statistikos rasti nepavyko. Statistikos departamentas nuo 2003 metų sausio 1 d. yra pasiruošęs surinkti šią informaciją, tačiau duomenų jam įmonės nepateikia.

Konkretūs pavojingų krovinių, vežamų kelių transportu, statistiniai duomenys pagal krovinių grupes pateikti 1 ir 2 lentelėse:

1 lentelė. Pavojingų krovinių vidaus vežimai kelių transportu pagal krovinių grupes [15]

Krovinių grupės	1999		2000		2001	
	tūkst. t	tūkst. tkm	tūkst. t	tūkst. tkm	tūkst. t	tūkst. tkm
Iš viso	41449.0	1613559.2	40747.5	1534745.1	40520.2	1517694.1
Naftos produktai	2769.8	266021.3	2180.3	228516.9	1913.7	204603.9
Natūr. ir cheminės trašos	1515.7	88539.6	832.8	120936.4	430.4	12494.1
Cheminiai produktai	152.6	11690.4	140.4	18042.0	68.5	7009.0
Kiti kroviniai	37010.9	1247307.9	37594.0	1167249.8	38107.6	1293587.1

2 lentelė. Pavojingų krovinių tarptautiniai vežimai kelių transportu [15]

Krovinių grupės	Pakrauta			Iškrauta		
	1999	2000	2001	1999	2000	2001
Iš viso	1669.6	1688.4	1875.2	1572.3	1441.3	1479.9
Naftos produktai	15.0	10.9	19.1	28.5	17.1	27.4
Cheminiai produktai	130.2	109.8	57.9	155.4	105.4	117.4
Kiti kroviniai	1524.4	1567.7	1798.2	1388.4	1318.8	1335.1

Kelių transportu pavojingų krovinių vežimas tarptautiniais maršrutais reglamentuojamas Europos sutartimi dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR). Lietuvos Respublikoje ši sutartis įsigaliojo 1995 m. gruodžio 7 d. Tarptautiniai vežimai atitinka visus reikalavimus.

Igyvendindama direktyvos 94/55/EB „Dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą kelių transportu, suderinimo“ nuostatas, nuo 2000-04-25, vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr.337 „Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje“, pavojingi kroviniai kelių transportu šalies viduje vežami vadovaujantis Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR) nuostatomis (Žin., 1998, Nr. 106(1)–106(5)–2931; 1999, Nr. 87–2581), išskyrus kai kurias nuostatas, kurios įsigalios nuo 2004-01-01. Šios nuostatos yra tokios:

- Pakuotės tipai;
- Reikalavimai pakuotėms;
- Reikalavimai pakuočių bandymams;
- IBC konteinerių tipai;
- Reikalavimai IBC konteinerių konstrukcijai;
- Reikalavimai IBC konteinerių bandymams;
- B papildymo I dalies 2 skyriaus šie punktai:
 - autocisternos, transporto priemonės-baterijos ir transporto priemonės su nuimamomis cisternomis ar konteinerinėmis cisternomis, kurių talpa didesnė kaip 3000 l;
 - stabdžių sistema;

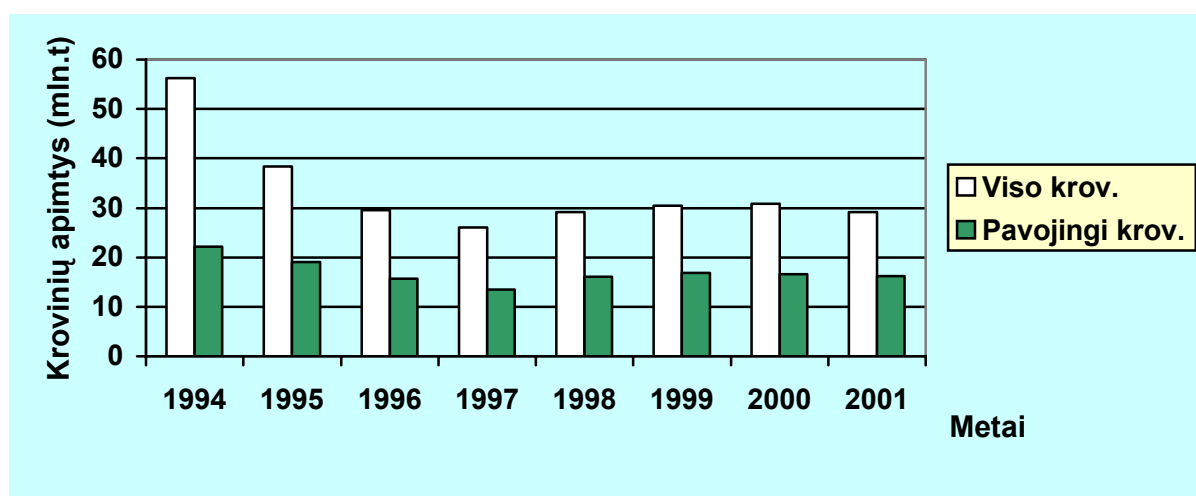
- kuro šildytuvai;
- elektros įranga;
- oficialus transporto priemonės tinkamumo patvirtinimas;
- B papildymo III dalies priedai:
 - nuostatos dėl stacionarių cisternų (autocisternų), nuimamų cisternų ir transporto priemonių-baterijų;
 - nuostatos dėl konteinerių cisternų;
 - nuostatos dėl armuoto plastiko stacionarių ir nuimamų cisternų;
 - reikalavimai stacionarių ir nuimamų cisternų, konteinerinių cisternų, skirtų stipriai atšaldytų, suskystintųjų 2 klasės dujų vežimui, medžiagoms ir konstrukcijai;
 - nuostatos dėl atliekoms skirtų vakuuminių cisternų;
 - vieningos nuostatos dėl pavojingus krovinius vežančių transporto priemonių konstrukcijos.

Tokių išlygų nuo 2004 m. sausio 1 d. pagal šį nutarimą neturi likti.

1.3. PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMO ANALIZĖ LIETUVOS GELEŽINKELIAIS

Pavojingųjų krovinių vežimas Lietuvos geležinkeliais sudaro nemažą visų gabenamų krovinių dalį – apie 55 procentus visų gabenamų krovinių. Kiekybiškai geležinkelių transportas pirmauja dėl to, kad cisternose juo galima gabenti didelį kiekį naftos ir jos produktų.

1 pav. pateikta bendra visų krovinių taip pat ir pavojingų krovinių vežimo dinamika. Iš šio grafiko matyti, kad krovinių apimtys turi tendenciją mažėti ir tik 1999 metais vėl pradėjo didėti, nors nežymiai. 2001 m. vėl neženkiai sumažėjo.



1 pav. Visų ir pavojingų krovinių vežimo geležinkelio transportu dinamika

Lyginant pavojingų krovinių apimtis procentiniu požiūriu, tam tikslui – lyginamaisiais metais pasirenkame pirmuosius nagrinėjamus 1994 m. ir pastebime tokius vežtų pavojingų krovinių apimčių pokyčius: 1995 m. pavojingų krovinių kiekis sumažėjo 14.05 %, 1996 m. – 28.84 %, 1997 m. – 38.92 %, 1998 m. – 27.6 %, 1999 m. – 23.78 %, 2000 m. – 25.05 %, o 2001 m. – 25.75 %.

3 lentelėje pateikti 2000-2001 metų pavojingų krovinių vežimo geležinkelių transportu statistiniai duomenys:

3 lentelė. Pavojingų krovinių vežimas geležinkelių transportu pagal krovinių rūšis

(tūkst. tonų) [15]

	2000 m.			2001 m.		
	Iš viso	Vidaus	Tarptautiniai	Iš viso	Vidaus	Tarptautiniai
Iš viso krovinių	30711,9	4663,7	26048,2	29173,7	6340,3	22833,4
Nafta ir naftos produktai	10087,8	1424,6	8663,2	11058,7	3201,0	7857,7
Cheminės ir mineralinės trašos	4654,9	1354,6	3300,3	4491,4	1286,9	3204,5
Chemikalai ir soda	965,7	63,3	902,4	714,5	87,0	627,5
Kiti kroviniai	15003,5	1821,2	13182,3	12909,1	1765,4	11143,7

Geležinkeliu gabenami ir sausi (birūs), ir skysti pavojingieji kroviniai, ir dujos, bei kroviniai, kuriems reikalinga ypatinga kontrolė ir priežiūra. Didžiausią dalį sudaro degalai, tepalai, trašos ir alyvos.

1992 m. nuo Šeštokų stoties pagal Europos standartus sutvarkius buvusią 1435 mm geležinkelio atkarpą iki Lenkijos pasienio buvo atidarytas tiesioginis susisiekimas su Lenkija.

Pavojingų krovinių vežimas geležinkelių transportu šalies viduje ir vežant krovinius į „rytus“ reglamentuojamas Geležinkelių bendradarbiavimo organizacijos (OSŽD) Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimo (SMGS) 2 priedu „Pavojingų krovinių vežimo taisyklės“, o vežant į „vakarus“ – Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) B priedo „Vienodosios tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės (CIM)“ 1 priedu „Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklės (RID)“.

Pertvarkant Lietuvos geležinkelių sistemą pagal Konvencijos dėl tarptautinio geležinkelių transporto (COTIF) normas, specialiosios paskirties akcinė bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“ tęsė sovietinių teisės aktų ir instrukcijų, priimtų iki 1990 m. kovo 11 d., pertvarkymą. 2002 metais buvo patvirtintos Krovinių vežimo geležinkeliais taisyklės, suderintos su Tarptautinių krovinių vežimo taisyklių nuostatomis. Parengtas Pavojingų krovinių vežimo įstatymas ir Pavojingų krovinių vežimo Lietuvos Respublikos geležinkeliais tvarka.

Tarptautiniai pavojingų krovinių vežimai geležinkelių transportu atitinka RID reikalavimus, o vietiniai – nepilnai. Esminė priežastis – vėžės plotis. 1435 mm geležinkelio vėže pavojingi kroviniai vežami pagal RID, 1520 mm geležinkelio vėže - pagal SMGS 2-ą priedą. NVS šalys netaiko RID nuostatų.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ stengiasi prisitaikyti prie būtinų reikalavimų: įrengtas legalus dujų terminalas Mockavoje, per Šeštokų stotį pavojingi kroviniai vežami tik dengtuose vagonuose ir kt.

Geležinkelių bendradarbiavimo organizacija (OSŽD) priėmė sprendimą - paruošti reikalavimus cisterniniams vagonams. Pastaruoju metu jie jau baigiami ruošti.

2. DIREKTYVŲ, REGLAMENTUOJANČIŲ PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMĄ KELIŲ TRANSPORTU ESMĖ IR TRUMPAS APIBŪDINIMAS

2.1. 1994 M. LAPKRIČIO 21 D. TARYBOS DIREKTYVOS 94/55/EB DĖL VALSTYBIŲ NARIŲ ĮSTATYMŲ, REGLAMENTUOJANČIŲ PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMĄ KELIŲ TRANSPORTU, SUDERINIMO, ANALIZĖ

Ši direktyva skirta valstybėms narėms, priimta Briuselyje, 1994 m. lapkričio 21 d.

Tarybos Direktyvos dėl valstybių narių teisės aktų dėl pavojingų krovinių vežimo keliais suderinimo 94/55/EB esmė – ADR A Priede išvardytas pavojingas medžiagas galima leisti vežti tik įvykdžius A ir B Prieduose išdėstytus reikalavimus, ypač keliamus:

- tų krovinių pakuotėms ir ženklavimui; ir
- tuos krovinius vežančių transporto priemonių konstrukcijai, įrangai ir tinkamam eksploatavimui.

Tačiau yra taikomos tam tikros išlygos nacionaliniams pavojingų krovinių vežimams.

Kiekviena valstybė narė tik nacionaliniams vežimams savo teritorijoje registruotomis transporto priemonėmis gali ir toliau taikyti nacionalines pavojingų krovinių vežimo nuostatas, atitinkančias JT Pavojingų krovinių vežimo rekomendacijas tol, kol šios direktyvos A ir B priedų nuostatos bus pakeistos taip, kad atitiktų tas rekomendacijas. Apie tai atitinkamos valstybės narės turi pranešti Komisijai. Kiekviena valstybė narė vežimui transporto priemonėmis, pagamintomis ir registruotomis savo teritorijoje, gali taikyti griežtesnes taisykles, išskyrus reikalavimus konstrukcijai.

Kiekviena valstybė narė turi teisę reglamentuoti arba drausti vežti tam tikrus pavojingus krovinius savo teritorijoje, nepažeisdama Bendrijos įstatymų,

Valstybės narės gali taikyti visas nacionalines priemones, galiojančias nuo 1996 m. gruodžio 31 d., skirtas:

- 1.1 klasės medžiagų vežimui;
- 2 klasės toksiškų, napatvarių ir/arba liepsnių dujų vežimui,
- medžiagų, turinčių dioksinų ir furanų, vežimui,
- 3, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 arba 8 klasių skysčių, nepriskirtų pavojaus laipsniams, pažymėtiems raidėmis b) ir c), vežimui cisternose ir konteinerinėse cisternose, kurių talpa didesnė kaip 3000 litrų.

Kitos svarbiausios nuostatos, išdėstytos Direktyvoje 94/55/EC:

- kiekviena valstybė narė gali leisti vežti savo teritorijos keliais pavojingus krovinius, kurie yra suklasifikuoti, supakuoti ir paženklinti pagal tarptautinius reikalavimus jūrų ar oro transportui, kai vežimas yra susijęs su vežimu jūra ar oru.
- A ir B priedų nuostatos dėl kalbų vartojimo atitinkamuose žymenyse ar dokumentuose netaikomos vežimui vienos valstybės narės teritorijoje. Kai vežama savo teritorijoje valstybės narės gali leisti vartoti kitas, prieduose nenurodytas kalbas.
- Savo teritorijoje valstybė narė gali leisti naudoti iki 1997 m. sausio 31 d. pagamintas transporto priemones, kurios neatitinka šios direktyvos nuostatų, tačiau buvo sukonstruotos pagal nacionalinius reikalavimus, galiojusius 1996 m. gruodžio 31 d., jeigu tokios transporto priemonės atitinka reikalaujamą saugos lygį.
- Kiekviena valstybė narė gali leisti savo teritorija vežti pakuotes, pagamintas pagal ADR nuostatas iki 1997 m. sausio 1 d., tačiau nesertifikuotas, jeigu ant pakuotės matyti pagaminimo data, ir jeigu ji išlaiko bandymus, nustatytus nacionaliniuose įstatymuose ir galiojusius 1996 m. gruodžio 31 d. ir jeigu visos tokios pakuotės laikomos pagal joms keliamus saugos reikalavimus (prireikus įskaitant bandymus ir patikras): didesnės kaip 50 litrų talpos metalinius vidutinės talpos konteinerius (IBC) ir metalinius bidonus iki 15 metų nuo pagaminimo dienos; kitas metalines pakuotes ir visas plastmasines pakuotes iki penkerių metų nuo pagaminimo dienos.
- Kiekviena valstybė narė gali taikyti nacionalinių įstatymų, galiojusių 1996 m. gruodžio 31 d., nuostatas, leidžiančias vietoj B priede nurodyto pavojaus identifikacinio numerio naudoti ypatingiems atvejams skirtą kodą, kai pavojingi kroviniai vežami vienos valstybės teritorija toje teritorijoje registruotomis transporto priemonėmis.
- Kiekviena valstybė narė, pasikonsultavusi su Komisija, tam tikrų pavojingų krovinių, vežamų nedideliais kiekiais, išskyrus aukšto ir vidutinio radioaktyvumo lygio medžiagas, vežimui savo teritorija gali taikyti ne tokias griežtas, kaip išdėstytos šios direktyvos A ir B prieduose, taisykles.

- Jeigu nesumažėja sauga, valstybės narės gali leisti laikinai nesilaikyti A ir B priedų reikalavimų savo teritorijose atliekant bandymus, reikalingus tų priedų pakeitimams padaryti, kad jie būtų suderinti su technologijų ir pramoninės raida. Apie tai informuojama Komisija, kuri atitinkamai informuoja kitas valstybes nares.

Šios Laikinos išlygos išdėstomos daugiašaliame susitarime ir siūlomos visoms valstybių narių kompetentingoms institucijoms. Apie tai turi būti informuojama Komisija.

Tarybos Direktyva dėl valstybių narių teisės aktų dėl pavojingų krovinių vežimo keliais suderinimo 94/55/EB taikoma pavojingų krovinių vežimui kelių transportu valstybėse narėse ar iš vienos į kitą. Ji netaikoma pavojingų krovinių vežimui transporto priemonėmis, kurios priklauso karinėms pajėgoms ar už kurias jos yra atsakingos.

Tačiau ši direktyva nepažeidžia valstybių narių teisės, deramai atsižvelgiant į Bendrijos teisės aktus, nustatyti reikalavimus:

- a) nacionaliniams ir tarptautiniams pavojingų krovinių vežimams savo teritorijoje transporto priemonėmis, kurioms ši direktyva netaikoma,
- b) specifinėms pavojingų krovinių nacionalinių ir tarptautinių vežimų kelių eismo taisyklėms,
- c) įmonių kokybės kontrolei pagal ISO 9001 ir 9002 standartus, jeigu jos nacionaliniu lygiu veža:
 - i) sprogstamąsias medžiagas ir I klasės krovinius, jeigu sprogstamosios medžiagos kiekis viename transporto vienetu viršija:
 - 1.1 poklasio – 1000 kg,
 - 1.2 poklasio – 3000 kg,
 - 1.3 ir 1.5 poklasių – 5000 kg;
 - ii) šias labai pavojingas medžiagas cisternose ar konteinerinėse cisternose, kurių bendra talpa yra didesnė kaip 3000 litrų:
 - 2 klasės medžiagas;
 - dujas, priskiriamas grupei at, bt, b, ct, c ;
 - 7^o b ir 8^o b labai atšaldytas suskystintas dujas;
 - 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 ir 8 klasių medžiagas;
 - tų klasių medžiagas, nepriskirtas pavojaus laipsniams, pažymėtiems raidėmis b ar c; arba
 - išvardytas medžiagas, tačiau kurių pavojaus rūšies identifikacinis numeris susideda iš trijų ar daugiau reikšminių skaičių (be nulio);
 - iii) 7 klasei (radioaktyvios medžiagos): pakuotės daliosioms medžiagoms, B(U) tipo pakuotės, B(M) tipo pakuotės.

Nacionalinių nuostatų, susijusių su šiais reikalavimais, taikymo sritis negali būti išplėsta.

**2.2. 2000 M. SPALIO 10 D. EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS
DIREKTYVA 2000/61/EB, IŠ DALIES PATAISANTI TARYBOS DIREKTYVĄ 94/55/
EB DĖL VALSTYBIŲ NARIŲ ĮSTATYMŲ DĖL PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMO
KELIŲ TRANSPORTU DERINIMO**

Šios Direktyvos esmė – iš dalies pakeisti kai kuriuos reikalavimus, išdėstytus Tarybos Direktyvoje 94/55/EB. Daugiausia tai susiję su kai kuriomis datomis, kadangi Europos Standartizacijos komitetas (CEN) standartizavimo darbo dėl pavojingų krovinių vežimo kokybės kontrolės nėra galutinai pabaigęs, Jungtinių Tautų Organizacijos Europos ekonomikos komisija (UNECE) darbo dėl Europos Sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR) B priede išdėstytų automobilinių cisternų nuostatų nėra pabaigusi. Todėl Komisija dėl šių dalykų pateikti ataskaitos negali.

Be to, būtina užtikrinti Direktyvos 94/55/EB nuostatų ir pakeitimų, kuriais jos priedai derinami su mokslo ir technikos pažanga, nuoseklumą.

Europos Parlamento ir Tarybos Direktyvoje 2000/61/EB priimti pataisymai susiję su kai kuriomis nacionalinėmis išlygomis, pvz., dėl įmonių, jeigu jos atlieka nacionalines vežimo operacijas, kokybės kontrolės; dėl automobilinių cisternų sunkio centrų nustatymo; dėl transporto priemonių neatitinkančių šios Direktyvos nuostatų, jei jos surinktos pagal anksčiau galiojusius nacionalinius reikalavimus ir jeigu tos transporto priemonės prižiūrimos taip, kad jos atitinka nustatytus saugos lygius.

Valstybės narės, jeigu ne vėliau, kaip po dviejų metų nuo pataisytų šios Direktyvos A ir B priedų versijos taikymo paskutinės datos informuoja Komisiją, gali priimti, palyginti su prieduose dėl vietinio vežimo tik valstybių narių teritorijoje pateiktosiomis, kitokias nuostatas.

Šios Direktyvos priede pateiktas tekstas pridedamas kaip C priedas. Jame išdėstytos specialios tam tikrų šios Direktyvos straipsnių nuostatos. 1 straipsnio 2 dalies c pastraipoje nurodytos nacionalinės vežimo operacijos. Tai:

- i) sprogstamųjų medžiagų vežimas, jeigu jų kiekis transporto priemonėje yra didesnis kaip:
 - 1.1 poklasės – 1000 kg;
 - 1.2 poklasės – 3000 kg;
 - 1.3 ir 1.5 poklasių – 5000 kg.
- ii) toliau pateiktų medžiagų kiekis, vežant cisternose arba konteinerinėse cisternose, yra didesnis kaip 3000 litrų:

- 2 klasės medžiagos: dujos, priskirtos rizikos grupėms: F, T, TF, TC, TO, TFC, TOC;
 - 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8 klasių medžiagos, tų klasių b arba c punktuose neįrašytos medžiagos arba tose dalyse įrašytos, tačiau kurioms priskirtas iš trijų arba daugiau reikšminių skaitmenų sudarytas kenksmingos medžiagos kodas.
- iii) 7 klasės radioaktyvių medžiagų vežimas: skylančių medžiagų pakuotės, B(U) tipo pakuotės, B(M) tipo pakuotės; bei kitos specialiosios nuostatos.

2.3. 2001 M. SAUSIO 29 D. KOMISIJOS DIREKTYVOS 2001/7/EB, DERINANČIOS SU TECHNIKOS PAŽANGA TARYBOS DIREKTYVĄ 94/55/EB DĖL VALSTYBIŲ NARIŲ ĮSTATYMŲ DĖL PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMO KELIŲ TRANSPORTU DERINIMO, ANALIZĖ

Šios Komisijos direktyvos 2001/7/EB esmė - pakeitimai, kuriuos reikia padaryti A ir B prieduose, kad jie būtų suderinti su mokslo ir technikos pažanga šios direktyvos taikymo srityse, kad būtų atsižvelgiama į ADR priedus, priimamus 9 straipsnyje nustatyta tvarka.

Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR), įsigaliojusios 2001 m. liepos 1 d., B priede sąvoka „valstybė narė“ keičiama į sąvoką „sutarties šalis“.

Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi direktyvos dėl 7 klasės pavojingų krovinių, ir vėliausiai iki 2002 gruodžio 31 d. priima įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi direktyvos dėl kitų klasių pavojingų krovinių. Apie tai jos turi pranešti Komisijai.

Valstybės narės, priimdamos šias priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda pateikiama jas oficialiai skelbiant. Nuorodos pateikimo tvarką nustato valstybės narės.

3. DIREKTYVŲ, REGLAMENTUOJANČIŲ PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMĄ GELEŽINKELIŲ TRANSPORTU ESMĖ IR TRUMPAS APIBŪDINIMAS

3.1. 1996 M. LIEPOS 23 D. TARYBOS DIREKTYVOS 96/49/EB DĖL VALSTYBIŲ NARIŲ ĮSTATYMŲ, SKIRTŲ PAVOJINGŲ KROVINIŲ GABENIMUI GELEŽINKELIU, SUDERINIMO ANALIZĖ

Šios direktyvos esmė – laikantis nacionalinių ar Bendrijos nuostatų dėl patekimo į rinką, leidžiama vežti pavojingus krovinius geležinkeliais tarp Bendrijos teritorijos ir trečiųjų šalių,

jei laikomasi RID reikalavimų. Ši direktyva neturi įtakos valstybės narės teisei, priimti savo teritorijoje taikomus nuostatus dėl pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais iš tų buvusios Tarybų Sąjungos respublikų, kurios nėra COTIF susitariančiosios šalys, ir į jas. Tokie nuostatai taikomi tik vežant pavojingus krovinius (pakuotėse, nesupakuotus ar cisternose) geležinkelio vagonais, kuriuos leidžiama naudoti valstybėje, nesančioje COTIF susitariančiaja šalimi. Atitinkamomis priemonėmis ir išipareigojimais valstybės narės garantuoja, kad išlaikys tokį saugos lygį, kuris atitinka RID numatytą lygį.

Ši direktyva taikoma vežant pavojingus krovinius geležinkeliais valstybių narių viduje arba tarp valstybių narių. Tačiau valstybės narės šios direktyvos gali netaikyti veždamos pavojingus krovinius transporto priemonėmis, kurios priklauso ginkluotosioms pajėgoms arba už kurias ginkluotosios pajėgos atsako. Direktyvos tikslas:

- harmonizuoti šalių narių įstatymus ir suderinti juos su RID reikalavimais;
- palengvinti laisvą prekių ir paslaugų judėjimą, užtikrinant aukštą saugumo lygį.

Direktyva atsižvelgia į tokius aspektus:

- direktyva 96/35/EC dėl pavojingų krovinių vežimo kelių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu saugos instruktorių skyrimo ir profesinio mokymo;
- saugumo didinimas;
- vieningos europinės pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais taisyklės visoje ES teritorijoje;
- RID taikant nacionaliniams vežimams, gali būti reikalingos investicijos naujiems geležinkelių vagonams ir pakuotėms.

Šios direktyvos esminis skyrius, į kurį turime atsižvelgti – 7-asis: nacionaliniai ir tarptautiniai pavojingų krovinių vežimai geležinkelių transportu ES šalyse turi atitikti RID reikalavimus. Kai apie tai pranešama Komisijai, ši direktyva neturi įtakos valstybės narės teisei, priimti savo teritorijoje taikomus nuostatus dėl pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais iš tų buvusios Tarybų Sąjungos respublikų, kurios nėra COTIF susitariančiosios šalys, ir į jas. Tokie nuostatai taikomi tik vežant pavojingus krovinius (pakuotėse, nesupakuotus ar cisternose) geležinkelio vagonais, kuriuos leidžiama naudoti valstybėje, nesančioje COTIF susitariančiaja šalimi. Atitinkamomis priemonėmis ir išipareigojimais valstybės narės garantuoja, kad išlaikys tokį saugos lygį, kuris atitinka RID numatytą lygį. Kai kuriose valstybėse narėse pirmiau šioje dalyje minėtos nuostatos taikomos tik cisterniniams vagonams.

Atsižvelgiant į Bendrijos teisės aktus, ši direktyva neturi poveikio valstybės narės teisei nustatyti specifinius saugos reikalavimus nacionaliniam ar tarptautiniam pavojingų krovinių vežimui geležinkeliais, pirmiausia:

- traukinių eismo tvarkaraščiui;
- prekinių vagonų rūšiavimui nacionalinio eismo traukiniuose;
- veiklos taisyklėms, taikomoms pagalbinei transporto veiklai, pavyzdžiui, rūšiavimui ir formavimui;
- darbuotojų mokymui ir informacijos apie vežamus pavojingus krovinius tvarkymui;
- specialioms pavojingų krovinių vežimo keleiviniais traukiniais taisyklėms.

Kol šios direktyvos priedas bus pataisytas pagal Jungtinių Tautų rekomendacijas dėl pavojingų krovinių vežimo, kiekviena valstybė narė savo teritorijoje vykdomam vežimui geležinkeliais gali ir toliau taikyti savo nacionalinių įstatymų dėl pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais nuostatas, kurios atitinka tas rekomendacijas. Tokiais atvejais valstybė narė apie tai turi pranešti Komisijai.

Šioje direktyvoje reglamentuojamos valstybių - narių teisės ir pareigos. Svarbiausios iš jų:

- Kiekviena valstybė narė gali leisti savo teritorijoje vežti geležinkeliais pavojingus krovinius, suklasifikuotus, supakuotus ir paženklintus pagal tarptautinius jūrų ar oro transporto reikalavimus, jei vežant krovinius bus naudojamas ir jūrų ar oro transportas. Kai nacionalinio ar tarptautinio maršruto dalis eina jūra, valstybė narė, atsižvelgdama į tarptautines jūrų transportą, taip pat transportą keltais reglamentuojančias taisykles, gali taikyti ne tik priedo B (CIM), bet ir papildomas nuostatas.
- CIM nuostatos dėl vežimo dokumentų formos ir kalbų vartojimo žymenyse ar reikalaujamuose dokumentuose netaikomos vežimui, vykdomam vienos valstybės narės teritorijoje. Vykdydama vežimą vien tik savo teritorijoje valstybė narė gali leisti naudoti kitus dokumentus ir vartoti kitas kalbas, nebūtinai tas, kurios nurodytos priede.
- Savo teritorijoje valstybė narė gali leisti naudoti vagonus, pagamintus iki 1997 m. sausio 1 d., kurie neatitinka šios direktyvos nuostatų, bet buvo pagaminti pagal 1996 m. gruodžio 31 d. galiojusias nacionalines nuostatas, jei tokie vagonai yra prižiūrimi pagal saugos reikalavimus.
- Valstybė narė gali ir toliau taikyti 1996 m. gruodžio 31 d. galiojusias nacionalines nuostatas dėl priede nurodytų naujų cisternų bei naujų talpyklų 2 klasės kroviniams gamybos, naudojimo ir vežimo sąlygų, nors jos ir skiriasi nuo priedo nuostatų, kol į priedą bus įrašytos nuorodos dėl cisternų ir talpyklų gamybos bei naudojimo standartų, bet ne ilgiau kaip iki 1998 m. gruodžio 31 d. Talpyklas ir cisternas, pagamintas iki 1999

m. sausio 1 d. ir prižiūrimas pagal privalomus saugos reikalavimus, galima ir toliau naudoti laikantis iš pradžių nustatytų sąlygų.

- Valstybė narė iki 1998 m. gruodžio 31 d. gali leisti savo teritorijoje vežti tam tikrus pavojingus krovinius, jei kroviniai suklasifikuoti, supakuoti ir paženklinėti pagal nacionalinių nuostatų, galiojusių iki 1997 m. sausio 1 d., reikalavimus.
- Valstybė narė nacionaliniam vežimui geležinkeliais savo teritorijoje gali ir toliau taikyti savo nacionalinių įstatymų nuostatas, galiojusius 1996 m. gruodžio 31 d., kuriose reikalaujama naudoti ypatingiems atvejams skirtą kodą vietoj priede nustatyto pavojaus identifikavimo numerio.
- Pasitarusi su Komisija, valstybė narė nedidelio kiekio tam tikrų pavojingų krovinių, išskyrus aukšto ir vidutinio radioaktyvumo lygio medžiagas, vežimui geležinkeliais savo teritorijoje gali taikyti ne tokias griežtas nuostatas kaip CIM priede.
- Valstybė narė savo teritorijoje gali leisti vienkartinės pavojingų krovinių vežimo operacijas, vienkartinės priede draudžiamas vežimo operacijas arba vienkartinės vežimo operacijas, vykdomas skirtingomis sąlygomis, nei nustatyta CIM priede.
- Atsižvelgiant į Bendrijos teisės aktus, ši direktyva nepažeidžia valstybės narės teisės pasitarus su Komisija leisti reguliariai vežti tam tikrais nustatytais maršrutais savo teritorijoje pavojingus krovinius, sudarančius tam tikro pramoninio proceso dalį, kuriuos draudžiama vežti pagal priedo nuostatas arba kurie vežami skirtingomis sąlygomis, nei nurodyta priede, jei toks vežimas yra vietinio pobūdžio ir atidžiai kontroliuojamas pagal aiškiai nustatytus reikalavimus.

Tarybos Direktyvos 96/49/EB 7 straipsnis numato, kad galima patvirtinti taisykles savo teritorijai pavojingų krovinių transportavimui geležinkeliais (pakuotėje, palaidai, ar cisternose), informavus Komisiją.

3.2. 1996 M. GRUODŽIO 13 D. KOMISIJOS DIREKTYVA 96/87/EEB DĖL TARYBOS DIREKTYVOS 96/49/EB DĖL VALSTYBIŲ NARIŲ TEISĖS AKTŲ, SUSIJUSIŲ SU PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMU GELEŽINKELIAIS, DERINIMO SU TECHNIKOS PAŽANGA

Tarptautinis reglamentas dėl pavojingų cheminių krovinių gabenimo geležinkeliu, vadinamas RID, su pakeitimais pateikiamas kaip Direktyvos 96/49/EB priedas ir jo nuostatos taikomos ne tik tarptautiniam vežimui, bet ir transportavimui atskirose valstybėse narėse. Šis CIM priedas atnaujinamas kas antri metai. Pagal 8 straipsnį visus pakeitimus, kuriuos reikia atlikti, siekiant tos direktyvos nuostatas suderinti su technine ir moksline pažanga bei

naujausiomis RID taisyklėmis, todėl 1996 m. gruodžio 13 d. Komisija išleido Direktyvą 96/87/EEB.

Ši direktyva skirta tik valstybėms narėms.

Direktyvos 96/87/EEB esmė – ji keičia Direktyvos 96/49/EB priedą. Svarbiausias pakeitimas atsispindi Direktyvos 1 straipsnyje: „Šis priedas apima Tarptautinio reglamento dėl pavojingų cheminių krovinių gabenimo geležinkeliu (RID) nuostatas, pateiktas *COTIF I* priedo B papildyme“. Sąvokos „užsakovas“ ir „valstybės arba geležinkeliai“ keičiamos sąvoka „valstybės narės“. Valstybės narės turi priimti įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Valstybės narės, priimdamos šias priemones, turi daryti nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda turi būti daroma, oficialiai skelbiant šias priemones.

3.3. 1999 M. GEGUŽĖS 21 D. KOMISIJOS DIREKTYVA 1999/48/EB, ANTRĄ KARTĄ SU TECHNIKOS PAŽANGA DERINANTI TARYBOS DIREKTYVĄ 96/49/EB DĖL VALSTYBIŲ NARIŲ ĮSTATYMŲ, SUSIJUSIŲ SU PAVOJINGŲ KROVINIŲ GABENIMU GELEŽINKELIAIS, DERINIMO

Atsižvelgdama į 1996 m. liepos 23 d. Tarybos direktyvą 96/49/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su pavojingų krovinių gabenimu geležinkeliais, derinimo, pakeistą Komisijos direktyva 96/87/EB, (ypač į jos 8 straipsnį) Komisija priėmė Direktyvą 1999/48/EB. Jos esmė – suderinti sektorių su naujosiomis RID taisyklėmis. Svarbiausi pakeitimai buvo priimti, laikantis 9 straipsnyje nustatytos tvarkos. Ši Direktyva buvo priimta tuo tikslu, kad pavojingų krovinių tarptautinio gabenimo geležinkeliais taisyklių RID pakeistasis variantas turėjo būti pridodamas prie Direktyvos 96/49/EB kaip priedas ir būti taikomas ne tik tarptautiniam gabenimui, tačiau ir gabenimui atskirų valstybių narių viduje.

Direktyva 1999/48/EB yra sudėtinga, susidedanti iš beveik 40 puslapių. Čia pateikti svarbiausi RID pakeitimai ir papildymai, įterpti papildomi straipsniai. Esamos straipsnių dalys yra pernumeruotos kita numeracija. VIII priede ypač daug pakeitimų, susijusių su pavojingųjų medžiagų sąrašais, į kuriuos įterpiama nemažai naujų medžiagų, keičiami jų atpažinimo numeriai (a skiltis). Pateikiamas papildomas sąrašas medžiagų, kurių negalima priimti transportuoti.

RID Priedo bendruosiuose reikalavimuose pateikiamos naujos sąvokos (kodeksai):

- „IMDG kodeksas“ – tai Tarptautinis jūra gabenamų pavojingų krovinių kodeksas, paskelbtas Tarptautinės jūrų transporto organizacijos (IMO), įsikūrusios Londone;

- „ICAO techninės instrukcijos“ – tai Saugaus pavojingų krovinių gabenimo oro keliais techninės instrukcijos, paskelbtos Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO), įsikūrusios Monrealyje.

Čia pateikiamas kai kurių reikalavimų ryšys ir su ADR taisyklėmis.

Direktyvos priede įterpiama nauja straipsnio c dalis, kurios tekstas yra toks:

c) jeigu gabenimas, kuriuo užsiima įmonė, yra šalutinė jos veiklos rūšis, pavyzdžiui, pristatymai į statybvietais ar statybos aikšteles arba pristatymai, susiję su patikrinimo, remonto ar priežiūros darbais, kai pristatomos ne didesnės negu 450 litrų pakuotės ir ne didesnis bendras kiekis, negu nurodyta šioje lentelėje:

Vežimo kategorija	Medžiagos ar gaminiai	Didžiausias bendras kiekis viename vagone
0	1 klasė: 11, 12, 24, 25, 33, 34, 44, 45 ir 51 punktai 4.2 klasė: a grupės medžiagos arba medžiagos, priklausančios I pakuočių grupei ¹ 4.3 klasė: 1 – 3 ir 19 – 25 punktai 6.1 klasė 1 ir 2 punktai 6.2 klasė 1 ir 2 punktai 7 klasė: 704 paraštės medžiaga, 5 – 13 aprašai 9 klasė: 2b ir 3 punktai taip pat tuščios ir nevalytos pakuotės, kuriose buvo šios vežimo kategorijos medžiagų	0
1	a grupės medžiagos ir gaminiai arba medžiagos ir gaminiai, priklausantys I pakuočių grupei ¹ , kurie nepriskiriami 0 vežimo kategorijai, taip pat šių klasių, punktų ir grupių medžiagos ir gaminiai: 1 klasė: 1 – 10 ² , 13 – 23, 26, 27, 29, 30 – 32 ir 48 ² punktai 2 klasė: įvairių punktų grupės T, TC ² , TO, TF, TOC ir TFC 4.1 klasė: 31b – 34b punktai 5.2 klasė: 1b – 4b punktai	20
2	b grupės medžiagos ir gaminiai arba medžiagos ir gaminiai, priklausantys II pakuočių grupei ¹ , kurie nepriskiriami 0, 1 ar 4 vežimo kategorijai taip pat šių klasių, punktų ir grupių medžiagos ir gaminiai: 1 klasė: 35 – 43 ir 50 punktai 2 klasė: įvairių punktų grupė F 6.1 klasė: medžiagos ir gaminiai, priskiriami įvairių punktų c grupei 6.2 klasė: 3 punktas	300
3	c grupės medžiagos ir gaminiai arba medžiagos ir gaminiai, priklausantys III pakuočių grupei ¹ , kurie nepriskiriami 2 ar 4 vežimo kategorijai taip pat šių klasių, punktų ir grupių medžiagos ir gaminiai: 2 klasė: įvairių punktų grupės A ir O	1000

	9 klasė: 6 ir 7 punktai	
4	1 klasė: 46 ir 47 punktai 4.1 klasė: 1b ir 2c punktai 4.2 klasė: 1c punktas 7 klasė: 704 paraštės medžiagos ir gaminiai, 1 – 4 aprašai. 9 klasė: 8c punktas taip pat tuščios ir nevalytos pakuotės, kuriose buvo ne 0 vežimo kategorijos medžiagų	neribojamas

Pateiktoje lentelėje „didžiausias bendras kiekis“ reiškia:

- kai kalbama apie gaminius – bendrąjį svorį kilogramais (kai kalbama apie 1 klasės gaminius – sprogstamosios medžiagos neto svorį kilogramais);
- kai kalbama apie kietąsias medžiagas, suskystintas dujas, užšaldytas suskystintas dujas ir ištirpintas suslėgtas dujas – neto svorį kilogramais;
- kai kalbama apie skysčius ir suslėgtas dujas – nominaliąją rezervuaro talpą litrais.

3.4. 2000 M. SPALIO 10 D. EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2000/62/EB, IŠ DALIES PAKEIČIANTI TARYBOS DIREKTYVĄ 96/49/EB DĖL VALSTYBIŲ NARIŲ TEISĖS AKTŲ, SUSIJUSIŲ SU PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMU GELEŽINKELIAIS, SUDERINIMO

Europos Sąjungos Europos Parlamentas ir Taryba Priėmė Direktyvą 2000/62/EB, kuri iš dalies pakeitė Direktyvą 96/49/EB. Šios Direktyvos esmė – taikyti pereinamuosius laikotarpius talpyklų ir cisternų standartizavimo darbams ir transporto įrangai, kuriai buvo taikomos tam tikros išimties bei apibrėžtos konkrečios sąlygos pavojingų krovinių vežimo operacijoms, kurios gali būti laikomos vienkartinėmis vežimo operacijomis.

Norint valstybėms narėms tam tikrą nustatytą laiką leisti naudoti geležinkelio vagonus ir cisternas, kurios neatitinka naujos Direktyvos 96/49/EB priedo nuostatos, numatyta pereinamojo laikotarpio nuostata, taikytina geležinkelio vagonams ir cisternoms, pagamintoms 1997 m. sausio 1 d. ar vėliau, naudojamoms tik nacionaliniam vežimui.

Savo teritorijoje valstybė narė gali leisti naudoti vagonus, pagamintus iki 1997 m. sausio 1 d., kurie neatitinka šios direktyvos nuostatų, bet buvo pagaminti pagal galiojusias 1996 m. gruodžio 31 d. nacionalines nuostatas, jei tokie vagonai yra prižiūrimi pagal saugos reikalavimus.

Talpyklas ir vagonus, pagamintus 1997 m. sausio 1 d. ir vėliau, kurie neatitinka priedo reikalavimų, bet buvo pagaminti pagal šios direktyvos reikalavimus, galiojusius jų pagaminimo dieną, galima ir toliau naudoti nacionaliniam vežimui iki 9 straipsnyje numatyta tvarka nustatytos datos.

Datos 2001 m. birželio 30 d. ir 2001 m. liepos 1 d. paankstinamos, taikant jas talpykloms ir cisternoms, kurioms nėra jokių detaliau išdėstytų techninių reikalavimų arba kurių atžvilgiu priede nėra pakankamų nuorodų į atitinkamus Europos standartus.

Iš anksto ne vėliau kaip 2002 m. gruodžio 31 d. arba per dvejus metus nuo paskutinės šios direktyvos iš dalies pakeistos priedo redakcijos taikymo dienos pranešusios Komisijai, valstybės narės gali priimti ne tokias griežtas kaip priede nuostatas, taikytinas jų teritorijoje vežant tik nedidelius tam tikrų pavojingų krovinių kiekius, išskyrus didelio ar vidutinio radioaktyvumo lygio medžiagas. Valstybės narės, iš anksto pranešusios Komisijai, gali bet kuriuo metu priimti panašias į kitų valstybių narių priimtas nuostatas su nuoroda į šią Direktyvos straipsnio dalį.

Valstybės narės gali išduoti leidimus, galiojančius tik jų teritorijoje, vykdyti vienkartinį pavojingų krovinių vežimą, kuris yra arba draudžiamas pagal priedo nuostatas arba vykdomas sąlygomis, kurios skiriasi nuo priede nustatytų sąlygų, jei tokios vienkartinės vežimo operacijos yra aiškiai apibrėžtos ir jų trukmė apribota.

Iš anksto pranešusios Komisijai, valstybės narės gali leisti tam tikrais nustatytais maršrutais savo teritorijoje reguliariai vežti pavojingus krovinius, sudarančius apibrėžto pramoninio proceso dalį, kuriuos priedo nuostatos draudžia arba kurie yra vežami skirtingomis sąlygomis nei nurodyta priede, kai toks vežimas yra vietinio pobūdžio ir atidžiai kontroliuojamas pagal aiškiai nustatytus reikalavimus.

Iš anksto pranešusios Komisijai, valstybės narės gali leisti vežti pavojingus krovinius, taikant ne tokias griežtas sąlygas, kaip nustatyta priede, jei jie vežami trumpais nuotoliais neišeinant iš uostų, oro uostų ar įmonės teritorijos ribų.

3.5. 2001 M. SAUSIO 29 D. KOMISIJOS DIREKTYVOS 2001/6/EB, TREČIĄ KARTĄ DERINANČIOS SU TECHNIKOS PAŽANGA TARYBOS DIREKTYVĄ 96/49/EB DĖL VALSTYBIŲ NARIŲ ĮSTATYMŲ, SUSIJUSIŲ SU PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMU GELEŽINKELIAIS, SUDERINIMO ANALIZĖ

Europos Bendrijų Komisijos Direktyva, trečią kartą derinanti su technikos pažanga Tarybos direktyvą 96/49/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, suderinimo 2001/6/EB patvirtino 2001 m. RID naujos redakcijos pakeitimus.

Tarptautinėse pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais taisyklėse (RID), pateikiamose kaip COTIF B priedo I priedėlis, galiojančiose nuo 2001 m. liepos 1 d., žodžiai “susitariančioji šalis” ir “valstybės ar geležinkeliai” pakeičiami žodžiais “valstybė narė”.

Valstybės narės iki 2001 m. gruodžio 31 d. priima įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi direktyvos dėl 7 klasės pavojingų krovinių, ir vėliausiai iki 2002 m. gruodžio 31 d. priima įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi direktyvos dėl kitų klasių pavojingų krovinių. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Valstybės narės, priimdamos šias priemones, turi daryti jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos pateikimo tvarką nustato valstybės narės.

4. PAGRINDINIAI TECHNINIAI REIKALAVIMAI PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMUI KELIŲ TRANSPORTU (PAGAL ADR REIKALAVIMUS)

ADR taisyklių tikslas yra:

- a) Leisti vežti pavojingus krovinius, laikantis tarptautinių saugumo reikalavimų.
- b) Užtikrinti saugų pavojingų krovinių transportavimą.
- c) Taikyti vieningus tarptautinius reikalavimus vežant pavojingus krovinius kelių transportu.

Pagal ADR ir nacionalinę teisę sąvoka „vežimas“ apima:

- pavojingo krovinio parengimą išsiųsti (identifikavimą, klasifikavimą, pakavimą).
- gabenimą transporto priemone.
- visas krovos operacijas (krovimą, iškrovimą, perkrovimą) bei laikiną sandėliavimą.

Už atskiras pavojingo krovinio vežimo grandis atsako skirtingi vežimo proceso dalyviai – siuntėjai; krovėjai; vežėjai; gavėjai; sandėlininkai. Todėl visi vežimo dalyviai privalo žinoti ADR reikalavimus ir ypatingai tuos, už kurių vykdymą jie yra tiesiogiai atsakingi.

Transporto vienetas, vežantis pavojingas medžiagas, negali turėti daugiau kaip vienos priekabos arba puspriekabės.

Transporto priemonėse, kurių didžiausia masė didesnė kaip 12 tonų, turi būti greičio ribojimo įrenginys. Transporto priemonės greitis negali viršyti 85 km/h.

Pavojingų krovinių vežimams gali būti naudojamos EX/II, EX/III, AT, OX ir FL tipo transporto priemonės, kurių aprašymas pateiktas ADR 9.1 skyriuje. FL tipo transporto priemonės yra skirtos vežti skystoms medžiagoms, kurių pliūpsnio temperatūra ne aukštesnė kaip 61 °C; taip pat liepsniosioms dujoms vežti didesnės kaip 3000 litrų talpos konteinerinėmis cisternomis, bei didesnės kaip 1000 litrų talpos stacionariomis arba nuimamomis cisternomis. AT tipo – tai transporto priemonės, išskyrus priskirtas FL ar OX tipams, skirtos vežti pavojingus krovinius didesnės kaip 3000 litrų talpos konteinerinėmis

cisternomis, bei didesnės kaip 1000 litrų talpos stacionariomis arba nuimamomis cisternomis ir autocisternomis.

Visų tipų transporto priemonės, vežančios pavojingus krovinius, jų registracijos šalyje turi būti tikrinamos pagal techninės apžiūros reikalavimus, ar jos tenkina atitinkamus reikalavimus pagal ADR, o taip pat ir bendras eismo saugumo taisykles (stabdžiai, žibintai ir t.t.), galiojančias jų registracijos šalyje. Jei transporto priemonė yra priekaba arba puspriekabė, tai ir vilkikas taip pat turi būti analogiškai patikrinamas. Kiekvienai transporto priemonei, sėkmingai praėjusiai techninę apžiūrą, registracijos šalies kompetentinga institucija išduoda atitinkamų pavojingų krovinių vežimo tinkamumo sertifikatą. Tačiau ADR numato, kad transporto priemonės, skirtos konteinerinių arba kilnojamų cisternų vežimui, kurių talpa yra didesnė, nei 3000 litrų, ir pirmąkart užregistruotos iki 1997 m. liepos 1 d., bei neatitinkančios visų dabar keliamų reikalavimų, dar gali būti naudojamos ir toliau iki 2004 m. gruodžio 31 d. Iki tos pačios datos joms gali būti išduodami atitinkamo pavyzdžio sertifikatai pagal iki 2001 m. birželio 30 d. galiojusias taisykles.

Remiantis šiuo metu Lietuvoje galiojančia tvarka transporto priemonių, vežančių pavojingus krovinius, techninė būklė turi būti tikrinama kas pusę metų. Toms transporto priemonėms, kurios sėkmingai praeina techninę apžiūrą, yra išduodami transporto priemonės tinkamumo vežti nurodytus pavojingus krovinius sertifikatai.

Autocisternoms, vežančioms dujas, ne rečiau kaip kartą per tris metus turi būti atliekami korpuso bei jo įrangos sandarumo bandymai ir patikrinamas visos įrangos veikimas. Hidrauliniai bandymai turi būti atliekami ne rečiau, kaip kartą per šešis metus. Išskirtiniai patikrinimai atliekami jeigu rezervuaro ar jo įrangos patikimumas gali būti sumažėjęs po avarijos ar atlikto remonto. Naujesnės autotransporto priemonės ir priekabos, skirtos pavojingiems kroviniams vežti, priklausomai nuo jų kategorijos ir tipo, privalo atitikti keliamus techninius reikalavimus elektros įrangai, stabdžių sistemai ir kt.

Autotransporto priemonės, kurių maksimali masė didesnė kaip 16 tonų arba jos yra skirtos vilkti priekabas, kurių didžiausia masė didesnė kaip 10 tonų, turi turėti stabdžių antiblokavimo sistemą. Pavojingus krovinius vežanti transporto priemonė negali būti paliekama stovėti nenaudojant stovėjimo stabdžio.

Kuro bakas transporto priemonėje turi būti įrengtas taip, kad atsiradus degalų nutekėjimui, kuras nepatektų ant įkaitusių transporto priemonės dalių arba krovinio.

Dujų išmetimo sistema bei išmetimo vamzdžiai turi būti išdėstyti taip, kad nesukeltų jokio pavojaus kroviniui – išmetamieji vamzdžiai turi būti išvesti į mašinos priekinę dalį ir turėti kibirkščių gaudytuvus. Dujas transportuojančių cisternų korpusai turi būti sujungti su važiuokle bent vienu tvirtu elektros kabeliu. Būtina vengti metalų kontakto, galinčio sukelti

elektrocheminę koroziją. Korpusai turi turėti bent vieną žeminimo įrenginį aiškiai pažymėtą ženklu „↓“. FL tipo transporto priemonės prieš užpildant ar ištuštinant cisterną turi būti patikimai žeminamos. Be to, ribojamas cisternos užpildymo greitis.

Galinėje transporto priemonės dalyje per visą cisternos plotį turi būti pritvirtintas pakankamai atsparus smūgiams bamperis. Tarp cisternos galinės sienelės ir bamperio turi būti ne mažesnis 100 mm tarpas (matuojamas nuo tolimiausio cisternos sienelės taško arba nuo armatūros išsikišimo vietos, besiliečiančios su vežama medžiaga).

Autocisternos viršuje sumontuota įranga taip pat turi būti apsaugota nuo galimo sugadinimo transporto priemonei apsivertus. Įrangą apsaugoti gali sustiprinantys žiedai, apsauginiai stogeliai, skersiniai ar išilginiai apsaugos elementai.

Visi transporto priemonės įrangos elementai turi būti išdėstyti taip, kad vežant ar pakraunant-iškraunant pavojingus krovinius nekiltų pavojus juos nulaužti arba sugadinti. Jie turi užtikrinti tokį pat saugumo laipsnį kaip ir cisternų korpusai ir iš dalies turi būti suderinami su vežamomis medžiagomis.

Vežant pavojingus krovinius ant transporto vieneto vertikaliajoje plokštumoje turi būti išdėstytos dvi stačiakampės šviesą atspindinčios oranžinės spalvos lentelės.

Jeigu konteineryje vežami tokio pavojingumo kroviniai, kad pagal reikalavimus ant pakuočių turi būti bent vienas ar daugiau pavojingumo ženklų, tai tas pats pavojingumo ženklas arba ženklai turi būti žymimi ant konteinerio išorinės pusės, kuriame yra šios medžiagos, vežamos supakuotos ar suverstina.

Konteineriai-cisternos ir talpyklų junginiai pavojingumo ženklus, numatytus kiekvienai klasei, turi turėti iš abiejų pusių. Jei šie ženklai iš išorės blogai matomi, tai transporto priemonė tokius pat pavojaus ženklus turi turėti iš abiejų pusių ir gale.

Transporto priemonės galinė dalis irgi turi būti saugoma. Transporto priemonė gale turi turėti per visą cisternos plotį bamperį apsaugai nuo smūgių iš galo. Atstumas tarp cisternos galinės sienelės ir bamperio vidinės pusės turi būti ne mažesnis kaip 100mm (šis atstumas matuojamas nuo cisternos sienelės galinio krašto taško arba nuo išsikišančios armatūros, besiliečiančios su vežamu kroviniu). Bamperis nereikalingas transporto priemonei su cisterna-savivarčiu, iškraunamu per galinę sienelę, skirtai vežti miltelines arba granuliuotas medžiagas, jeigu cisternos armatūra užtikrina tokią pat korpuso apsaugą kaip ir bamperis.

Kiekviena transporto priemonė, vežanti pavojingus krovinius turi turėti atitinkamus gesintuvus, priklausančius nuo vežamos medžiagos.

5. PAGRINDINIAI TECHNINIAI REIKALAVIMAI PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMUI GELEŽINKELIAIS (pagal RID reikalavimus)

Pavojingųjų krovinių vežimą geležinkeliais, kaip ir kitomis transporto rūšimis, reglamentuoja Lietuvos Respublikos teisės aktai, tarptautiniai susitarimai bei pavojingųjų krovinių vežimo taisyklės. RID reikalavimai labai panašūs į ADR reikalavimus. Ypač pirmoji RID dalis (A priedas skirtas siuntėjui) praktiškai identiškas ADR sutarties A priedui.

Lietuvos Respublikai integruojantis į Europos Sąjungą, geležinkeliams keliamas uždavinys suderinti pavojingųjų krovinių vežimo taisykles su europinėmis, ir tuo pačiu išsaugoti šioje srityje būtiną eismo saugumo lygį. Krovinių išdėstymas ir tvirtinimas vagonuose atliekamas pagal krovinių pakrovimo ir tvirtinimo technines sąlygas, vežimo taisykles.

RID taisyklių B priede pateikiami reikalavimai geležinkelių vagonams ir cisternoms, krovinių pakrovimui - iškrovimui, vežimo saugai. Tai pagrindiniai techniniai reikalavimai pavojingų krovinių vežimui geležinkelių transportu.

Taros, skirtos pavojingiems kroviniams, stiprumas ir tvarkingumas yra svarbiausia sąlyga užtikrinti jų vežimo saugumą. Todėl įpakavimas turi būti tankus, stiprus, visiškai sveikas ir neturėti išteklėjimo pėdsakų. Pagal rūšį, formą, talpumą ir kokybę tara turi atitikti standartų reikalavimus. Visi pavojingi kroviniai, įpakuoti į tarą, vežami dengtuose vagonuose.

Kai kurie pavojingi kroviniai (lakai, dažai, kino juosta, degtukai, cheminiai reaktyvai ir preparatai, taip pat lengvai užsiliepsnojantys skysčiai, rūgštys ir pan.) smulkaus išfasavimo, kurio neto masė ne daugiau 1 kg ir tūris ne daugiau 1 l vežami universaliuose metaliniuose konteineriuose. Galimybę kartu vežti įvairius pavojingus krovinius, taip pat pavojingus krovinius su nepavojingais nustato vežimo taisyklės.

Krovinių pastovumo užtikrinimas vagonuose susijęs su vagonų įkrovimo ir talpos išnaudojimo gerinimu, jų prastovų mažinimu, krovinių tvirtinimui reikalingų medžiagų ir darbo sąnaudų mažinimu, saugaus eismo garantavimu, riedmenų ir krovinių sauga.

Krovinių siuntėjas, ruošiant krovinį vežimui, privalo patikrinti jo tvirtinimo patikimumą įpakavimo viduje, stiprumą tų detalių ir mazgų, kurios priims apkrovą nuo tvirtinimo. Prireikus krovinys gali būti įtvirtinamas tam tikrais įtaisais (žiedais, kabliais, kilpomis ir kt.).

Stovai naudojami kroviniams aptverti ir užtvirtinti. Pusbagoniuose stovų įtvirtinimui naudojamos laiptuotos ašos. Padėklai ir tarpinės ne žemesnės nei 25 mm, naudojamos kroviniui užstropuoti krovimo operacijų metu, norint išskirstyti apkrovas. Atraminiai ir skėčiamieji tašeliai ne mažesni nei 50 mm aukščio, naudojami tvirtinant krovinius išilgai arba skersai vagonų. Stovai, padėklai, tarpinės, atraminiai ir skėčiamieji tašeliai gaminami iš

polimerinių medžiagų, įvairaus profilio metalo, gelžbetonio ir kitokių medžiagų. Prie vagonų juos pritvirtina vinimis, varžtais arba suvirintais sujungimais. Aprišimai gaminami iš vielos, plieninės juostos, apvalaus, kvadratinio, šešiakampio profilio, grandinių, plieninių trosų ir pan. Kiekvieną aprišimą užtvirtina vienu galu už krovinio detalių, kitu – už vagono detalių. Aprišimą leidžiama tvirtinti už galinių ir šoninių platformos stovų ašų, pusvagonių viršutinių ir vidurinių pririšimo įtaisų ir prie kitų vagono detalių.

Rekomendacijos kaip tvirtinti masinius pagrindinių rūšių krovinius pateiktos 4 lentelėje:

4 lentelė. Pagrindinių rūšių pavojingų krovinių tvirtinimo rekomendacijos [16]

Kroviny	Poslinkiai	Tvirtinimas
Vienetinis ir sunkus su plokščiomis atramomis	Grįžtamieji išilgai ir skersai vagono. Apvirtimas išilgai ir skersai vagono.	Galiniai ir šoniniai stovai, tašeliai, aprišimai, rėmai. Aprišimai, poramsčiai.
Cilindrinės formos	Grįžtamieji išilgai ir skersai vagono. Ridinėjimasis išilgai ir skersai vagono.	Tašeliai, aprišimai. Tašeliai, aprišimai.
Ant ratų	Grįžtamieji išilgai ir skersai vagono. Ridinėjimasis išilgai ir skersai vagono.	Tašeliai, aprišimai. Tašeliai, aprišimai
Vienodas, sukrautas štabeliais	Štabelio sutvirtinimas išilgai ir skersai vagono.	Šoniniai stovai, rėmai, skydai, prispaudikliai
Ilgas	Išilginis ir skersinis apvirtimas skersai vagono	Aprišimai, prispaudikliai, poramsčiai, atramos

Vagonai kroviniams vežti parenkami įvertinant krovinių saugą, gerą jų įkrovumo ir talpos išnaudojimą. Pakraunant turi būti išlaikyti reikalavimai krovinio išdėstymui vagone. Kroviny vagone, įvertinant įpakavimą ir tvirtinimą, turi būti patalpintas nustatytų pakrovimų gabaritų ribose. Išdėstant krovinius vagone jų bendros masės centras turi būti vagono vertikalios plokštumos viduryje, išilginės ir skersinės vagono ašių susikirtime. Tuo tarpu vagono vežimėliai apkraunami tolygiai. Skersinis krovinių bendro masės centro pasislinkimas leidžiamas ne daugiau kaip 100 mm nuo vertikalios plokštumos, kurioje yra išilginė ašis.

Sąlygos ir atsargumo priemonės, kurios nustatomos kiekvienai pavojingų krovinių kategorijai ir kiekvienam kroviniui atskirai, yra tokios: įpakavimo rūšis ir tara, kurioje turi būti pateiktas vežimui duotasis kroviny; užrašai, etiketės ant taros; nurodymai apie pavojingumo laipsnį ir rūšį (vežimo dokumentuose); riedmenų rūšis ir vagono, skirto vežimui, įrengimas; krovinio pakavimo, išdėstymo ir tvirtinimo vagone būdas; gaisro gesinimo priemonės, jeigu užsidegtų vagonas arba sandėlis su duotuoju kroviniu; galimybė vežti krovinį viename vagone su kitais pavojingais, taip pat ir nepavojingais krovinais; vagonų prijungimo į sąstatą su tokiu kroviniu, taip pat manevravimo stotyje sąlygos.

Jei medžiagos išsprūdo iš pakuotės ir buvo pasipylę vagone, tai vagoną galima pakartotinai panaudoti tik rūpestingai jį išvalius (o reikalui esant - dezaktyvavus). Reikia patikrinti visus kitus krovinius ir produktus, vežtus tame pačiame vagone, ar jie nėra užteršti.

6. DIREKTYVŲ IR LIETUVOS ĮSTATYMINĖS BAZĖS ĮGYVENDINIMO PASEKMIŲ TYRIMAI

6.1. ĮSTATYMINĖS BAZĖS, REGLAMENTUOJANČIOS PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMĄ, PERMAINOS RYŠIUM SU PASIRENGIMU NARYSTEI ES

Svarbiausi teisės aktai ir strateginiai dokumentai, reguliuojantys transporto veiklą, buvo priimti jau iki 1997 metų. Šiuo metu apie 90 proc. visų ES teisės aktų reikalavimų ir nuostatų jau perkelta į nacionalinę teisę, taigi Lietuvos pažanga derinant savo teisinę bazę su Europos Sąjungos reikalavimais – išties akivaizdi. 2001 m. gruodžio mėnesį buvo baigtos derybos „Transporto politikos“ derybiniam skyriuje, ir šis skyrius preliminariai uždarytas. Lietuvos kelių transporte pastaraisiais metais įvykę žymūs poslinkiai sudarė prielaidas įsijungti į ES rinką ir siekti svarbiausių jos tikslų: laisvo žmonių ir prekių judėjimo. Kelių transporto politika vis labiau yra orientuota į eismo saugos gerinimą, neigiamo transporto poveikio aplinkai mažinimą, saugaus pavojingų krovinių vežimo garantiją. Viena pagrindinių priemonių šiam tikslui pasiekti yra pastaraisiais metais priimti Saugaus eismo automobilių keliais, Pavojingų krovinių vežimo, šakinių kodeksų pakeitimų įstatymai. Kelių transporto verslas, išskyrus vidaus krovinių vežimus, yra licencijuojamas. Vis daugiau vežėjų įsigyja ekologiškai švarias transporto priemones. Šiuo metu Euro-1, Euro-2 ir Euro-3 parametrų sunkvežimiai sudaro beveik 40 proc. visų eksploatuojamų riedmenų.

Geležinkelių transporto sektoriaus tikslas – integracija į visos Europos geležinkelių tinklą ir transporto paslaugų rinką, užtikrinant sąlygas saugiam ir patikimam keleivių ir krovinių vežimui rytų-vakarų ir šiaurės-pietų kryptimis. Šiuo metu vykdomas „Lietuvos geležinkelių“ restruktūrizavimas ir liberalizavimas leis nuo 2003 metų atverti keleivių, o nuo 2004 metų – krovinių vežimo rinkas. Lietuva prisijungusi prie Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF), prie Europos susitarimo dėl pagrindinių tarptautinių geležinkelio linijų (AGC), o iki 2010 m. planuojama prisijungti prie Europos susitarimo dėl pagrindinių kombinuotojo transporto linijų ir su jomis susijusių įrengimų (AGTC). 1992 m. Lietuvos Respublika tapo Geležinkelių bendradarbiavimo organizacijos (OSŽD) nare, o bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“ – Tarptautinės geležinkelių sąjungos (UIC) nare. Nuo 2000

m., ratifikavusi atitinkamą susitarimą, Lietuva dalyvauja Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos Transeuropinio geležinkelio (TER) projekte.

Lietuva yra pasirašiusi tarpvalstybinius susitarimus, reglamentuojančius tarptautinių krovinių gabenimą su 34 valstybėmis. Didžioji dalis šių susitarimų numato, kad tarptautiniam krovinių gabenimui reikalingi atitinkami kompetentingų institucijų leidimai. Jų kvotos su atskiromis valstybėmis ne visados atitinka Lietuvos vežėjų poreikius, tačiau iš esmės šių leidimų sunaudojimas nustatomų kvotų ribose didėja. Šiuo metu tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu verslas yra viena iš labiausiai integruotų į tarptautinę paslaugų rinką šalies ūkio šakų. Lietuvai artimiausiu metu įstojus į ES, mūsų vežėjams atsivers papildomos galimybės plėtoti tarptautinius krovinių vežimus ES bendroje ekonominėje erdvėje, tuo pačiu išnaudojant Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės, padėtį.

Didelis dėmesys skiriamas dvišalio ir regioninio bendradarbiavimo geležinkelių transporto srityje plėtojimui, aktyvinant santykius su Baltijos, Skandinavijos, NVS, Vakarų ir Vidurio Europos šalimis. Ypatingas dėmesys tiek dabar, tiek ir ateityje bus skiriamas I ir IX visos Europos transporto koridorių plėtrai, tranzito ir kombinuotų vežimų skatinimui, tarptautinių sutarčių su kaimyninių valstybių vyriausybėmis bei geležinkeliais rengimui, muitinės bei pasienio procedūrų supaprastinimui, saugos klausimams.

2000 m. Lietuvos–Lenkijos pasienyje Mockavos stotyje buvo sumontuotas automatinis vagonų aširačių tarpuvėžio pločio keitimo įrenginys. Taip pat nuo 2000 m. vykdomi modernizuotų prekinų vagonų junginio eksploataciniai bandymai. Tikimasi, jog šios naujos technologijos pritaikymas sudarys palankias sąlygas geležinkelių paslaugų tarp Lietuvos ir Europos Sąjungos šalių plėtrai.

Tranzitinių krovinių vežimo į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir Kaliningrado sritį problemoms spręsti rengiamas Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarimas dėl dvišalio bendradarbiavimo įgyvendinant projektą „Iniciatyva 2K“. Šio tarpvyriausybinių susitarimo idėja ir yra dviejų valstybių bendradarbiavimas, kad būtų padidinti tranzitinių krovinių srautai per Klaipėdos bei Kaliningrado uostus. Pagrindinė problema, su kuria susiduriama įgyvendinant tarptautinį projektą „2K“, – Rusijos geležinkelių tarifų politika, taikoma vežant krovinius į Klaipėdą, nes Rusijos geležinkeliai kroviniams, vežamiems į Rusijos uostus, taiko mažesnius vietinius tarifus nei vežant kitomis kryptimis, taip pat ir į Klaipėdą.

Yra patvirtinta transporto ir tranzito plėtros strategija iki 2015 metų, pagrįsta ES transporto politikos gairėmis. Lietuvai įstojus į ES, daugiau dėmesio bus skiriama saugai bei aplinkosaugai.

6.2. ES IR LIETUVOS TEISĖS AKTŲ REIKALAVIMŲ PALYGINAMOJI ANALIZĖ

Tarybos direktyvoje 94/55/EC (1994 m. lapkričio 21 d.) buvo numatytos kai kurios nuostatos, pateiktos nacionaliniams vežimams. Valstybės narės turėjo galimybę savo teritorijose kai kuriems vežimams jose registruotomis transporto priemonėmis taikyti griežtesnes ir lengvesnes taisykles, atsižvelgiant į savo specifines nacionalines aplinkybes (II skyr., 4 straips.). Tokiu būdu ši direktyva turėjo būti pakankamai lanksčiai taikoma, nes buvo suteikta galimybė taikyti kai kurias išlygas (nors ir laikinas, pvz. dėl naujų technologijos laimėjimų). Išlygos galėjo būti taikomos dėl kalbų vartojimo atitinkamuose žymenyse ar dokumentuose, išlygos, susijusios su bazine temperatūra atskirose klimato zonose, vežant pavojingas medžiagas, išlygos dėl įrangos ir t.t. pateiktos konkrečios datos, iki kada būtina jų laikytis. Tai 1996, 1997 m. Vėliausia galiojimo laiko pabaiga – ne ilgiau kaip iki 2000-01-01.

Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/61/EB bei Komisijos direktyva 2001/7/EB pateikė, kad nustatytas datas būtina keisti. Jos pakeistos į galutinę datą – 2002-12-31.

Lietuva iki šios datos neprašė konkrečių išlygų ar pereinamųjų laikotarpių pavojingų krovinių tarptautiniams vežimams. Buvo leidžiama supaprastinti vežimo sąlygas tik vietiniams vežimams šalies viduje. Lietuvoje buvo priimti įstatymai bei nutarimai, reglamentuojantys pavojingų krovinių vežimus atskirai - tarptautiniu mastu bei atskirai - vidaus vežimams.

Analogiška situacija ir su Tarybos direktyva 96/49/EC, taikoma pavojingųjų krovinių transportavimui geležinkeliais tarp Bendrijos teritorijos ir trečiųjų šalių. Ši direktyva leidžia patvirtinti nacionalines taisykles pavojingų krovinių transportavimui geležinkelių transportu (pakuotėje, palaidai ar cisternose) iš ir į tas buvusios Sovietų Sąjungos respublikas, kurios nėra COTIF narės.

Komisijos direktyvos 96/87/EEB (1996.12.13), 1999/48/EB (1999.05.21), 2001/6/EB (2001. 01.29), su technikos pažanga derinančios direktyvą 96/49/EB bei Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/62/EB nustato naujesnius reikalavimus pavojingų krovinių vežimams geležinkeliais pagal RID taisykles. Pateikiamos konkrečios (paankstintos) datos (iki 2002-12-31) dėl RID taisyklių redakcijos taikymo.

Lietuvos Vyriausybė priėmė teisės aktus, reglamentuojančius pavojingų krovinių vežimą geležinkelių transportu tarptautiniais bei vietiniais maršrutais. Pagal LRV nutarimą Nr. 84 nuo 2002 m. kovo 1 d. pavojingi kroviniai geležinkelio transportu Lietuvos Respublikos teritorijoje vežami: į šalis (iš šalių), kurios yra Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) susitariančiosios šalys narės, – vadovaujantis Tarptautinio vežimo

geležinkeliais sutarties (COTIF) B priedo „Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties bendrosios taisyklės (CIM)“ 1 priedu „Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklės (RID)“ ir kitais Lietuvos Respublikos teisės aktais; į šalis (iš šalių), kurios yra Geležinkelių bendradarbiavimo organizacijos (OSŽD) susitariančiosios šalys narės, – vadovaujantis Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimo (SMGS) 2 priedu „Pavojingų krovinių vežimo taisyklės“ ir kitais Lietuvos Respublikos teisės aktais; šalies viduje: 1435 milimetrų pločio vėžės geležinkelio keliais – vadovaujantis Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) B priedo „Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties bendrosios taisyklės (CIM)“ 1 priedu „Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklės (RID)“ ir kitais Lietuvos Respublikos teisės aktais; 1520 milimetrų pločio vėžės geležinkelio keliais – Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimo (SMGS) 2 priedu „Pavojingų krovinių vežimo taisyklės“ ir kitais Lietuvos Respublikos teisės aktais.

Priede pateiktas teisės aktų, kurie reglamentuoja pavojingų krovinių vežimą, sąrašas. 7.2. skyrelyje 7 lentelėje pateiktas būtinų parengti teisinių dokumentų sąrašas bei rekomenduojamo įvykdymo data.

Ryšium su pasirengimu narystei ES Lietuva privalėjo parengti pavojingų krovinių vežimų kontrolės sistemą ir jos laikytis, nustatyti techninius reikalavimus nacionaliniam transporto priemonių tipui patvirtinti 2003 metams, įvesti ir laikytis naujos pavojingų cheminių medžiagų ir preparatų klasifikavimo ir ženklinimo tvarkos. Tai pateikiama tolesniuose skyreliuose.

6.2.1. Pavojingų krovinių vežimų kontrolė keliuose ir pasienio kontrolės punktuose

Pagal LRV 2002 m. lapkričio 13 d. nutarimą Nr. 1778 “Dėl Pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu kontrolės tvarkos patvirtinimo” yra pavedama vykdyti pavojingų krovinių vežimo kontrolę:

- automobilių keliuose – *išsamią*: Valstybinei kelių transporto inspekcijai prie Susisiekimo ministerijos bei teritorinėms policijos įstaigoms, kurioms pavesta saugaus eismo priežiūra, o kelių transporto priemonei su pavojingais krovinių atvykstant į Lietuvos Respubliką ar išvykstant iš jos – Valstybinei kelių transporto inspekcijai kartu su Valstybės sienos apsaugos tarnyba prie Vidaus reikalų ministerijos ir/ar Muitinės departamentu prie Finansų ministerijos; *dalinę*: teritorinės policijos įstaigoms, kurioms pavesta saugaus eismo

priežiūra, o transporto priemonei atvykstant į Lietuvos Respubliką ar išvykstant iš jos – Valstybės sienos apsaugos tarnybai ir/ar Muitinės departamentui;

- geležinkeliuose – *išsamia*: Valstybinei geležinkelių inspekcijai prie Susisiekimo ministerijos, o prekiniam vagonui su pavojingais kroviniais atvykstant į Lietuvos Respubliką ar išvykstant iš jos – Valstybinei geležinkelių inspekcijai kartu su Valstybės sienos apsaugos tarnyba ir/ar Muitinės departamentu; *dalinę*: Valstybės sienos apsaugos tarnybos pareigūnams ir/ar Muitinės departamento pareigūnams.

Pavojingų krovinių vežimo tikrinimui transporto priemonės stabdomos pasirinktinai. Patikrinimai gali būti atliekami visuose keliuose, išskyrus gyvenamuosius rajonus ir žmonių susibūrimo vietas. Pasienio kontrolės punktuose pavojingų krovinių vežimas tikrinamas atliekant muitinės formalumus. Išimtiniais atvejais, kai transporto priemonė su pavojingu kroviniu palikta be priežiūros ar pastebėti akivaizdūs pavojingų krovinių vežimo taisyklių pažeidimai, patikrinimai gali būti atliekami gyvenamuosiuose rajonuose ar žmonių susibūrimo vietose, jei tik tai nekelia pavojaus žmonių sveikatai, aplinkai ar turtui.

Išsamios kontrolės metu atliekamas visapusiškas transporto priemonės ir krovinio patikrinimas pagal Pavojingų krovinių vežimo Kontrolės lapą.

Dalinės kontrolės metu pagal Kontrolės lapą tikrinama: pavojingų krovinių vežimo būdas; dokumentai; transporto priemonės, konteinerio, cisternos ženklinimas; krovinių tekėjimas/byrėjimas ar pakuočių pažeidimas; saugos priemonės.

Pareigūnas, patikrinęs transporto priemonę, užpildo Kontrolės lapą. Punktai, kurių pareigūnas negalėjo patikrinti, išvardijami Kontrolės lapo 37 grafoje “Pastabos”.

Kontrolės lapas pildomas dviem egzemplioriais, kurių vienas įteikiamas vairuotojui, o kitą pasilieka kontrolę atlikęs pareigūnas. Prireikus kopiją vairuotojas pateikia kitam pavojingų krovinių vežimo kontrolę vykdančiam pareigūnui, kad išvengtų tos pačios siuntos patikrinimo pasikartojimo.

Kontrolę atliekantys pareigūnai Kontrolės lapų originalus kas ketvirtį perduoda Inspekcijai, kur jie saugomi 2 metus.

Inspekcija statistinius duomenis apie pavojingų krovinių vežimo kontrolę už paskutinius metus pagal nustatytą formą pateikia Susisiekimo ministerijai.

6.2.2. Techniniai reikalavimai nacionaliniam transporto priemonių tipui patvirtinti 2003 metams

Valstybinės kelių transporto Inspekcijos viršininko įsakymas Techninių reikalavimų nacionaliniam transporto priemonių tipui patvirtinti priimtas 2002 m. kovo 27 d. Nr. 124.

Taikymo sritis apibrėžta 2001 m. balandžio 19 d. susisiekimo ministro įsakymo Nr. 130 “Dėl transporto priemonių ir sudėtinių transporto priemonių dalių atitikties įvertinimo tvarkos (Žin., 2001, Nr. 36-1221).

Transporto priemonės sudėtinės dalies sertifikatai nenurodomi, jei sudėtinė dalis įtraukiama į atitinkamos sistemos tipo patvirtinimo sertifikatą. (Pavyzdžiui, nebūtina pateikti atskirus šviesos atšvaitų, priekinių rūko žibintų ar posūkio rodiklių sertifikatus, jei pateikiamas apšvietimo ir šviesos signalizacijos sertifikatas, išduotas pagal ES direktyvos 76/756/EEB ar JT EEK taisyklės Nr. 48).

Pagal šį įstatymą pateikti tokie techniniai reikalavimai (5 ir 6 lentelės):

5 lentelė. Techniniai reikalavimai pagal ES direktyvų naujas redakcijas [34]

Eil. Nr.	Transporto priemonių sudėtinės dalys ir sistemos	Pirminė ES direktyva	ES direktyvos redakcija
1.	Skleidžiamas triukšmas	70/157/EEB	92/97/EEB, 96/20/EB, 1999/101/EB
2.	Išmetami teršalai ¹	70/220/EEB	94/12/EB, 96/69/EB, 98/69/EB, 98/77/EB, 1999/102/EB, 2001/1/EB
3.	Stabdžiai	71/320/EEB	98/12/EB
4.	Dyzelinio variklio dūmingumas	72/306/EEB	97/20/EB
5.	Identifikavimo lentelės	76/114/EEB	78/507/EEB, 87/354/EEB
6.	Apšvietimas ir šviesos signalizacija	76/756/EEB	97/28/EB
7.	Atšvaitai	76/757/EEB	97/29/EB
8.	Priekiniai, galiniai, viršutiniai ir šoniniai gabaritiniai, stabdymo signalo, dienos žibintai	76/758/EEB	97/30/EB
9.	Posūkių rodikliai	76/759/EEB	1999/15/EB
10.	Valstybinio numerio ženklo apšvietimo žibintas	76/760/EEB	97/31/EB
11.	Artimųjų ir tolimųjų šviesų žibintai	76/761/EEB	1999/17/EB
12.	Priekiniai rūko žibintai	76/762/EEB	1999/18/EB
13.	Galiniai rūko žibintai	77/538/EEB	1999/14/EB
14.	Atbulinės eigos žibintai	77/539/EEB	97/32/EB
15.	Stovėjimo šviesos žibintai	77/540/EEB	1999/16/EB
16.	Dyzelio emisija ²	88/77/EEB	91/542/EEB ³ , 96/1/EEB, 1999/96/EB, 2001/27/EB
17.	Stiklai	92/22/EEB	—
18.	Greičio ribotuvai ⁴	92/24/EEB	—
19.	Matmenys ir masė	97/27/EEB ir 96/53/EEB	97/27/EEB, 2001/85/EB 96/53/EEB, 2002/7/EB
20.	Tachografai ⁵	ES Reglamentas 3821/85	—

¹ — reikalavimas taikomas visų klasių transporto priemonių varikliams, dirbantiems priverstinio uždegimo principu, taip pat M₁ ir N₁ klasių transporto priemonių varikliams, dirbantiems uždegimo suspaudimu principu (išskyrus N₁ klasės transporto priemones, kurių varikliai patvirtinti pagal 88/77/EB direktyvos reikalavimus). Šie reikalavimai taip pat gali būti taikomi M₁ ir N₁ klasių

transporto priemonių varikliams, dirbantiems priverstinio uždegimo principu ir naudojamiems suslėgtas (NG) ir suskystintas (LPG) dujas.

² — reikalavimas taikomas M₁ (virš 3,5 t bendrosios masės), M₂, M₃, N₁, N₂ ir N₃ klasių transporto priemonių varikliams, dirbantiems uždegimo suspaudimu ir priverstinio uždegimo principais. Pagal direktyvą 1999/96/EB minėti reikalavimai taikomi ir M₁ (virš 3,5 t bendrosios masės), M₂, M₃, N₁, N₂ ir N₃ klasių transporto priemonių varikliams, dirbantiems priverstinio uždegimo principu ir naudojamiems suslėgtas (NG) ir suskystintas (LPG) dujas. Reikalavimai netaikomi N₁, N₂ ir M₂ klasių transporto priemonių varikliams, dirbantiems priverstinio uždegimo principu, jei jų išmetimai buvo patvirtinti pagal 70/220/EEB direktyvos reikalavimus;

³ — variklio išmetamų teršalų normos neturi viršyti direktyvos I Priedo 6.2.1 punkto lentelėje B eilutėje pateiktų normų.

⁴ — reikalavimas taikomas N₂ ir M₃ klasių transporto priemonėms, kurių bendroji masė viršija 10,0 t. bei N₃ klasės transporto priemonėms.

⁵ — reikalavimas netaikomas N₁ klasės transporto priemonėms.

6 lentelė. Techniniai reikalavimai pagal JT EEK taisyklių naujas redakcijas [34]

Eil. Nr.	Transporto priemonių sudėtinės dalys ir sistemos	Pirminė JT EEK taisyklė	JT EEK taisyklės redakcija
1.	Skleidžiamas triukšmas	51	51/02
2.	Išmetami teršalai ¹	83	83/03, 83/04 ir 83/05
3.	Stabdžiai	13	13/09
4.	Dyzelinio variklio dūmingumas	24	24/03
6.	Apšvietimas ir šviesos signalizacija	48	48/02
7.	Atšvaitai	3	3/02
8.	Priekiniai, galiniai, viršutiniai ir šoniniai gabaritiniai, stabdymo signalo, dienos žibintai	7, 87 ir 91	7/02, 87/00 ir 91/00
9.	Posūkių rodikliai	6	6/01
10.	Valstybinio numerio ženklo apšvietimo žibintas	4	4/00
11.	Artimųjų ir tolimųjų šviesų žibintai	1, 5, 8, 20, 31, 37, 98, 99 ir 112	1/01, 5/02, 8/04, 20/02, 20/03, 31/02, 37/03, 98/00, 99/00 ir 112/00
12.	Priekiniai rūko žibintai	19	19/02
13.	Galiniai rūko žibintai	38	38/00
14.	Atbulinės eigos žibintai	23	23/00
15.	Stovėjimo šviesos žibintai	77	77/00
16.	Dyzelio emisija ²	49	49/02 B ir 49/03
17.	Stiklai	43	43/00
18.	Greičio ribotuvai ³	89	89/00

¹ — reikalavimas taikomas visų klasių transporto priemonių varikliams, dirbantiems priverstinio uždegimo principu, taip pat M₁ (iki 3,5 t bendrosios masės) ir N₁ klasių transporto priemonių varikliams, dirbantiems uždegimo suspaudimu principu. Šie reikalavimai taip pat taikomi M₁ ir M₂ (iki 3,5 t bendrosios masės) bei N₁ klasių transporto priemonių varikliams, dirbantiems

priverstinio uždegimo principu ir naudojantiems suslėgtas (NG) ir suskystintas (LPG) dujas. Gamintojo prašymu tipo patvirtinimas gali būti suteikiamas M₂ ir N₂ klasių transporto priemonių, kurių nepakrautos transporto priemonės masė neviršija 2,840 t, varikliams, dirbantiems uždegimo suspaudimu principu.

² — reikalavimas taikomas M₁ (virš 3,5 t bendrosios masės), M₂, M₃, N₁, N₂ ir N₃ klasių transporto priemonių varikliams, dirbantiems uždegimo suspaudimu ir priverstinio uždegimo principu. Minėti reikalavimai taikomi ir M₁ (virš 3,5 t bendrosios masės), M₂, M₃, N₁, N₂ ir N₃ klasių transporto priemonių varikliams, dirbantiems priverstinio uždegimo principu ir naudojantiems suslėgtas (NG) ir suskystintas (LPG) dujas. Jei N₁, N₂ ir M₂ klasių transporto priemonių varikliai nebuvo patvirtinti pagal 49 taisyklę, tai jie privalo tenkinti 83 taisyklės reikalavimus.

³ — reikalavimas taikomas N₂ ir M₃ klasių transporto priemonėms, kurių bendroji masė viršija 10,0 t. bei N₃ klasės transporto priemonėms.

6.2.3. Pavojingų cheminių medžiagų ir preparatų klasifikavimo ir ženklavimo tvarkos nauja redakcija

Cheminių medžiagų klasifikavimą ir ženklavimą reglamentuojanti Europos Sąjungos Tarybos direktyva 67/548/EEB dėl pavojingų medžiagų klasifikavimą, pakavimą ir ženklavimą reglamentuojančių įstatymų, įstatymų papildomųjų aktų ir administracinių nuostatų derinimo, ypač jos techniniai priedai, keičiami labai dažnai, atsiradus naujų mokslinių ir techninių žinių, t.y. suderinant direktyvos nuostatas su technine pažanga.

Todėl, siekiant, kad nacionaliniai reikalavimai pilnai atitiktų Europos Bendrijų cheminių medžiagų sektoriaus reglamentavimą, naujoje Pavojingų cheminių medžiagų ir preparatų klasifikavimo ir ženklavimo tvarkos redakcijoje perkeltos šių naujų Europos Bendrijų direktyvų nuostatos:

- Komisijos direktyva **2001/59/EB**, 28 kartą derinanti su technikos pažanga Tarybos direktyvą 67/548/EEB dėl pavojingų medžiagų klasifikavimo, pakavimo ir ženklavimo,
- Komisijos direktyva **2001/60/EB**, derinanti su technikos pažanga Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 1999/45/EB dėl pavojingų preparatų klasifikavimo, pakavimo ir ženklavimo.

Pagrindiniai Pavojingų cheminių medžiagų ir preparatų klasifikavimo ir ženklavimo tvarkos 2000 m. redakcijos pakeitimai ir papildymai:

- Įvesta nauja rizikos frazė R68, kuriai suteiktas rizikos frazės R40 ankstesnis tekstas „Gali sukelti negrįžtamus sveikatos pakenkimus“.

Rizikos frazė R68 priskiriama:

- ✓ 3 kategorijos mutageninėms medžiagoms ir preparatams bei

- ✓ medžiagoms ir preparatams, kurie gali sukelti negrįžtamus sveikatos pakenkimus po vienkartinio trumpo poveikio.
- Rizikos frazės R40 tekstas pakeistas taip: „Įtariama, kad gali sukelti vėžį“. Rizikos frazė R40 priskiriama 3 kategorijos kancerogeninėms medžiagoms ir preparatams.
- Nustatytos naujos ribinės koncentracijos ženklinti preparatus, priskiriant rizikos frazę R67. Garai gali sukelti mieguistumą ir galvos svaigimą.

Suklasifikuotų cheminių medžiagų sąrašas (2000 m. redakcija) atnaujintas pagal visus Tarybos direktyvos 67/548/EEB papildymus (t.t. 2001/59/EB). Į sąrašą įrašyta daugiau nei 300 naujai suklasifikuotų cheminių medžiagų, pataisyta daugiau negu 200 cheminių medžiagų klasifikacija bei atitinkami įrašai išbraukti. Taip pat pakeistas Suklasifikuotų cheminių medžiagų sąrašo įvado tekstas.

Pavojingų cheminių medžiagų ir preparatų klasifikavimo ir ženklinimo tvarkos reikalavimai pavojingoms cheminėms medžiagoms ir preparatams, išskyrus cheminius augalų apsaugos preparatus ir biocidus, įsigaliojo nuo 2003 m. sausio 1 d., o reikalavimai cheminiams augalų apsaugos preparatams ir biocidams įsigalios nuo 2004 m. liepos 30 d.

7. DIREKTYVŲ ĮGYVENDINIMO POVEIKIO ĮVERTINIMAS

7.1. INTERESŲ GRUPIŲ ATSTOVŲ APKLAUSA IR ARGUMENTAVIMAS

Techninėje užduotyje buvo iškeltas tikslas – nustatyti verslo ir visuomenės grupes, kurias tiesiogiai ir netiesiogiai paveiktų pilnas ES direktyvų 94/55/EB bei 96/49/EB įgyvendinimas, surasti vieną vidutinę statistinę Lietuvos įmonę, kurios veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu (įskaitant laikiną sandėliavimą, pakavimą bei pakrovimą/iškrovimą) keliais ir geležinkeliais ir įvertinti, kaip šią įmonę ekonominiu požiūriu paveiktų tiesioginis ES direktyvų įgyvendinimas.

Iš pradžių buvo bandyta surasti įmonę, priklausančią Chemijos pramonės įmonių asociacijai. Buvo pasirinkta viena iš didžiausių chemijos pramonės įmonių – AB “Achema”, kuri gamina įvairių pavojingumo klasių (2-os, 3-ios, 5-os, 8-os, 9-os) chemines medžiagas – trąšas ir transportuoja jas ir kelių transportu, ir geležinkeliais. Buvo surinkta pakankamai daug informacijos. Tačiau to nepakako. Buvo prieita bendros nuomonės, kad viena, nors ir stambi įmonė, neparodo bendros situacijos pervežant pavojingus krovinius. Kadangi pavojingų krovinių vežimo sistema – tai persipynusi įvairių grandžių (tame tarpe administracinių struktūrų) sistema, reglamentuojama įvairiais teisiniais aktais. Buvo pradėta nagrinėti daugialypę pavojingų krovinių gamybos, prekybos, transportavimo vidaus ir tarptautiniais maršrutais, kontrolės, mokymo sistemą.

Buvo apklausiamos skirtingos interesų grupės (gamintojai, vežėjai, kontrolieriai, specialistų ruošėjai).

Ypač aktualu buvo sužinoti LR Susisiekimo ministerijos, AB “Lietuvos geležinkeliai”, vežėjų asociacijos “LINAVA”, Valstybinės geležinkelių inspekcijos, UAB “Transekspedicija”, Valstybinės kelių transporto inspekcijos nuomones ir argumentavimą.

7.2. POVEIKIS LIETUVOS TEISINEI BAZEI

Nuo 1995 metų iki 2002 metų gruodžio 31 dienos buvo parengta daug teisės aktų, norminių dokumentų, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą. Jų sąrašas pateiktas priede.

Per pastaruosius keletą metų Lietuva pasiekė didžiulės pažangos derindama savo teisės aktus su ES transporto acquis ir juos įgyvendindama. Priimti svarbūs įstatymai ir nutarimai, susiję su pavojingų krovinių vežimu, kurių įgyvendinimas turės tiesioginę įtaką transporto efektyvumo, saugos didinimo ir neigiamo poveikio aplinkai mažinimo užtikrinimui.

Iki 2004 metų pradžios numatyta visiškai harmonizuoti Lietuvos teisinę bazę su ES reikalavimais (šiuo metu apie 90 % visų transporto sektoriaus ES teisės aktų yra perkelti į nacionalinę teisę).

Dauguma transporto įmonių šiuo metu privatizuota arba rengiama privatizacijai, tačiau transporto infrastruktūros objektai ir ateityje išliks valstybės nuosavybėje.

7 lentelėje pateiktas būtinų parengti dokumentų sąrašas pavojingųjų krovinių vežimams reglamentuoti:

7 lentelė. Būtinų parengti dokumentų sąrašas pavojingųjų krovinių vežimams reglamentuoti

Reikalingi parengti dokumentai	Rekomenduojamo įvykdymo data (m.)
Instrukcija inspektoriams, kontrolieriams, ekspertams	2003
Pataisos ir papildymai baudžiamajam, civiliniam ir administraciniam kodeksams dėl bausmių už pažeidimus pavojingų krovinių vežimo srityje	2004
Transporto priemonių, vežančių pavojingus krovinius, specialios apžiūros atlikimo tvarkos ir apžiūros reikalavimų vadovas	2003
Talpyklų (taros, cisternų ir kt.) sertifikavimą ir patikrą reglamentuojančių teisės aktų parengimas	2003
Dažniausiai vežamų cheminių medžiagų rašytinės instrukcijos vairuotojui lietuvių kalba	2004

Transporto priemonių taros, talpyklų valymo tvarka Lietuvoje	2004
Metodinės mokymo medžiagos parengimas: <ul style="list-style-type: none"> • dėstytojams; • atsakingam už pavojingų krovinių vežimą personalui; • vairuotojams; • inspektoriams - kontrolieriams; • ekspertams 	2004
Papildymai ir pataisymai kelių eismo taisyklėms dėl: <ul style="list-style-type: none"> • būtinų dokumentų; • specialios įrangos; • reikalavimų transporto įgulai; • reikalavimų parkavimui; • saugaus greičio naudojimo 	2004

7.3. POVEIKIS ADMINISTRACINĖMS STRUKTŪROMS

Iš principo visų direktyvų įgyvendinimas turės įtakos administracinėms struktūroms. Kai kurios direktyvose numatytos funkcijos jau dabar yra perduotos veikiančioms institucijoms, kitas institucijas reikės sustiprinti. Be to reikės kurti ir naujas.

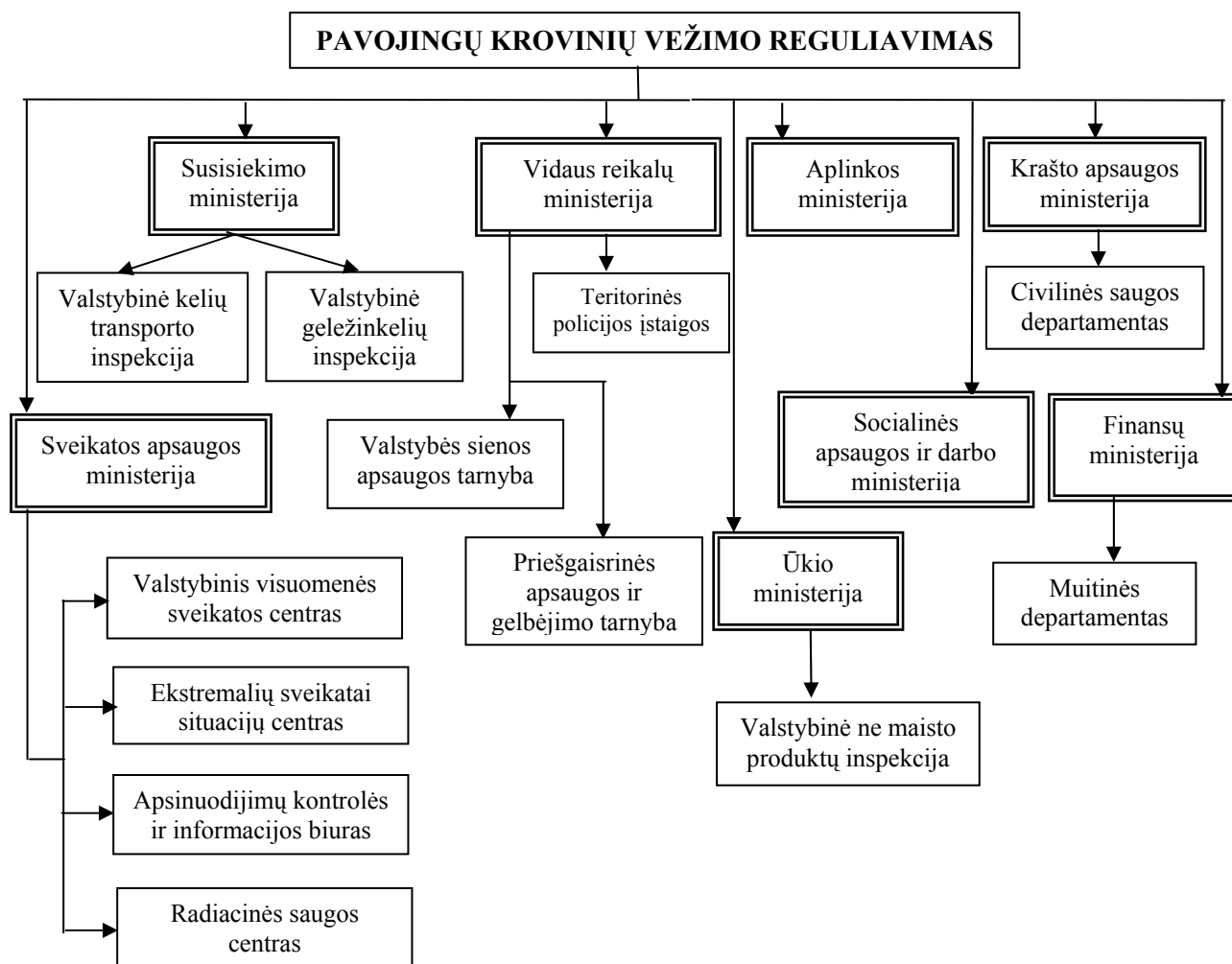
Lietuvoje pavojingų krovinių vežimą reguliuoja LR Vyriausybė per įgaliotas institucijas: valstybines organizacijas ir nevyriausybines organizacijas (2 pav.). Kiekviena iš šių institucijų vykdo jai priskirtas funkcijas pagal suteiktus įgaliojimus.

Kiekvienai institucijai įstatymais ar kitais norminiais aktais yra apibrėžtos atliekamos funkcijos pavojingų krovinių vežimo reguliavime.

Valstybinės institucijos:

1. Susisiekimo ministerijos (SM) Saugaus eismo departamento Pavojingų krovinių vežimo skyrius:

- pavojingų krovinių vežimo keliais, geležinkeliais bei vidaus vandenimis ir kitos veiklos, susijusios su pavojingų krovinių vežimu šiomis transporto rūšimis, koordinavimas;
- pavojingų krovinių vežimą keliais, geležinkeliais bei vidaus vandenimis reglamentuojančių teisės aktų rengimas bei priimtų teisės aktų vykdymo priežiūra;
- pavojingų krovinių vežimų įvairiomis transporto rūšimis valstybinio reguliavimo funkcijų vykdymas;
- Lietuvos geležinkelių ir kelių transporto, vežančio pavojingus krovinius, integravimo į Vakarų Europos transporto sistemą politikos formavimas ir vykdymas;
- informacijos teikimas pavojingų krovinių vežimo klausimais, darbuotojų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu, mokymo ir kvalifikacijos kėlimo klausimais, dėl pavojingų krovinių vežimo taisyklių aktualizavimo, dėl avarių, susijusių su pavojingų krovinių vežimu, padarytų nuostolių įvertinimo.



2 pav. Pavojingų krovinių vežimą antžeminiu transportu reguliuojančių institucijų schema

2. Aplinkos ministerija (AM):

- teisės aktų, reglamentuojančių cheminių medžiagų tvarkymą, rengimas;
- cheminių medžiagų tvarkymo politikos ir strategijos formavimas;
- kai kurių pavojingų krovinių importo, eksporto, vežimo tranzitu papildomų reikalavimų, ribojančių pavojingų krovinių vežimo veiklą aplinkos apsaugos tikslais nustatymas;
 - informacijos pavojingų krovinių vežimo dalyviams, suinteresuotoms institucijoms, joms paprašius, apie vežamų pavojingų medžiagų pavojingumą aplinkai teikimas;
 - padarytos žalos aplinkai vertinimas, pretenzijų kaltiems pavojingų krovinių vežimo dalyviams reiškimas dėl žalos, padarytos aplinkai, atlyginimo ir ieškinių teikimas;
 - aplinkos tyrimų, vežamų pavojingų krovinių avarių vietose atlikimas;
 - leidimų vežti radioaktyvias medžiagas ir atliekas išdavimas.

3. Sveikatos apsaugos ministerija (SAM):

- teisės aktų, susijusių su sveikata ir sauga, rengimas;

- padarytos ar gresiančios žalos gyventojų sveikatai vertinimas;
- asmenų, dirbančių su pavojingais krovinių, pirmosios medicinos pagalbos teikimo ir higieninio elgesio mokymo tvarkos rengimas, tvirtinimas ir vykdymas;
- dalyvavimas avarių prevencijos darbe, asmens bei visuomenės sveikatos priežiūros paslaugų teikimas ir organizavimas avarių, vežant pavojingus krovinius, atveju.

4. Valstybinis visuomenės sveikatos centras

- cheminių produktų kenksmingumo sveikatai įvertinimo ekspertizė;
- informacijos apie sveikatai pavojingas medžiagas rinkimas, kaupimas, teikimas;
- buitinės chemijos gaminių registracija;
- biocidų registracija ir autorizacija.

5. Ekstremalių sveikatai situacijų centras

- visuomenės sveikatos priežiūros organizavimas nelaimingų atsitikimų metu užterštose teritorijose.

6. Apsinuodijimų kontrolės ir informacijos biuras

- teikia informaciją / konsultuoja apsinuodijus cheminėmis medžiagomis ir preparatais bei cheminių avarių atveju.

7. Socialinės apsaugos ir darbo ministerija:

- teisės aktų, susijusių su sauga ir sveikata darbe rengimas (kartu su SAM);
- pavojingų medžiagų talpyklų techninės priežiūros organizavimas;
- politikos dėl darbuotojų sveikatos ir saugos pavojingų cheminių medžiagų atžvilgiu formavimas.

8. Radiacinės saugos centras:

- veiklos su jonizuojančios spinduliuotės šaltiniais priežiūra ir kontrolė.

9. Ūkio ministerija:

- teisės aktų dėl cheminio ginklo pirmtakų rengimas;
- trąšų ir ploviklių direktyvų bei jų pagrindu parengtų reglamentų įgyvendinimas;
- transportabilių slėginių indų patikra;
- pavojingų krovinių, įrašytų į strateginių prekių ir technologijų sąrašus LR įstatymų nustatyta tvarka, įvežimo, išvežimo ir vežimo tranzitu kontrolės organizavimas.

10. Valstybinė ne maisto produktų inspekcija:

- pavojingų cheminių medžiagų ir preparatų registro tvarkymas;
- rinkoje esančių ne maisto gaminių (taip pat cheminių medžiagų ir preparatų) kontrolė.

11. Vidaus reikalų ministerija:

- dalyvavimas atliekant avarijų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu kelių, geležinkelių transportu ekspertizėje;

- valstybinės reikšmės kelių, kuriais draudžiama vežti pavojingus krovinius nustatymas, suderinus su Aplinkos ministerija, Vidaus reikalų ministerija bei kitomis institucijomis;

- leidimų vežti pirotechniką išdavimas;

- dalyvavimas kontroliuojant.

12. Valstybinė priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo tarnyba (VPAGT) prie Vidaus reikalų ministerijos:

- pramoninių avarijų prevencijos strategijos kūrimas (kartu su CSD);

- avarinių situacijų valdymas, cheminių avarijų likvidavimas (kartu su CSD).

13. Krašto apsaugos ministerija (KAM):

- kai kurių 1-os pavojingumo klasės krovinių importo, eksporto, vežimo tranzitu apribojimų ar vežimo sąlygų sugriežtintų reikalavimų nacionalinio saugumo tikslais nustatymas;

- pavojingų krovinių vežimų, kurių gavėjas ar siuntėjas yra Krašto apsaugos ministerijai pavaldi institucija arba užsienio šalies gynybos institucija, tvarkos nustatymas, organizavimas, kontroliavimas.

14. Civilinės saugos departamentas (CSD) prie Krašto apsaugos ministerijos:

- avarinių situacijų valdymas, cheminių avarijų likvidavimas (kartu su VPAGT);

- pramoninių avarijų prevencijos strategijos kūrimas, įskaitant Pavojingų objektų registrą.

15. Muitinės departamentas prie Finansų ministerijos:

- cheminių medžiagų ir preparatų eksporto ir importo kontrolė pasienyje;

- duomenų apie cheminių medžiagų ir preparatų eksportą ir importą rinkimas ir kaupimas.

16. Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos:

- kelių transporto priemonių techninės priežiūros bei jų techninio naudojimo kontrolė;

- pavojingų krovinių vežimo kelių transportu kontrolė;

- eismo saugos būklės kelių transporte vertinimas;

- dalyvavimas komisijose, tiriant avarijas, kontroliuojant saugų pavojingų krovinių vežimą keliais, inspektuojant kelių infrastruktūrą;

- pavojingus krovinius vežančių vairuotojų ir pavojingų krovinių automobilių transportu saugos specialistų egzaminavimas;

- įmonių, susijusių su pavojingų krovinių vežimu automobilių transportu, ir jose dirbančių saugos specialistų registro vedimas;

- mokymo įstaigų, siekiančių mokyti asmenis, susijusius su pavojingų krovinių vežimu, organizavimas, leidimų verstis šia veikla išdavimas;

- eismo saugos kontrolė, kurią vykdo Eismo priežiūros tarnyba.

17. Valstybinė geležinkelių inspekcija:

- geležinkelio infrastruktūros, riedmenų, konteinerių ir cisternų techninės priežiūros bei jų atitikimo techninio geležinkelių naudojimo pavojingiems kroviniams vežti nuostatomis kontrolė;

- eismo saugos kontrolė, geležinkelių transporto personalo atestavimas, eismo saugos būklės geležinkelių transporte vertinimas;

- dalyvavimas komisijose, tiriant avarijas, kontroliuojant saugų pavojingų krovinių geležinkeliais vežimą, organizuojant pavojingų krovinių vežimo geležinkelių transportu saugos specialistų egzaminavimą;

- įmonių, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkelių transportu, ir jose dirbančių saugos specialistų registro vedimas;

- pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais kontrolė;

- mokymo įstaigų, siekiančių mokyti asmenis, susijusius su pavojingų krovinių vežimu, vykdymas, leidimų verstis šia veikla išdavimas.

Nevyriausybės organizacijos:

1. Chemijos pramonės įmonių asociacija:

- Lietuvos chemijos pramonės įmonių atstovavimas tarptautiniuose renginiuose;
- dalyvavimas teisės aktų, susijusių su cheminių medžiagų valdymu, rengimo diskusijose;
- informacijos apie atitinkamus teisės aktus rinkimas bei teikimas įmonėms;
- projektų ruošimas ir dalyvavimas juose.

2. Asociacija „LINA“:

- savo narių interesų ir teisių atstovavimas ir gynimas įstatymų leidžiamosiose ir vykdomosiose valdžiose;
- pavojingų krovinių vežėjų profesinio ruošimo ir kvalifikacijos kėlimo skatinimas kartu su valstybinėmis institucijomis;
- konsultacijų ir paslaugų teikimas visais pavojingų krovinių vežimo proceso klausimais.

3. Akcinė bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“:

- pavojingų krovinių vežimo ir kitos veiklos, susijusios su pavojingų krovinių vežimu, vykdymas ir koordinavimas;
- pavojingų krovinių vežimą reglamentuojančių dokumentų rengimas, suderinimas su suinteresuotomis institucijomis ir tvirtinimas;
- pavojingų krovinių vežimo dalyvių ir kitų asmenų, savo veikloje susijusių su pavojingų krovinių vežimu, patarėjų saugaus vežimo klausimais, inspektorių ir ekspertų mokymas, kvalifikacijos kėlimas;
- konsultacijų ir paslaugų teikimas visais pavojingų krovinių vežimo geležinkelių transportu klausimais.

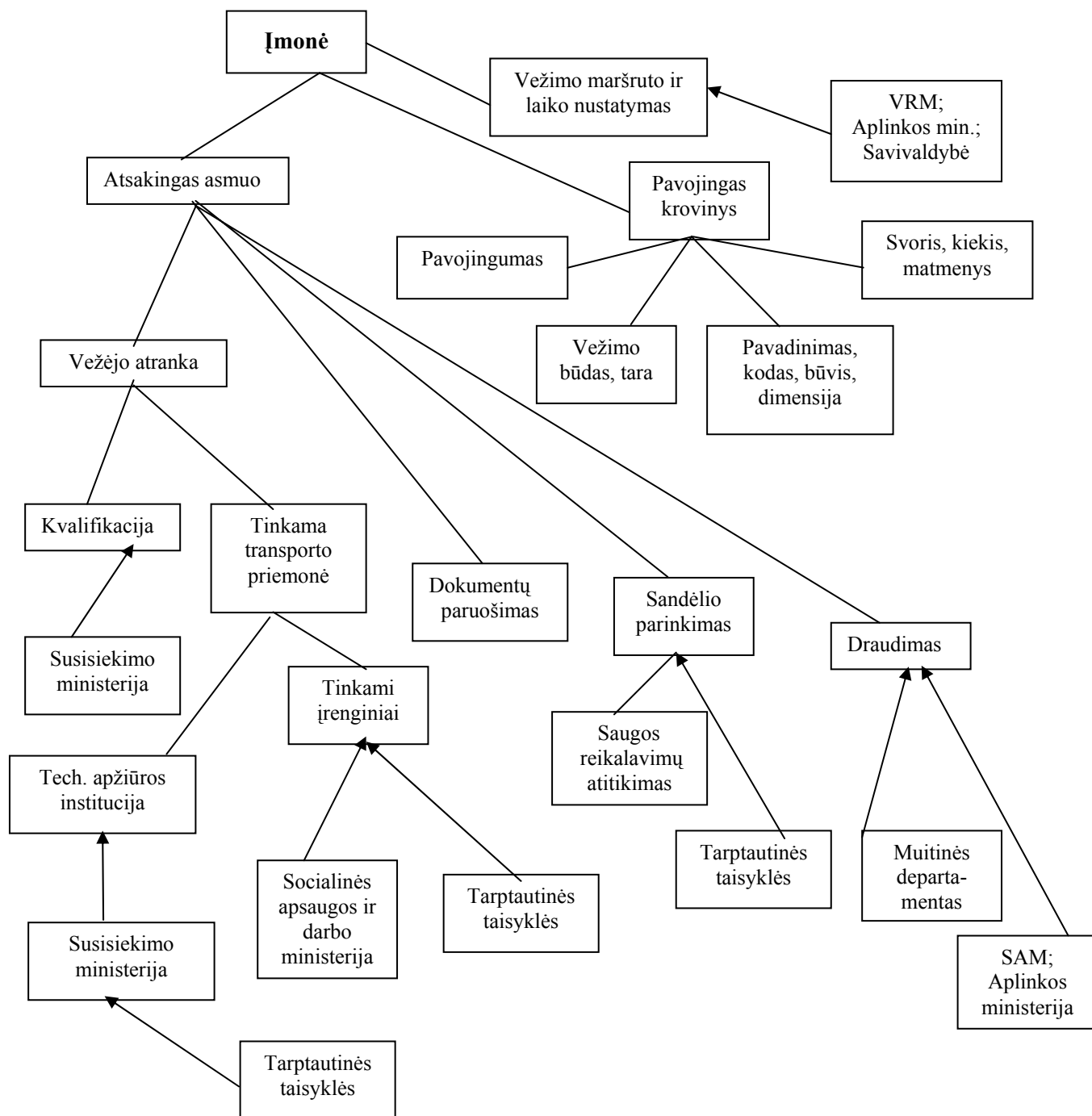
Išanalizavus kiekvienos institucijos vykdomas funkcijas, pastebime, kad reguliavimo sritys persipina ir pavojingų krovinių vežimą kažkokia dalimi koordinuoja visos institucijos, tačiau kiekviena iš jų į tai žiūri iš savo pozicijos. Dabar institucijos suinteresuotos tiksliai vykdyti tik joms priskirtas funkcijas, tačiau tiesiogiai nebendradarbiaujama su kitomis tą pačią problemą nagrinėjančiomis ar toje pačioje srityje priimančiomis sprendimus. Todėl atsiranda poreikis kurti tokią tarnybą, kuri užtikrintų glaudų institucijų, reguliuojančių pavojingų krovinių vežimą, bendradarbiavimą. Tai savo ruožtu leistų efektyviau koordinuoti veiklą, susijusią su pavojingų krovinių vežimu visoje Lietuvos teritorijoje.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu, vadovaujantis LR pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu įstatymo (Žin., 2001, Nr. 111-4022) 9 straipsniu, yra patvirtinta *Pavojingų krovinių vežimo ekspertų komisijos* sudėtis (2002 m. lapkričio 11 d. Nr. 1760):

- Susisiekimo ministerijos Saugaus eismo departamento direktorius;
- Aplinkos ministerijos Jungtinių tyrimų centro direktorius;
- Civilinės saugos departamento prie Krašto apsaugos ministerijos direktorius;
- Lietuvos viešosios policijos biuro Eismo priežiūros tarnybos vyresnysis komisaras;
- Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento prie Vidaus reikalų ministerijos direktoriaus pavaduotojas;
- Radiacinės saugos centro prie Sveikatos apsaugos ministerijos direktorius;
- Sveikatos apsaugos ministerijos Ekstremalių sveikatai situacijų centro direktorius;
- Valstybinės geležinkelio inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininkas;
- Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininkas;
- Valstybinės vidaus vandens laivybos inspekcijos viršininkas.

Tačiau ši ekspertų komisija paskirta atlikti tik jai paskirtus konkrečius darbus. Tarnybos, užtikrinančios glaudų visų institucijų bendradarbiavimą, iki šiol nėra.

3 pav. pavaizduotas pavojingų krovinių vežimo organizavimas pagal priimtus įstatymus ir poįstatyminius nutarimus:



3 pav. Pavojingų krovinių vežimo organizavimas pagal direktyvų paketo reikalavimus

Ištyrus pavojingų krovinių vežimo esamą padėtį, galima padaryti išvadą, kad nėra vieningos, apimančios visas antžeminio transporto rūšis, pavojingų krovinių vežimo sistemos, kuri yra būtina siekiant vykdyti SM strateginio plano nuostatą dėl kombinuotų ir

multimodalinių vežimo skatinimo ir vystymo, nedaromos jokios pavojingų krovinių vežimo analizės bei nerenkami statistiniai duomenys, konkrečiai susiję su pavojingais krovinių. Nėra vieningos institucijos, apimančios visas antžeminio transporto rūšis, todėl kontrolė neefektyvi, nevieningai veikia mokymo ir egzaminavimo sistemos, nėra vieningos įmonių ir jose dirbančių saugos specialistų registro, statistiniai duomenys apie pavojingų krovinių vežimą išskaidyti pagal transporto rūšis. Todėl būtina Lietuvoje įkurti kompetentingą instituciją, kuri koordinuotų pavojingų krovinių vežimą visomis antžeminio transporto rūšimis bei su juo susijusius veiksmus. Šiai institucijai turėtų būti suteikti įgaliojimai kontroliuoti pavojingų krovinių vežimą; įmonėse, susijusiose su pavojingų krovinių vežimu, atlikti ekspertizes; priimti sprendimus visais su pavojingais krovinių susijusiais klausimais. Tokią instituciją galima pavadinti *kontrolės ir ekspertizės tarnyba*.

Kontrolės ir ekspertizės tarnyba turi būti sukurta prie Susisiekimo ministerijos, kadangi ši ministerija atsakinga už tarptautinių sutarčių, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą, vykdymą, pavojingų krovinių vežimo sistemos priežiūrą, be to šioje ministerijoje jau yra sukurtas Pavojingų krovinių vežimo skyrius. Taip būtų išleidžiama mažiausia sąnaudų, negu kuriant tokią tarnybą kitoje ministerijoje ar valstybės valdymo institucijoje.

Pavojingų krovinių vežimo kontrolės ir ekspertizės tarnybos uždaviniai:

1. Teikti informaciją visiems asmenims apie pavojingų krovinių vežimą kelių, geležinkelių transportu;
2. Nuolatos aktualizuoti pavojingų krovinių vežimo taisykles;
3. Bendradarbiauti su užsienio valstybių suinteresuotomis institucijomis ir JTO EEK;
4. Užtikrinti saugų pavojingų krovinių vežimą (prevencija);
5. Rinkti informaciją apie atliktas ekspertizes;
6. Kontroliuoti pavojingų krovinių vežimą visomis antžeminio transporto rūšimis;
7. Rinkti, kaupti, analizuoti ir susisteminti duomenis apie pavojingų krovinių vežimus;
8. Dalyvauti atliekant ekspertizes;
9. Analizuoti avarijų priežastis;
10. Egzaminuoti vairuotojus, mokytojus;
11. Organizuoti mokymus, seminarus;
12. Rengti ir leisti metodikas, vadovėlius, mokomąją, informacinę ir vaizdinę medžiagą bei kt.

Šiuo metu Lietuvoje nėra atskiros įstaigos, kuri gilintųsi į probleminius praktinius pavojingų krovinių vežimo klausimus, vykdytų ADR ir RID (kurie keičiami ir papildomi kas du metai) taisyklių pataisas, rengtų metodikas įgyvendinimui, teiktų informaciją ir konsultacijas pavojingų krovinių vežimo dalyviams, padėtų Valstybinėms kelių ir

geležinkelių inspekcijoms rengti testus vairuotojams bei pavojingų krovinių saugos specialistams egzaminuoti. Šiuos techninius-praktinius klausimus šiandien sprendžia SM, nors jos uždavinys turėtų būti daugiau politinis, t.y. pavojingų krovinių vežimo politikos formavimas.

Naujos institucijos kūrimui Susisiekimo ministerija turi surasti finansavimą.

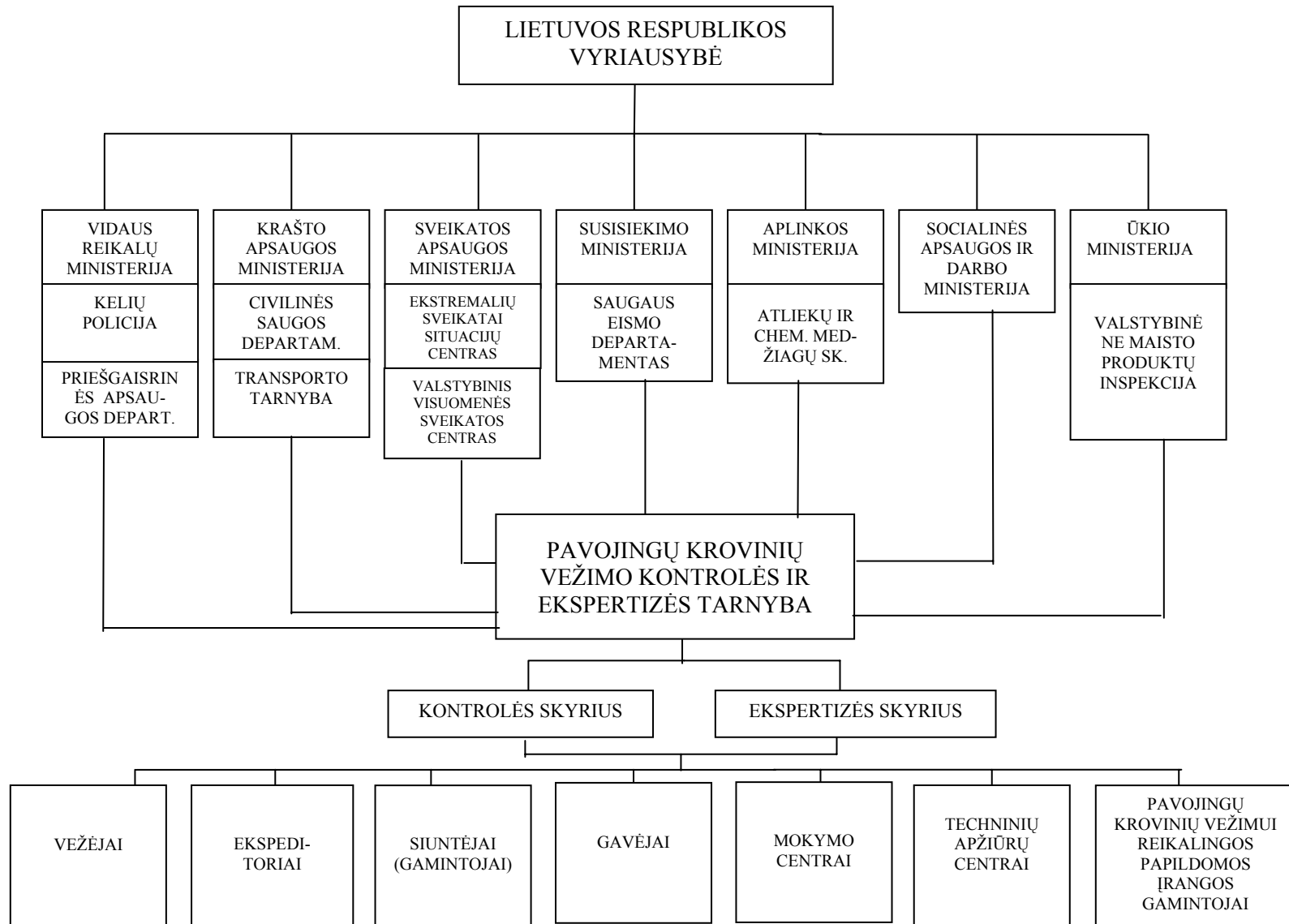
Pavojingų krovinių vežimo Kontrolės ir ekspertizės tarnybą turi sudaryti įvairių rūšių specialistai:

- a) chemikas (fizikas);
- b) taros patikros ekspertas;
- c) transporto priemonių, vežančių pavojingus krovinius, techninis ekspertas;
- d) policijos pareigūnas;
- e) aplinkos apsaugos pareigūnas;
- f) priešgaisrinės apsaugos tarnybos pareigūnas;
- g) atitinkamos transporto rūšies tarptautinės sutarties/konvencijos ekspertas, (ekspertai).

Pavojingų krovinių vežimo ekspertu, turinčiu teisę nustatyta tvarka atlikti pavojingų krovinių vežimo ekspertizę, gali būti LR ar užsienio valstybės pilietis, turintis aukštąjį išsilavinimą, atitinkamą kvalifikaciją, ne trumpesnę kaip 5 metų darbo stažą pagal specialybę ir ne trumpesnę kaip 3 metų darbo praktiką pavojingų krovinių vežimo srityje.

4 pav. pateikiama pavojingų krovinių vežimo kontrolės ir ekspertizės tarnybos prie Susisiekimo ministerijos schema:

PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMO KONTROLĖS IR EKSPERTIZĖS TARNYBA PRIE SUSISIEKIMO MINISTERIJOS



4 pav. Pavojingų krovinių vežimo Kontrolės ir ekspertizės tarnybos schema

7.4. POVEIKIS AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“

Europos Sąjungos direktyvos reikalauja, kad pavojingieji kroviniai Europos Sąjungos valstybių narių teritorijose būtų vežami pagal vienodas *Pavojingųjų krovinių vežimo taisyklės* (RID). Tokios pat nuostatos turėtų galioti ir Lietuvos Respublikai įstojus į ES. Derinant Lietuvos Respublikos teisės aktus su ES direktyvomis, atsižvelgdama į tai, kad Lietuvoje yra eksploatuojami skirtingo vėžės pločio geležinkeliai, 2002 m. sausio 22 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybė nutarimu Nr. 84 nustatė pavojingųjų krovinių vežimo geležinkeliais Lietuvos Respublikos teritorija tvarką, kurioje nurodyta, kad iš šalių (į šalis), kurios yra COTIF narės ir vidaus 1435 mm pločio vėžės geležinkeliu, pavojingieji kroviniai vežami vadovaujantis RID taisyklėmis, o iš šalių (į šalis), kurios yra Geležinkelių bendradarbiavimo organizacijos (OSŽD) susitariančios šalys-narės ir vidaus 1520 mm pločio vėžės geležinkeliu, pavojingieji kroviniai vežami vadovaujantis Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimo (SMGS) 2 priedu - *Pavojingųjų krovinių vežimo taisyklėmis*. Visos paminėtos *Pavojingųjų krovinių vežimo taisyklės* turi esminių skirtumų. Nors SMGS 2 priedas remiasi RID taisyklėmis, tačiau jame daugiau negu RID medžiagų, kurios priskiriamos pavojingosioms (t.y. pagal RID jos vežamos kaip nepavojingos, o pagal SMGS 2 priedą – kaip pavojingos), skiriasi medžiagų, kurias leidžiama vežti viename krovinio vienetu ar viename vagonu, nuostatos, skiriasi įrašai važtos dokumentuose ir kt. Neseniai OSŽD vadovybė priėmė sprendimą suderinti SMGS II priedo pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais taisyklių reikalavimus su RID'o reikalavimais. Šiuo metu kruopštų suderinimo darbą dirba visų OSŽD susitariančiųjų šalių ekspertai.

Dar labiau, nuo aukščiau paminėtų taisyklių, skiriasi NVS šalyse pavojingųjų krovinių vežimo sąlygos, pvz: skiriasi leidžiamų vežti medžiagų sąrašai, eilę pavojingųjų krovinių vežimą būtina derinti su RF Susisiekimo ministerija, kai kurias medžiagas leidžiama vežti tik su siuntėjo palyda, skirtingai ženklinama pavojingaisiais ženklais, skiriasi įrašai važtos dokumentuose ir kt.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ turi daug problemų derinant Konvencijos dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų geležinkeliu (COTIF) bei Tarptautinių pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais taisyklių (RID) pritaikymą Lietuvos sąlygoms. Pagrindinės problemos kyla dėl vėžės pločio bei vagonų gabaritų ir tūrio. Europinė vėžė tinka tik 22-iems Lietuvos geležinkelio kilometrams nuo Lietuvos - Lenkijos sienos iki Šeštokų.

Poveikis pavojingų krovinių pervežimams geležinkelių transportu priklausys nuo AB „Lietuvos geležinkelių“ reformos ir kaip Lietuvoje bus sukurtos sąlygos konkurencijai tarp

vežėjų, nes pernelyg aukšti reikalavimai vežėjų įėjimui į rinką kelių transporto atveju bei diskriminavimas suteikiant teisę naudotis infrastruktūra geležinkelių atveju apribos pervežimo paslaugų kainų mažėjimą.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ turi tik senas (1997 m. išleistas) RID Tarptautines taisykles. Šiuo metu jos žymiai pakeistos. Norint jomis vadovautis, būtinai reikia paruošti lietuvišką šių Tarptautinių taisyklių vertimą.

Akcinėje bendrovėje „Lietuvos geležinkeliai“ nėra pakankamai paruoštų pavojingų krovinių vežimo specialistų.

Paminėtinos ir globalios problemos: fiziškai susidėvėjusi geležinkelio infrastruktūra, pasenęs geležinkelio riedmenų parkas.

Pastaruoju metu AB „Lietuvos geležinkeliai“ užsakė parengti VGTU Transporto mokslo institutui Saugaus eismo programą, kurioje bus išnagrinėtos čia paminėtos ir dar daug nepaminėtų problemų.

7.5. POVEIKIS VALSTYBINEI GELEŽINKELIŲ INSPEKCIJAI

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenių transportu įstatymo 3 straipsnio 1 dalimi ir siekdama užtikrinti saugų pavojingų krovinių vežimą geležinkelio transportu, Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2002 m. sausio 22 d. priėmė nutarimą Nr. 84 „Dėl pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais Lietuvos Respublikos teritorijoje“. Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenių transportu įstatymu, Lietuvos respublikos Vyriausybė 2002 m. gegužės 21 d. nutarimu Nr. 704 pavedė Valstybinei geležinkelio inspekcijai prie Susisiekimo ministerijos pagal kompetenciją vykdyti pavojingų krovinių vežimo kontrolę.

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. kovo 27 nutarimu Nr. 408 „Dėl pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių, vidaus vandenių transportu saugos specialistų mokymo ir egzaminavimo tvarkos“ (žin., 2002, Nr. 35-1278), susisiekimo ministras 2002 m. birželio 4 d. nutarimu Nr. 3-274 „Dėl pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių, vidaus vandenių transportu saugos specialistų mokymo ir egzaminavimo tvarkos“, pavedė Valstybinei geležinkelio inspekcijai organizuoti asmenų, siekiančių įgyti pavojingų krovinių vežimo saugos specialisto pažymėjimą, egzaminavimą ir išduoti asmenims, išlaikiusiems atitinkamą egzaminą, pažymėjimus, suteikiančius teisę dirbti pavojingų krovinių vežimo saugos specialistais; parengti ir patvirtinti pavojingų krovinių vežimo geležinkelių transportu saugos specialistų egzaminų katalogą ir jį nuolat atnaujinti.

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu įstatymo 5 straipsniu ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gegužės 21 d. nutarimo Nr. 704 „Dėl įgaliojimų suteikimo įgyvendinant Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gegužės 21 d. nutarimo Nr. 704 „Dėl įgaliojimų suteikimo įgyvendinant Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu įstatymą“ (Žin., 2002, Nr.51-2014) 1.1 punktu susisiekiama ministro 2002 m. liepos 4 d. įsakymu Nr. 3-343 „dėl pavojingų krovinių vežimo saugos specialisto skyrimo visose įmonėse, kurių veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu, tvarkos patvirtinimo“, pavedė Inspekcijai parengti ir patvirtinti Įmonių veiklos, susijusios su pavojingų krovinių vežimu, pakrovimu ir/ar iškrovimu bei laikinu sandėliavimu, ataskaitų rengimo, pateikimo ir apskaitos tvarką ir vesti šių įmonių ir jose dirbančių pavojingų krovinių vežimo saugos specialistų registrą.

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu įstatymo (Žin., 2001, Nr.111-4022) 8 straipsniu, Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2002 m. lapkričio 13 d. nutarimu Nr. 1778 „Dėl pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu kontrolės tvarkos patvirtinimo“ pavirtino pavojingų krovinių vežimo geležinkelių transportu kontrolės tvarką.

Įgyvendindamas Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą kelių, geležinkelių transportu, bei Europos Sąjungos Tarybos direktyvų 94/55/EB „Dėl valstybių narių įstatymų dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu derinimo“, 96/49/EB „Dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais suderinimo“ ir 2000/18/EB „Dėl minimalių reikalavimų pavojingų krovinių vežimo keliais, geležinkeliais ir vidaus vandens keliais saugos patarėjų egzaminavimui“ nuostatais bei siekdamas užtikrinti aukštą asmenų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu, parengimo lygį, susisiekiama ministro 2002 m. lapkričio 25 įsakymu Nr. 3-547 „Dėl leidimų mokymo įstaigoms mokyti asmenis, susijusius su pavojingų krovinių vežimu automobilių, geležinkelių, vidaus vandens transportu, išdavimo tvarkos“, Inspekcijai pavedė nustatyta tvarka organizuoti leidimų mokymo įstaigoms mokyti asmenis, susijusius su pavojingų krovinių vežimu geležinkelių transportu, išdavimą ir mokymo įstaigų, turinčių šiuos leidimus, veiklos kontrolę.

Vykdydamas susisiekiama ministro 2002 m. liepos 4 d. įsakymu Nr. 3-343 „Dėl pavojingų krovinių vežimo saugos specialisto skyrimo visose įmonėse, kurių veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu, tvarkos patvirtinimo“ 3.1.1 punktą, Inspekcijos viršininkas 2002 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. V16 „Dėl įmonių veiklos, susijusios su pavojingų krovinių vežimu bei laikinu sandėliavimu, ataskaitų rengimo, pateikimo ir apskaitos tvarkos

patvirtinimo" patvirtino įmonių veiklos, susijusios su pavojingų krovinių vežimu, pakrovimu ir/ar iškrovimu bei laikinu sandėliavimu ataskaitų rengimo, pateikimo ir apskaitos tvarką.

Igyvendindamas Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą automobilių, geležinkelių transportu, ir Europos Sąjungos Tarybos direktyvų 94/55/EB „Dėl valstybių narių įstatymų dėl pavojingų krovinių vežimo keliais derinimo“, 96/49/EB „Dėl valstybių narių, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, suderinimo“ ir 96/35/EB „Dėl pavojingų krovinių vežimo automobilių keliais, geležinkeliais ir vidaus vandenų keliais saugos patarėjų skyrimo ir jų profesinės kvalifikacijos“ nuostatas ir siekdamas užtikrinti aukštą asmenų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu, parengimo lygį, susisiekimo ministras 2003 m. sausio 21 įsakymu Nr. 3-32 „Dėl mokytojų, mokančių asmenis, susijusių su pavojingų krovinių vežimu automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu, atestavimo tvarkos“, pavedė Valstybinei geležinkelio inspekcijai nustatyta tvarka organizuoti asmenų, siekiančių įgyti teisę mokyti asmenis, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkelių transportu, pažymėjimus.

7.6. POVEIKIS ASOCIACIJAI „LINAVA“

Lietuvos nacionalinę vežėjų automobiliais asociaciją "LINAVA" 1991 m. spalio 4 d. suvažiavime įkūrė 84 šalies vežėjai. 1992 m. gegužės 23 d. "LINAVA" buvo priimta į tikruosius Tarptautinės kelių transporto sąjungos IRU narius.

Asociacijos narių skaičius sparčiai augo iki 1999 metų, vėliau ėmė ženkliai mažėti ir dabar narių yra 1500. TIR sistemoje dalyvauja 1310 narys. Smarkiai išsiplėtė ir asociacijos sekretoriatas. Buvo įkurti "LINAPOS" skyriai didžiausiuose Lietuvos miestuose: Vilniuje, Kaune, Klaipėdoje, Šiauliuose, Panevėžyje, Alytuje.

Vežėjų skaičius Lietuvoje nuolat auga ir šiuo metu apie 3500 firmų turi licencijas vykdyti tarptautinius krovinių vežimus keliais. Tarptautiniam krovinių vežimui naudojama apie 12 379 automobilių. Paskutiniu metu sparčiai daugėja ekologiškai švarių "žalių", "žalesnių ir saugių" bei "Euro3 saugių" automobilių, kurių Lietuvos vežėjai jau turi virš 5000. 339 vežėjai pavojingus krovinius veža pagal visus reikalavimus.

Įstojus į ES bus panaikinti leidimai - viena didžiausių kliūčių kelių transporto pervežimams į ES šalis. Dėl šios priežasties tarptautinis kelių transportas galėtų pasiūlyti palankesnes sąlygas krovinių siuntėjams. Tai turėtų teigiamos įtakos pervežimams į Lenkiją. Tarptautinius maršrutus keliais ribos kelių transporto apmokestinimas ir mažo pralaidumo keliai Lenkijoje.

Asociacijoje „LINAVA“ yra nemažai problemų:

1) Problema dėl pavojingų krovinių specialistų rengimo. Nėra saugos inspektorių, nėra mokymo institucijų. Lietuva privalo nuo 2003 m. rengti specialistus visoms įmonėms, užsiimančioms pavojingų krovinių vežimais, tačiau vienintelė „LINAVAL“ nuo 2002m. gruodžio mėnesio tai pradėjo daryti.

2) Vežant supakuotus pavojingus krovinius specialūs reikalavimai nekeliama. Tačiau transporto priemonės turi turėti specialius sertifikatus. Nuo 2003 12 31 visi vežėjai (tame tarpe ir vietiniai) privalės vežti pagal ES reikalavimus. Problema - teks keisti senas transporto priemones į naujas, atitinkančias ES reikalavimus.

3) Problema dėl sertifikuotos taros. Iki 2004 m. leista naudoti ne sertifikuotą tarą (kuri neatitinka ES reikalavimų), tačiau vėliau prekes bus būtina pakuoti specialioje taroje, t.y. išbandytoje laboratorijoje, kur bus suteikiamas kodas. Tokių laboratorijų Lietuvoje nėra, ir jei nebus įsteigta iki 2004 m., tokias prekes teks vežti į ES šalis kodui suteikti. Tokiu būdu prekės kaina pakiltų 3-4 kartus.

4) Asociacija „LINAVAL“ nuo 2002 m. gruodžio mėnesio pradėjo rengti pavojingų krovinių vežimo specialistus. Tačiau nerengiami saugos inspektoriai. „LINAVAL“ turėtų išplėsti pavojingų krovinių vežimo visų lygių specialistų rengimą.

5) Pagal ADR nuostatas kiekvienas turi žinoti savo pareigas bei atsakomybę. Todėl „LINAVAL“ privalo parengti atitinkamas atmintines ir platinti savo nariams ir kitiems kelių transporto vežėjams.

7.7. POVEIKIS VALSTYBINEI KELIŲ TRANSPORTO INSPEKCIJAI

Pagal pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transporto įstatymo 5 str. ir LR susisiekimo ministro 2002 m. liepos 4 d. įsakymu Nr. 3-343 „Dėl pavojingų krovinių vežimo saugos specialisto skyrimo visose įmonėse, kurių veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu, tvarkos patvirtinimo“ nuo 2003 m. sausio 1 d. įmonėse, kurių veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu, parengimu išsiųsti, priėmimu iš siuntėjo, išdavimu gavėjui, įskaitant pakrovimą, iškrovimą, perkrovimą bei laikiną sandėliavimą, turi būti paskirtas pavojingų krovinių specialistas.

Lietuvoje 2002 m. kovo 29 d. įsigaliojo Sutarties dėl vienodų techninių nurodymų ratinėms transporto priemonėms, įrangai ir dalims, kurios gali būti sumontuotos ir (arba) naudojamos ratinėse transporto priemonėse, priėmimo ir pagal šiuos nurodymus išduotų patvirtinimų abipusio pripažinimo sąlygų nuostatų įgyvendinimo nuostatos bei šios sutarties priedai, t. y. 113 techninių taisyklių, reglamentuojančių techninius reikalavimus sudėtinėms transporto priemonių dalims.

Valstybinė kelių transporto inspekcija išduoda licencijos korteles kroviniams automobiliams. 8 lentelėje pateikta licencijos kortelių išdavimo statistika 2001 – 2002 m.

8 lentelė. Kroviniams automobiliams išduotos licencijos kortelės [34]
(2001 m. sausio 1 d. ir 2002 m. sausio 1 d.)

Automobilio markė	Licencijos kortelės (SU)		Iš to skaičiaus pagal pagaminimo metus					
			iki 10 metų		iki 5 metų		iki 2 metų	
	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002
"Volvo"	2027	2389	1381	1608	956	1100	227	380
"Scania"	1091	1296	584	716	334	449	174	273
"Renault"	444	612	220	334	61	166	7	76
"Mercedes Benz"	2095	2594	706	1026	257	610	85	403
"Daimler Benz"	20	20	0	1	0	0	0	0
"Iveco"	835	1281	527	903	301	712	184	568
"Daf"	509	585	241	278	77	142	26	79
"Man"	1619	1943	871	976	286	394	111	187
"Freghtliner"	34	33	29	23	0	0	0	0
"Liaz"	40	33	1	1	0	0	0	0
"International"	71	77	62	66	0	0	0	0
"Leyland"	5	5	0	0	0	0	0	0
IŠ VISO	8790	10857	4622	5932	2272	3573	814	1966
"Maz"	1023	886	432	252	26	21	7	3
"KamAz"	987	847	278	135	9	8	0	0
"Zil"	63	51	18	10	3	3	2	1
"Gaz"	50	35	33	16	0	0	0	0
IŠ VISO	2123	1819	761	413	38	32	9	4
Kitos markės	24	31	0	9	0	9	0	0
BENDRAS SKAIČIUS	10931	12707	5383	6354	2310	3614	823	1970

Valstybinėje kelių transporto inspekcijoje prie Susisiekimo ministerijos yra keletas spręstinų problemų, susietų su pavojingų krovinių kontrole. Tai:

- Saugių aikštelių transporto priemonių, vežančių pavojingus krovinius, kontrolei ir, esant reikalui, saugojimui, įrengimas;
- Firmų, užsiimančių pavojingų krovinių perkrovimu, gabenimu ir kitokio pobūdžio patarnavimais (inspektoriui nustačius, kad krovinių toliau vežti pavojinga), steigimas.
- Naujojo ADR vertimo į lietuvių kalbą techninis redagavimas;
- Vežant pavojingus krovinius kelių transportu dalinę kontrolę vykdo policija, pasienio tarnybos ir muitinė. Kontrolė turi būti atliekama pagal ES reikalavimus užpildant specialias lenteles ir pateikti institucijai, kontroliuojančiai šią veiklą. Tačiau tokios institucijos Lietuvoje kol kas nėra, kuriai būtų galima pateikti ataskaitas. Tokia institucija galėtų tapti Kontrolės ir ekspertizės tarnyba arba Valstybinės kelių ir geležinkelių transporto inspekcijos. Tokiu atveju šioms inspekcijoms reikėtų papildomai įvesti po 2-3 etatus.
- Administracinių teisės pažeidimų kodeksas netobulus. Teisės pažeidimų kodekso papildymas straipsniais, numatant baudas už pavojingų krovinių vežimo, pakrovimo, perkrovimo ar laikino sandėliavimo pažeidimus;

• Šiuo metu Lietuvoje nėra įstaigos, kuri gilintųsi į pavojingų krovinių vežimo klausimus, nagrinėtų ADR pasikeitimus, rengtų metodikas įgyvendinimui, teiktų informaciją ir konsultacijas pavojingų krovinių vežimo dalyviams, padėtų Inspekcijai rengti testus vairuotojams ir pavojingų krovinių saugos specialistams egzaminuoti.

ES direktyvoje 95/50/EB dėl vieningų kontrolės procedūrų yra susisteminti pagrindiniai pavojingų krovinių vežimų keliais pažeidimai:

- Vežami kroviniai, kuriuos draudžiama vežti kelių transportu.
- Transporto priemonės vairuotojas neturi transporto dokumentų arba juose nurodyti duomenys apie transporto priemonėje vežamus pavojingus krovinius neatitinka reikalavimų.
- Transporto priemonės vairuotojas neturi siuntėjo deklaracijos, kurioje nurodoma, kad krovinys tinkamai supakuotas ir atitinka pavojingų krovinių vežimo reikalavimus.
- Transporto priemonės vairuotojas neturi raštiškų instrukcijų vairuotojui arba turimos neatitinka reikalavimų.
- Transporto priemonės vairuotojas neturi ADR - kelių transporto priemonių pavojingiems kroviniams vežti vairuotojo pasirengimo pažymėjimo.
- Transporto priemonės vairuotojas neturi transporto priemonės tinkamumo vežti nurodytus pavojingus krovinius sertifikato arba jis netinkamas.
- Transporto priemonės vairuotojas neturi dvišalių/daugiašalių sutarčių kopijų, kai vežama pagal atskiras tarptautines sutartis, arba pavojingi kroviniai vežami nesilaikant dvišalės/daugiašalės sutarties nuostatų.
- Transporto priemonė arba pakuotė neatitinka jai keliamų reikalavimų.
- Transporto priemonė nepaženklinta arba paženklinta neteisingai.
- Pakuotės nepaženklintos arba paženklintos neteisingai.
- Transporto priemonėje nėra gesintuvų arba jie netinkami.
- Iš nesandarių cisternų ar pakuočių byra/teka pavojingos medžiagos.
- Cisterna perpildyta pavojingomis medžiagomis.

Šio sąrašo pagrindu Valstybinė kelių transporto inspekcija turi parengti atmintinę ir išplatinti ją pavojingų krovinių vežėjams, ekspeditoriams ir gamintojams. Tai būtina įjungti į Administracinių teisės pažeidimų kodeksą.

7.8. POVEIKIS AB “ACHEMA” IR KITOMS CHEMIJOS PRAMONĖS ĮMONĖMS

Pagrindinė akcinės bendrovės "ACHEMA" veikla – azoto trąšų, birių trąšų mišinių, skystų kompleksinių trąšų, amoniako, azoto rūgštis, metanolio, formalino, KF dervų, klijų (PVAD), angliarūgštės, deguonies, azoto, vandens emulsinių dažų, bazinio aliuminio sulfato tirpalo gamyba ir prekyba.

Pagrindinių bendrovės cechų gamybos pajėgumai (tonomis per metus) [20]:

TRĄŠŲ PAVADINIMAS	KIEKIS
Azoto rūgštis	720 000
Karbamido amonio salietros tirpalas (KAS)	600 000
Amonio salietra	561 000
Amoniakas	528 000
Karbamidas	334 000
Formalinas	106 000
Metanolis	74 000
Karbamido formaldehidinės dervos (KFD)	40 000
Angliarūgštė	18 000
Bazinio aliuminio sulfato tirpalas	7 200
Polivinilo acetato dispersija (PVAD)	2 500

AB "ACHEMA" taip pat gamina birių trąšų mišinius, skystas kompleksines trąšas, deguonį, azotą, vandens emulsinius dažus "Achroma Deima", "Achroma Daila", "Achroma Dekora", bedruskį vandenį. AB "ACHEMA" dirba virš 1 tūkst. žmonių, per metus ji pagamina ir realizuoja apie 1 mln. tonų trąšų.

AB gaminamos šių klasių pavojingos medžiagos, turinčios tokius JTO numerius [20]:

TRĄŠOS	KLASĖ	JTO Nr.
Amonio salietra	5	1942
Karbamido amonio salietros tirpalas (KAS)	8	9816
Aliuminio sulfatas	8	2463
Formalinas	8	2209
Metanolis	3	1230
Amoniakas	2	1005
Amoniakinis vanduo	8	2672
KFD (karbamido formaldehidinė derva)	9	1866
Azoto rūgštis	8	2071

Lietuvoje trąšų parduodama apie 15 % (daugiausiai – amonio salietros). Likusi dalis – eksportuojama, daugiausia - į Vakarų Europą, taip pat – į JAV.

AB „ACHEMA“ savo produkciją veža daugiausia nuosavais geležinkelio vagonais bei nuosavomis kelių transporto priemonėmis.

Akcinėje bendrovėje „ACHEMA“ yra problemų ruošiant specialistus, atsakingus už pavojingų krovinių vežimą.

Geležinkelio transportas naudojamas daugiausia vietiniais maršrutais: nuo Jonavos iki Klaipėdos. Toliau kroviniai plukdomi laivais Baltijos jūra. Geležinkelių transportu kroviniai

vežami pagal SMGS taisykles. RID reikalavimų vykdyti AB „ACHEMA“ neturi galimybių vien dėl vėžės pločio.

Direktyvų 94/55/EB ir 96/49/EB, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimo taisyklių suderinamumą, tiesioginis ir pilnas perėmimas taptų rimtu apsunkinimu žaliavų pervežimams iš NVS (ypač geležinkeliu).

Chemijos pramonės įmonėms tiriamų direktyvų sukeliama pokyčiai pasireiškė tada, kai vežėjai padidins pavojingų krovinių pervežimo tarifus dėl jiems padidėjusių išlaidų.

Direktyvų 94/55/EB ir 96/49/EB tiesioginis ir pilnas įgyvendinimas taps problema vietiniams ūkininkams, kurie savo transportu į „ACHEMA“ ar kitas chemijos pramonės įmones atvažiuos pavasarį pirkti trąšų. Todėl „ACHEMOS“ ar kitų chemijos pramonės įmonių vadovai turėtų kreiptis į LR Susisiekimo ministeriją, kad ši inicijuotų direktyvų įgyvendinimo atidėjimą^{/*}.

Šiuo metu į Lietuvos teisinę bazę nėra perkeltos cheminių medžiagų darbuotojų aplinkos ore ribinės vertės, kurių negalima viršyti. Jų perkėlimas turėtų būti itin aktualus įmonėms, kur didžioji dalis įmonėje naudojamų medžiagų yra nuodingos, degios, sprogios. Šiuo metu AB „ACHEMA“ darbo sąlygos nėra kenksmingos, nuolat veikia analizatoriai, tiriantys orą ir teikiantys informaciją apie aplinkos oro kokybę, todėl Europos Sąjungoje cheminėms medžiagoms darbo vietoje taikomų ribinių verčių nustatymas neturėtų daryti esminės įtakos.

Studijoje AB „Achema“ buvo išskirta todėl, kad jos pervežimai sudaro apie 40 % visų chemijos pramonės įmonėse pervežamų pavojingų krovinių.

Akcinės bendrovės „Achema“ pastabos buvo gautos pavėluotai ir jos daugiau susiję su vežimų technologija, todėl atsakymai į jas pateikti 2 priede.

^{/*} Tik nacionaliniams vežimams savo teritorijoje registruotomis transporto priemonėmis kiekviena valstybė narė gali ir toliau taikyti nacionalines pavojingų krovinių vežimo nuostatas, atitinkančias JT Pavojingų krovinių vežimo rekomendacijas tol, kol šios direktyvos A ir B priedų nuostatos bus pakeistos taip, kad atitiktų tas rekomendacijas. Apie tai atitinkamos valstybės narės praneša Komisijai (*ištrauka iš direktyvos 94/55/EB*).

7.9. POVEIKIS PAVOJINGŲJŲ KROVINIŲ VEŽĖJAMS

Lietuvoje šiuo metu transporto įmonių, kurios vykdytų tikrai pavojingų krovinių vežimus, nėra. Tyrimo objektu pasirinkome UAB „Transekspedicija“.

UAB „Transekspedicija“ įsteigta 1990 m. Bendrovėje dirba 130 aukštos kvalifikacijos darbuotojų. Tai transporto - ekspedicinė kompanija, vežanti mažus, dalinius ir didelius krovinius visų rūšių transportu į/iš daugelį pasaulio šalių. Bendrovės metinė teikiamų

paslaugų apyvarta sudaro 10 mln. USD. UAB “Transekspedicija” kartu su savo filialais ir partneriais yra sukūrusi bendrą integruotą transporto tinklą, bendrovė savo žinioje disponuoja 158 krovininių automobilių, iš jų 49 procentai pritaikyti pavojingiems kroviniams gabenti.

Pavojingų (ADR) krovinų vežimai sudaro apie 12 procentų visų bendrovės atliekamų pervežimų. Dažniausiai pavojingų krovinų pasitaiko pervežant mažus (dalinius) krovinis. Tai nedideli (iki 1 tonos) kroviniai, kurių prekių nomenklatūra labai įvairi (labai dažnai gabenamos bandomosios partijos, prekių pavyzdžiai, todėl apibendrinti pagal prekės kodą gana sudėtinga).

Pavojingi kroviniai gabenami sertifikuotais automobiliais, pritaikytai vežti pavojingus krovinis ir turinčiais ADR komplektus. Priklausomai nuo firmos gamintojo, naujas autotraukinys (vilkikas ir puspriekabė), pritaikytas gabenti pavojingus krovinis kainuoja apie 20 tūkst. litų brangiau, negu analogiškas autotraukinys, kuris neparuoštas vežti pavojingus krovinis. Šis kainų skirtumas gali keistis, priklausomai nuo to, kokios pavojingumo klasės krovinis planuojama gabenti.

Autotraukinio, pritaikyto gabenti pavojingus krovinis, paruošimas kasmet papildomai kainuoja apie 6 tūkst. litų (nuolat atnaujinamas ADR komplektas – 700 litų, sertifikatas – 160 litų, padangų dažnesnio keitimo, kiti techninės priežiūros ir apžiūros kaštai – apie 5 tūkst. litų).

Vairuotojų paruošimo išlaidos apie – 1 tūkst. litų (300 litų kainuoja vairuotojų kursai, kitos išlaidos (bendrovės mokamas atlyginimas vairuotojams kursų metų) sudaro apie 700 litų).

Pavojingų krovinų vežimo Saugos specialisto paruošimo kaštai – 1450 litų (450 litų kainuoja specialisto kursai, kitos išlaidos (bendrovės mokamas atlyginimas kursų metų) sudaro apie 1000 litų).

Atlikus prognozes iki 2010 metų galima teigti, kad pavojingiems kroviniams vežti reikėtų parengti iki 649 vairuotojų arba vidutiniškai 92 per metus. Saugos specialistų, atsakingų už pavojingų krovinų vežimus, artimiausių trijų metų bėgyje reikėtų parengti 220 - 290 arba vidutiniškai kasmet po 85 žmones.

8. DIREKTYVŲ ĮGYVENDINIMO PASEKMĖS

8.1. DIREKTYVŲ PRAKTINIO ĮGYVENDINIMO TEIGIAMŲ IR NEIGIAMŲ PASEKMIŲ ĮVERTINIMAS

Direktyvų, reglamentuojančių techninį pavojingų krovinų vežimo suderinamumą, tiesioginis ir pilnas įgyvendinimas palies su pavojingų krovinų vežimu susijusias įmones ir

verslo grupės. Jis palies gana plačią veiklos sferą – ne tik vežėjus (pagal statistiką pavojingi kroviniai apima gana didelę vežamų krovinių dalį: geležinkelių transportu apie 55 % visų vežamų krovinių, o kelių transportu – apie 25 % visų vežamų krovinių), bet ir verslo grupės, susijusias su pavojingų krovinių pakrovimu/iškrovimu, pakavimu, laikinu sandėliavimu.

Visiškai įgyvendinus direktyvas 94/55/EB ir 96/49/EB, neigiamas poveikis aplinkai mažės, kadangi bus naudojamos griežtesnius reikalavimus atitinkančios talpyklos, sertifikuota tara, saugesnės transporto priemonės ir pakrovimo/iškrovimo pažangesnės technologijos. Poveikis eismo intensyvumui nuo šių direktyvų įgyvendinimo praktiškai nesikeis, kadangi pavojingų krovinių srautus diktuoja rinka, o netgi, kai kuriais atvejais, ir politika. Krovinių srautų pasiskirstymas tarp kelių transporto ir geležinkelių transporto praktiškai išliks toks pat (atitinkamai apie 25% ir 55 % visų vežamų krovinių).

Įgyvendinus direktyvas gyventojų užimtumas nesikeis, nes papildomų darbo vietų sukurti neatsiranda galimybių.

Direktyvų 94/55/EB ir 96/49/EB numatomomis išlygomis sušvelninti šių ES teisės įgyvendinimo pasekmes Lietuvos ūkiui netikslinga ir jau neįmanoma. Lietuvos vežėjai tiek kelių transporto, tiek geležinkelių transporto, norėdami užtikrinti savo verslo konkurencingumą, turi greičiau pagal numatytus terminus keisti savo transporto priemones ir technologijas atitinkančiomis Europos standartų reikalavimus.

Lietuvoje iki šiol nėra pakankamai Europinius reikalavimus atitinkančio autotransporto.

Vieno automobilio paruošimas pagal ADR reikalavimus kainuoja apie 1600 Lt.

Šiuos krovinius gali vežti tik specialiai apmokyti vairuotojai. Kiekviena įmonė privalo turėti specialistus, atsakingus už pavojingų krovinių transportavimo procesą. Tokiu būdu vieno vairuotojo ar vieno specialisto paruošimas įmonei kainuoja apie 300 Lt (be egzamino kainos).

Šios išlaidos mokymui ir transporto priemonių paruošimui bus tiesiogiai įkalkuliuojamos į produktą – į pavojingą krovinį.

Pateikiame apibendrintą pasekmių įvertinimo lentelę (9 lent.):

9 lentelė. Teigiamų ir neigiamų pasekmių įvertinimas

Teigiamos pasekmės	Neigiamos pasekmės
Bus panaikinti kelių transporto pervežimo į ES šalis leidimai, kas palengvins pavojingų krovinių transportavimo sąlygas;	Vietiniams vežėjams nuo 2003-12-31 reikės pavojingus krovinius vežti pagal ES reikalavimus. Teks keisti senas transporto priemones į naujas, atitinkančias ES reikalavimus, arba jas pertvarkyti;

Neigiamas poveikis aplinkai mažės, kadangi bus naudojamos griežtesnius reikalavimus atitinkančios talpyklos, sertifikuota tara, pažangesnės technologijos, patobulintos transporto priemonės;	Direktyvų įgyvendinimas taps rimtu apsunkinimu pavojingų krovinių pervežimams iš NVS (ypač geležinkelių transportu);
Įgyvendinus pasiūlytas priemones bus užtikrintas efektyvesnis ir saugesnis pavojingų krovinių vežimo procesas;	Bus būtina naudoti sertifikuotą tara (išbandytą laboratorijoje);
Įvyks mažiau avarijų ir incidentų keliuose ir geležinkelių linijose, vežant pavojingus krovinius.	Reikės sukurti talpyklų (ypač transportabilių slėginių indų) bandymo laboratoriją. Tam reikalingos lėšos ir laikas.

8.2. PAGRINDINIAI SIŪLYMAI VYRIAUSYBEI IR VEŽĖJŲ ORGANIZACIJOMS

- Būtina patobulinti ir papildyti teisinę bazę pavojingų krovinių vežimams reglamentuoti (7 lentelė);
- Siūlymai dėl administracinių struktūrų: siūloma sukurti Kontrolės ir ekspertizės tarnybą prie Susisiekimo ministerijos, kuri užtikrintų pavojingų krovinių vežimo koordinavimą;
- Asociacija LINAVA turėtų išplėsti pavojingų krovinių vežimo visų lygių specialistų rengimą;
- Asociacija LINAVA privalo parengti atitinkamas pavojingų krovinių vežimo atmintines ir platinti jas visiems kelių transporto vežėjams;
- Valstybinė kelių transporto inspekcija turi numatyti ir įrengti saugias aikšteles transporto priemonių, vežančių pavojingus krovinius, kontrolei ir, esant reikalui, saugojimui;
- Išversti ADR ir RID taisykles į lietuvių kalbą ir jas nuolat atnaujinti bei įvesti pakeitimus.

8.3. POVEIKIO VERSLO ĮMONĖMS, VALSTYBĖS INSTITUCIJOMS IR VISUOMENEI KIEKYBINIS ĮVERTINIMAS

10 lentelė. Pasekmių kiekybinis įvertinimas /*

Priemonės pavadinimas	Kaina, Lt
Vairuotojų paruošimo išlaidos (vairuotojų kursai – 300 Lt +	92 000 Lt

atlyginimas kursų metu – 700 Lt 1-am žm.) metams */1	
Saugos specialisto paruošimo kaštai (kursai - 450 Lt + atlyginimas kursų metu – 1000 Lt 1-am žm.) metams */1	123 250 Lt
Pavojingų krovinių vežimo kontrolės ir ekspertizės tarnybos sukūrimas (kasmetinės išlaidos) */2	250 000 Lt
Senų sunkvežimių, naudojamų vežimui respublikos viduje, atnaujinimas (trijų metų bėgyje) */1	27 000 000 Lt
Saugių aikštelių steigimas transporto priemonėms, vežančioms pavojingus krovinius, kontrolei ir, esant reikalui, saugojimui (vienkartinės investicinės išlaidos) */2	3 300 000 Lt + 10 ha žemės kaina skirtingose vietose
ADR vertimas į lietuvių kalbą ir terminų harmonizavimas (kas 2 metai) */2	80 000 Lt
RID vertimas į lietuvių kalbą ir terminų harmonizavimas (kas 2 metai) */2	100 000 Lt
Talpyklų bandymų laboratorijos įkūrimas (vienkartinės investicinės išlaidos) */2	5 179 200 Lt
Pavojingų krovinių vežimo problemų mokslinė priežiūra (kasmetinės išlaidos) */2	75 000 Lt

*/1 – išlaidos, tenkančios privačiam verslui.

*/2 – išlaidos, finansuojamos iš valstybės biudžeto.

/* - Čia įvertinimas pateiktas tik kelių transportui; geležinkelių transportui toks įvertinimas detalai bus atliktas, rengiant LG Saugaus eismo programą.

Praktiškai pertvarkyti arba pakeisti naujomis teks kelių transporto priemones, kuriomis vežami pavojingi kroviniai respublikos viduje. Tokių krovinių 2001 metais buvo pervežta 498 900 tonų. Šiems vežimams naudojami pasenę ir neatitinkantys ES reikalavimų 216 sunkvežimių. Vidutiniškai vienas 5–10 tonų vežantis RENAULT arba IVECO sunkvežimis kainuoja 126 200 Lt. Taigi šio parko pakeitimui vežėjams reikės apie 27 mln. Lt.

Saugios aikštelės transporto priemonėms, vežančioms pavojingus krovinius, kontrolei ir, esant reikalui, saugojimui turėtų būti steigiamos prie muitinės punktų, esančių Saločiuose, Lazdijuose, Kalvarijoje, Raigarde, Panemunėje ir Valstybinės kelių transporto inspekcijos

regioniniuose punktuose, t.y. Vilniuje, Kaune, Šiauliuose, Panevėžyje ir Klaipėdoje. Tokiu būdu pirmiausia reikėtų įsteigti 10 tokių aikštelių. Vienai aikštei reikėtų apie vieną hektarą žemės, tą plotą saugiai aptverti. Tvoros įrengimas kainuotų apie 150 000 Lt. Teritorijos išasfaltavimas ir kelių sutvarkymas kainuotų apie 180 000 Lt. Tokiu būdu vienos aikštelės įrengimas kainuotų apie 330 000 Lt. Prie šios kainos dar reikia pridėti žemės kainą, kuri, priklausomai nuo vietovės, gali būti labai įvairi.

Talpyklų bandymų laboratorijos įkūrimas pagal Suomijos Techninių tyrimų centro duomenis kainuoja apie 1,5 mln. Eurų.

Pavojingų krovinių vežimo kontrolės ir ekspertizės tarnybą įkurti prie Susisiekimo ministerijos reikėtų iš 5 žmonių su vidutiniu vieno žmogaus atlyginimu - 2000 Lt.

Bendras pasekmių įvertinimas – apie 38 mln. Lt. Šios išlaidos turėtų pasiskirstyti dviejų metų bėgyje. Iš jų: 27 215 250 litų – išlaidos, tenkančios privačiam verslui ir 10 784 750 litų – išlaidos, finansuojamos iš valstybės biudžeto.

9. IŠVADOS

1. Išanalizavus pavojingų krovinių vežimo esamą padėtį, galima padaryti išvadą, kad nėra vieningos, apimančios visas antžeminio transporto rūšis pavojingų krovinių vežimo sistemos, nedaromos bendros pavojingų krovinių vežimo analizės bei nerenkami statistiniai duomenys, konkrečiai susiję su pavojingų krovinių vežimu.

2. Direktyvos 96/49 (bei direktyvos 2001/16 techniniai reikalavimai), reglamentuojančios pavojingų krovinių vežimo taisyklių suderinamumą, tiesioginis ir pilnas perėmimas taptų rimtu apsunkinimu pervežimams geležinkeliu iš NVS.

3. Šiuo metu Lietuvoje yra optimaliai reglamentuotas ir kontroliuojamas pavojingų (ADR) krovinių pervežimas tarptautiniais maršrutais, tačiau nepakankamas vietinių pervežimų reglamentavimas. Vietiniams vežėjams, gabenantiems krovinius šalies viduje, atsirasi nemažai sunkumų, nes nėra daug specializuotų įmonių ir kroviniai vežami transporto priemonėmis, kurios nėra pritaikytos pavojingų krovinių vežimui. Vietinių smulkių vežėjų, dažnai turinčių po vieną ar dvi transporto priemones, kontrolė gana silpna.

4. Chemijos pramonės įmonėms tiriamų direktyvų sukeliama pokyčiai pasireiškė tada, kai vežėjai padidins pavojingų krovinių pervežimo tarifus dėl jiems padidėjusių išlaidų.

5. Poveikis pavojingų krovinių pervežimo geležinkelių transportu srityje priklausys nuo Lietuvos geležinkelių reformos ir kaip Lietuvoje bus sukurtos sąlygos konkurencijai tarp vežėjų, nes pernelyg aukšti reikalavimai vežėjų įėjimui į rinką kelių transporto atveju bei

diskriminavimas suteikiant teisę naudotis infrastruktūra geležinkelių atveju apribos pervežimo paslaugų kainų mažėjimą.

6. Šiuo metu Lietuvoje nėra mokslo arba kitokios įstaigos, kuri gilintųsi į pavojingų krovinių vežimo klausimus, nagrinėtų ADR ir RID pasikeitimus, rengtų metodikas įgyvendinimui, teiktų informaciją ir konsultacijas pavojingų krovinių vežimo dalyviams, padėtų Valstybinėms kelių ir geležinkelių inspekcijoms rengti testus vairuotojams bei pavojingų krovinių saugos specialistams egzaminuoti. Tam tikslui Susisiekimo ministerija turi surasti finansavimą.

7. Valstybinė kelių transporto inspekcija turi numatyti ir užsakyti įrengti saugias aikštes transporto priemonių, vežančių pavojingus krovinius, kontrolei ir, esant reikalui, saugojimui. Be to turi inicijuoti firmų, užsiimančių pavojingų krovinių perkrovimu, gabenimu ir kitokio pobūdžio patarnavimais (inspektoriui nustačius, kad krovinių toliau vežti pavojinga) steigimą.

8. Iki 2004 m. leista naudoti ne sertifikuotą tarą (kuri neatitinka ES reikalavimų), tačiau vėliau pavojingus krovinius bus būtina pakuoti specialioje taroje, t.y. išbandytoje laboratorijoje, kurioje bus suteikiamas kodas. Tokias laboratorijas įkurti turėtų inicijuoti Valstybinės kelių transporto ir geležinkelių transporto inspekcijos. Jeigu iki 2004 m. nebus tokių laboratorijų, pavojingus krovinius nebus galima vežti.

9. Vežant pavojingus krovinius kelių transportu dalinę kontrolę vykdo policija, pasienio tarnybos ir muitinė. Kontrolė turi būti atliekama pagal ES reikalavimus užpildant specialias lenteles ir pateikti institucijai, kontroliuojančiai šią veiklą. Tačiau tokios institucijos Lietuvoje kol kas nėra, kuriai būtų galima pateikti ataskaitas. Tokia institucija turėtų tapti naujai įkurta pavojingų krovinių vežimų kontrolės ir ekspertizės tarnyba.

10. Naujosios ADR ir RID taisyklės yra išleidžiamos oficialiomis kalbomis (ADR – rusų ir anglų, RID – vokiečių ir prancūzų) ir būtinas šių taisyklių pastovus vertimas į lietuvių kalbą bei jų techninis redagavimas (kas dveji metai).

11. Gyventojų atžvilgiu šalies mastu šių ES normų įgyvendinimas yra tik pozityvus, nes sumažės rizikos faktoriai, vežant pavojingus krovinius, nelaimingi atsitikimai keliuose ir tuo pačiu galimas aplinkos užteršimas.

12. Statistikos departamentas nuo 2003 metų sausio 1 d. yra pasiruošęs rinkti ir apibendrinti statistinę informaciją apie pavojingų krovinių vežimus, tačiau kelių transporto vežėjų įmonės jam nepateikia duomenų. Rekomenduojama Susisiekimo ministerijai imtis atitinkamų priemonių.

13. Esant reikalui, Susisiekimo ministerija gali inicijuoti direktyvų įgyvendinimo atidėjimą, kaip pavyzdžiui, iš Achemos ūkininkams pavasariį vežantiems trąšas savo transportu ir t.t.

10. NAUDOTI PAGRINDINIAI INFORMACIJOS ŠALTINIAI

1. AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos, susijusios su pavojingų krovinių vežimu, jų pakrovimu ir/ar iškrovimu bei laikinu sandėliavimu, metinė ataskaita už 2002 metus. 2003.
2. European Agreement concerning the International Carriage of dangerous goods by road (ADR) and protocol of signature. Volume II and I. United Nations, New York and Geneva, 1996. Volume I, 586 p.
3. Europos Ekonominės Bendrijos Tarybos direktyva 67/548/EEC dėl įstatymų, nutarimų ir administracinių nuostatų, susijusių su pavojingų medžiagų klasifikacija, pakavimu ir žymėjimu, derinimo bei jos papildymai.
4. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR) ir jos pasirašymo protokolas. (1957 m. Ženeva). I, II tomai. 1999 m. 986 p.
5. Geležinkelių eismo taisyklės. LR SM. ADV/003. Informacijos ir leidybos centras, Vilnius 2000. 264 p.
6. Geležinkelių eismo taisyklių (ET) tam tikrų punktų taikymo nuorodos. (2000 02 17 generalinio direktoriaus įsakymas Nr. 45). Informacijos ir leidybos centras, Vilnius.
7. Informacinis leidinys „Pavojingų cheminių medžiagų ir preparatų žymėjimas“, Sveikatos apsaugos ministerijos Valstybinis visuomenės sveikatos centras, V., 1995.
8. Lietuvos pasirengimo ES narystei programa. Vilnius, 2001 m.
9. Lietuvos Respublikos pagrindiniai įstatymai. Vilnius. 2000. 625 p.
10. LR SM Įstatymų projektai. 2001 m.
11. Pramoninių avarių prevencijos, likvidavimo ir tyrimo nuostatai, patvirtinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1995 m. rugpjūčio 4 d. nutarimu Nr.1090.
12. Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID). 1995 EDITION, 578 p. London: HMSO.
13. Transfrontier movements of Wastes destined for recovery operations. Practical information for the implementation of the OECD Control system. 1997. Paris, 103 p.
14. Transport and environment: Background report and survey of OECD, IEA and ECMT work. 1997. Paris.

15. Transportas ir ryšiai 2001 m. Statistikos departamento prie LR Vyriausybės leidinys.V.: Statistikos centras. 2002 m.
16. Transportation of Dangerous Goods Inspector Manual. Canada. Transport Surface Dangerous goods. 1995. 62 p.
17. Transporto ACQUIS vadovas. 1999. vasaris. p.116-121.
18. Traukinių eismo ir manevravimo pažaidų tyrimo ir apskaitos nuostatai. Informacijos ir leidybos centras, Vilnius 1997. 20 p.
19. United Nations. Recommendations on the transport of dangerous goods. New York and Geneva, 1995. 260 p.2000. 20 p.
20. <http://www.achema.lt/>
21. <https://www.am.lt/VI/>
22. <https://www.bureaudg.com/Training2002.doc/>
23. <http://www.bureaudg.com/Products/Hazmat.doc/>
24. <http://www.dujos.lt/>
25. <http://www.euro.lt/>
26. <http://www.europa.eu.int/comm/enlargement/docs/pdf/lt99.pdf/>
27. <http://www.linava.lt/>
28. <https://www.litrail.lt/krov.nsf/>
29. <http://www.logtech.ca/danger/DGControl.doc/>
30. <https://lpg-asociacija.dnswg.com/>
31. <http://www.lrs.lt/>
32. <http://www.susk-dujos.lt/>
33. <https://www.transp.lt/>
34. <https://www.vkti.lt/>
35. Пересмотренное ДОПОГ. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов. Том I - 524 с. Том II - 564 с.

**PAVOJINGŲJŲ KROVINIŲ VEŽIMĄ REGLAMENTUOJANTYS
TEISĖS AKTAI**

Pavadinimas	Priėmusioji institucija	Priėmimo rekvizitai	Oficialus šaltinis
Nutarimas "Dėl prisijungimo prie Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo automobilių transportu (ADR)"	Lietuvos Respublikos Vyriausybė	1995 10 12 Nr.1339	Žin. 1995, Nr.85-1931
Lietuvos Respublikos 1957 metų Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR) ratifikavimo įstatymas	Lietuvos Respublikos Seimas	1998 12 16 Nr.VIII-788	Žin. 1998, Nr.106(1)-2930
Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR) ir jos pasirašymo protokolas		1957 09 30 Pilnas tekstas yra "V.Ž." 1998m. Nr.106 (1-5)	Žin. 1998, Nr.106(1)-2931
Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR)		Pataisos įsigaliojo 1999 01 01	Žin. 1999, Nr.87-2581
Protokolas, pakeičiantis 1957 m. rugsėjo 30 d. Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinių gabenimų keliais (ADR) 1 straipsnio a punktą, 14 straipsnio 1 dalį ir 14 straipsnio 3 dalies b punktą			Žin. 2000, Nr.48-1375
Pavojingų krovinių gabenimo ro-ro tipo laivais pagal Tarptautinį jūra gabenamų pavojingų krovinių kodeksą (IMDG kodeksą), Pavojingų krovinių tarptautinio gabenimo geležinkeliais taisyklių (RID) ir Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR) reikalavimus supratimo MEMORANDUMAS		1998 08 25-27d.	Žin. 2002, Nr.40-1470
Nutarimas "Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje"	Lietuvos Respublikos Vyriausybė	2000 03 23 Nr.337	Žin. 2000, Nr.26-694 2000 04 25 įsigalioja ADR su išlygomis
Įsakymas "Dėl pavojingų cheminių medžiagų įvežimo į Lietuvos Respubliką ir išvežimo iš jos leidimų išdavimo tvarkos"; Pavojingų cheminių medžiagų įvežimo į Lietuvos Respubliką ir išvežimo iš jos	Aplinkos ministras	2000 08 28 Nr.351	Žin. 2000, Nr.77-2350, Neteko galios aplinkos ministro 1998

leidimų išdavimo tvarka			12 31 įsakymas Nr.292 ir 1999 06 01 Nr.165
Lietuvos Respublikos radiacinės saugos įstatymas	Lietuvos Respublikos Seimas	1999 01 12 Nr.VIII-1019	Žin. 1999, Nr.11-239
Įsakymas "Dėl radiacinės saugos reikalavimų atitikties kontrolės tvarkos"	Sveikatos apsaugos ministras	1999 03 31 Nr.146	Žin. 1999, Nr.32-927
Nutarimas "Dėl pavojingų cheminių medžiagų gamybos, didmeninės prekybos ir sandėliavimo licencijavimo"; Pavojingų cheminių medžiagų gamybos, didmeninės prekybos ir sandėliavimo licencijavimo taisyklės; Pavojingos cheminės medžiagos, kurių gamybai, didmeninei prekybai ir sandėliavimui reikia licencijos	Lietuvos Respublikos Vyriausybė	1999 04 21 Nr.452	Žin. 1999, Nr.37-1131
Įsakymas "Dėl radiacinės saugos valstybinės priežiūros ir kontrolės funkcijų perdavimo"; Radiacinės saugos centro nuostatai	Lietuvos Respublikos Vyriausybė	1999 04 19 Nr.172	Žin. 1999, Nr.36-1099
Įsakymas "Dėl Lietuvos ūkio objektuose naudojamų pavojingų medžiagų ribinių kiekių patvirtinimo" Lietuvos ūkio objektuose naudojamų pavojingų medžiagų ribinių kiekių	Aplinkos ministras	1999 07 19 Nr.221	Žin. 1999, Nr.68-2186
Įsakymas "Dėl licencijos užsiimti pavojingų cheminių medžiagų gamyba, didmenine prekyba ir prašymo jai gauti formų patvirtinimo"	Aplinkos ministras	1999 08 12 Nr.253	Žin. 1999, Nr.70-2214
Įsakymas "Dėl saugos ir eksploatavimo reikalavimų patalpoms, kuriose laikomi, parduodami, gaminami, taisomi (perdirbami) ginklai ir šaudmenys"	Vidaus reikalų ministras	1999 12 02 Nr.657	Žin. 1999, Nr.104-3009
Lietuvos Respublikos cheminių medžiagų ir preparatų įstatymas	Seimas	2000 04 18 Nr.VIII-1641	Žin. 2000, Nr.36-987
Nutarimas "Dėl įgaliojimų suteikimo įgyvendinant Lietuvos Respublikos cheminių medžiagų ir preparatų įstatymą"	Vyriausybė	2000 10 26 Nr.1273	Žin. 2000, Nr.91-2833
Įsakymas "Dėl pavojingų cheminių medžiagų ir preparatų klasifikavimo ir ženklavimo tvarkos" Pavojingų cheminių medžiagų ir preparatų klasifikavimo ir ženklavimo tvarka	Aplinkos ministras ir sveikatos apsaugos ministras	2000 12 19 Nr.532/742	Žin. 2001, Nr.16-509
Įsakymas :Dėl Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 200 m. gruodžio 19 d. įsakymo Nr.532/742 "Dėl	Aplinkos ministras ir sveikatos apsaugos ministras	2002 06 27 Nr.345/313	Žin. 2002, Nr.81-3501

pavojingų cheminių medžiagų ir preparatų klasifikavimo ir ženklinimo tvarkos” pakeitimo”; Pavojingų cheminių medžiagų ir preparatų klasifikavimo ir ženklinimo tvarka; Suklasifikuotų cheminių medžiagų sąrašas			
Įsakymas “Dėl pirmosios pavojingumo klasės medžiagų ir gaminių sąrašo tvirtinimo ir leidimų išdavimo”; Pirmosios pavojingumo klasės medžiagų ir gaminių, kurių įvežimas į Lietuvos Respubliką, išvežimas iš jos ir vežimas per ją tranzitu be Krašto apsaugos ministerijos leidimo draudžiamas, sąrašas	Krašto apsaugos ministras	2001 02 21 Nr.209	Žin. 2001. Nr.19-619
Įsakymas “Dėl cheminių medžiagų ir preparatų, galinčių sukelti pavojų žmogaus sveikatai ir aplinkai, savybių tyrimo tvarkos”; Cheminių medžiagų ir preparatų, galinčių sukelti pavojų žmogaus sveikatai ir aplinkai, savybių tyrimo tvarka	Sveikatos apsaugos ministras ir aplinkos ministras	2000 12 29 Nr.762/556	Žin. 2001, Nr.3-60
Nutarimas “Dėl pavojingų cheminių medžiagų ir preparatų registro steigimo ir nuostatų patvirtinimo”; Pavojingų cheminių medžiagų ir preparatų registro nuostatai	Vyriausybė	2001 05 28 Nr.636	Žin. 2001, Nr.47-1625
Įsakymas “Dėl pavojingų cheminių medžiagų ir preparatų apskaitos tvarkos patvirtinimo”; Pavojingų cheminių medžiagų ir preparatų apskaitos tvarka	Aplinkos ministras	2002 07 29 Nr.389	Žin. 2002, Nr.79-3391
Lietuvos Respublikos nuodingųjų medžiagų kontrolės įstatymas	Seimas	2001 07 12 Nr.IX-450	Žin. 2001, Nr.64-2330
Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu įstatymas	Seimas	2001 12 11 Nr.IX-636	Žin. 2001, Nr.111-4022
Nutarimas „Dėl pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių, vidaus vandens transportu saugos specialistų mokymo ir egzaminavimo tvarkos“	Susisiekimo ministras	2002 03 27 Nr.408	Žin. 2002, Nr. 35-1278
Įsakymas “Dėl pavojingų krovinių vežimo saugos specialisto skyrimo visose įmonėse, kurių veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu, tvarkos patvirtinimo” Pavojingų krovinių vežimo saugos specialisto skyrimo visose įmonėse, kurių veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu, tvarka	Susisiekimo ministras	2002 07 04 Nr.3-343	Žin. 2002, Nr.70-2949
Įsakymas “Dėl pavojingų medžiagų ir preparatų pakuotės reikalavimų bei pakavimo tvarkos” Pavojingų medžiagų ir preparatų pakuotės	Aplinkos ministras	2002 11 19 Nr.599	Žin. 2002, Nr.115-5161

reikalavimų bei pakavimo tvarka			
Įsakymas "Dėl transporto priemonės tinkamumo vežti tam tikrus pavojingus krovinius patvirtinimo sertifikato pildymo instrukcijos"	Susisiekimo ministras	2003 04 07	Žin. 2003, Nr.56-2526

Pastabos dėl ES direktyvų, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą automobilių ir geležinkelių transportu, pasekmių tyrimo galutinės ataskaitos

1. Šiuo metu Lietuvoje suvartojama apie 200 tūkst. tonų amonio salietros, kuri galutiniam vartotojui dažniausiai vežama automobilių transportu, neatitinkančiu ADR reikalavimų. Studijoje nėra nurodyta, kiek Lietuvoje yra ADR reikalavimus atitinkančių transporto priemonių ir neapskaičiuota kiek transporto priemonių reikės norint išvežti šį kiekį amonio salietros galutiniam vartotojui (ūkininkui).
2. Studijoje visiškai neįvertinta naujų ADR reikalavimų įtaka AB "Achema". Lietuvos žemdirbiai trąšas iš AB "Achema" perka pavasariį, t.y. balandžio – gegužės mėnesiais ir AB "Achema" tuo laikotarpiu parduoda 80 – 100 tūkst. tonų amonio salietros. Šį kiekį Lietuvos žemdirbiai išsiveža autotransportu, neatitinkančiu ADR reikalavimų. Reikia įvertinti, ar Lietuvoje esančio 20 – 24 tonų automobilių parko (atitinkančio ADR reikalavimus) užteks išvežti 80 - 100 tūkst. tonų amonio salietros per 2 mėnesius, nes ūkininkai neturi sandėliavimo galimybių.
3. Studijoje pateiktas autotransporto priemonių, vežančių 5 tonų krovinius, pakeitimo naujomis autotransporto priemonėmis, atitinkančiomis ADR reikalavimus, įvertinimas. Amonio salietra vežama vidutiniškai 20 - 24 tonų siuntomis ir įvertinus tai, kad amonio salietra sudaro apie 40 % visų vežamų pavojingų krovinių Lietuvos Respublikos teritorijoje, būtina atskirai įvertinti 20 - 24 tonų autotransporto priemonių pakeitimo ir modernizavimo išlaidas. 4. Išvada Nr. 11 visiškai neteisinga. ES normų įgyvendinimas daugiausia palies Lietuvos žemės ūkį, kuriame dirba virš 20 % Lietuvos gyventojų, nes pabrangs amonio salietros, populiariausios Lietuvoje naudojamos trąšos, pristatymas. Studijoje būtina įvertinti 200 tūkst. tonų per metus amonio salietros transportavimo išlaidų padidėjimą.

PAAIŠKINIMAS Į AB “ACHEMA” PASTABAS

1. ADR reikalavimus atitinkančias transporto priemones turi vežėjai, vežantys krovinius į Vakarų Europą.
2. Pavasarį žemdirbiai trąšas iš “Achemos” išsiveža savo transportu ir jiems nereikalingi 20-24 tonų automobiliai (čia yra “Achemos pageidavimas, nes jiems yra patogiau vežti didžiakrūviu transportu). O apie tai, kas liečia ūkininkų problemas – yra 57 psl. ir 13 išvada.
3. Ataskaitoje pateikta 5-10 tonų transporto priemonių pakeitimo įvertinimas. 20-24 tonų transporto priemones turi tik “Achema”, kuriomis išvežioja produkciją į bazines Lietuvos teritorijoje. Todėl naujus skaičiavimus daryti netikslinga.
4. Siūlymas įvertinti 200 tūkst. tonų per metus amonio salietros transportavimo išlaidų padidėjimą – kada mūsų žmonės 2 dienas lankėsi “Achemoje” (š.m. balandžio mėn.) – nebuvo apie tai jokių kalbų.