III

(Altri atti)

SPAZIO ECONOMICO EUROPEO

AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA — DECISIONE DELEGATA n. 049/22/COL

del 9 febbraio 2022

relativa alla concessione di tre deroghe richieste dal Principato del Liechtenstein in relazione all'articolo 30, all'articolo 36, paragrafo 2, e al punto 1.1.3.6.3, lettera b), dell'allegato 5 dell'ordinanza del Liechtenstein, del 3 marzo 1998, concernente il trasporto di merci pericolose su strada, sulla base dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose [2022/1984]

L'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA,

visto l'atto di cui al punto 13c del capitolo I dell'allegato XIII dell'accordo SEE,

la direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose («la direttiva»),

modificata e adattata all'accordo SEE dal punto 4, lettera d), del protocollo n. 1 e visti l'articolo 5, paragrafo 2, lettera d), dell'accordo sull'Autorità di vigilanza e sulla Corte, l'articolo 1, paragrafo 1, lettera c), l'articolo 1, paragrafo 2, e l'articolo 3 del protocollo n. 1, in particolare gli articoli 6 e 9 della direttiva,

viste le decisioni del comitato permanente n. 3/12/SC e n. 4/12/SC,

considerando quanto segue:

1. **Procedimento**

Con lettera del 20 dicembre 2013 indirizzata all'Autorità ([1]), il governo del Liechtenstein ha chiesto quattro deroghe sulla base dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), della direttiva. Le deroghe richieste dal Liechtenstein sono previste dall'articolo 29, dall'articolo 30, dall'articolo 36 e dall'allegato 5 dell'ordinanza del 3 marzo 1998 concernente il trasporto di merci pericolose su strada (LR 741.621, come modificata da ultimo) ([2]) («l'ordinanza»).

Per assisterla in questa valutazione l'Autorità ha incaricato DNV GL AS («DNV») di esaminare se le deroghe richieste soddisfino le prescrizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), della direttiva, ponendo l'accento su tutti i rischi effettivi o potenziali che ne possono derivare, e se le deroghe in questione determinino un livello di sicurezza maggiore, minore o equivalente e, se necessario, di individuare misure di mitigazione ([3]).

Dopo aver valutato le deroghe richieste dal Liechtenstein, l'Autorità ha concluso che solo le disposizioni dell'articolo 30, dell'articolo 36 e dell'allegato 5 dell'ordinanza possono costituire deroghe ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), della direttiva, mentre l'articolo 29 dell'ordinanza, che riguarda gli esplosivi all'interno di imballaggi destinati al trasporto già aperti, non può costituire una deroga.

([1]) Doc n. 694300.
([2]) *Verordnung über den Transport gefährlicher Güter auf der Strasse* - VTGGS
([3]) Doc n. 709161.

Dopo aver consultato il comitato dei trasporti EFTA, l'Autorità ha adottato la decisione del Collegio 30/15/COL che autorizza le deroghe per le tre disposizioni che soddisfano le condizioni previste. Questa autorizzazione era valida per un periodo di sei anni a decorrere dal 27 gennaio 2015.

Con lettera dell'8 marzo 2021 ([4]) il governo del Liechtenstein ha chiesto un'autorizzazione di deroghe ai sensi dell'ordinanza, più precisamente dell'articolo 30, dell'articolo 36, paragrafo 2, e del capitolo 1.1.3.6, lettera b), dell'allegato 5 dell'ordinanza, che corrispondono alle deroghe autorizzate dall'Autorità con decisione del Collegio 30/15/COL. Le deroghe riguardano rispettivamente il trasporto di esplosivi, le imprese di ispezione delle cisterne, la formazione speciale dei conducenti e le cisterne per cantieri edili.

A norma dell'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva, se uno Stato EFTA-SEE chiede la proroga di una deroga concessa, l'Autorità è tenuta a esaminare la richiesta. Se non è stata adottata alcuna modifica dell'allegato I, capo I.1, dell'allegato II, capo II.1, o dell'allegato III, capo III.1 concernente le materie oggetto della deroga, l'Autorità, che agisce secondo la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2, è tenuta a prorogare l'autorizzazione per un ulteriore periodo non superiore a sei anni a partire dalla data dell'autorizzazione, periodo che sarà stabilito nella decisione di autorizzazione.

Poiché la richiesta del Liechtenstein è stata presentata dopo la data ultima di cui alla decisione del collegio 30/15/COL, l'articolo 6, paragrafo 4, non si applica anche se la richiesta è identica nella sostanza a quella autorizzata dall'Autorità con tale decisione. La richiesta deve pertanto essere valutata secondo la procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva. Le informazioni relative alla decisione del Collegio 30/15/COL, come ad esempio la valutazione dei rischi effettuata da DNV, rimangono tuttavia pertinenti ai fini della presente valutazione.

2. **Valutazione**

L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), della direttiva dispone che «*A condizione che non sia pregiudicata la sicurezza, gli Stati [SEE] possono chiedere di derogare alle disposizioni di cui all'allegato I, capo I.1, all'allegato II, capo II.1 e all'allegato III, capo III.1 per il trasporto nei loro territori di piccole quantità di talune merci pericolose, a eccezione delle materie a media o alta radioattività, sempre che le condizioni di tale trasporto non siano più rigorose di quelle stabilite nei citati allegati.*»

Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva, le deroghe sono valide per un periodo non superiore a sei anni a decorrere dalla data dell'autorizzazione, termine che sarà stabilito nella decisione di autorizzazione.

Ai sensi dell'articolo 9 della direttiva e come ulteriormente stabilito nelle decisioni n. 3/2012/SC e n. 4/2012/SC del comitato permanente, l'Autorità è tenuta a presentare un progetto della decisione da sottoporre al comitato dei trasporti EFTA. Il comitato dei trasporti EFTA deve esprimere il proprio parere sul progetto a norma dell'articolo 3 della decisione n. 3/2012/SC del comitato permanente.

Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva, il trasporto di merci pericolose su strada è autorizzato «a condizione che siano rispettate le disposizioni stabilite nell'allegato I, capo I.1, nell'allegato II, capo II.1, e nell'allegato III, capo III.1».

L'allegato I, capo I.1, della direttiva contiene disposizioni relative all'applicabilità degli allegati A e B dell'ADR ([5]).

L'allegato A è suddiviso in sette parti. La parte 1 contiene disposizioni generali, mentre le parti 2 e 3 stabiliscono la classifica e l'elenco delle merci pericolose. La parte 4 stabilisce le prescrizioni relative agli imballaggi e all'uso delle cisterne mobili, la parte 5 riguarda le procedure di spedizione, la parte 6 le prescrizioni relative alla costruzione e alle prove degli imballaggi e la parte 7 le disposizioni relative alle condizioni di trasporto, carico, scarico e movimentazione.

([4]) Documento n. 1185764.

([5]) Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada concluso a Ginevra il 30 settembre 1957, come modificato.

L'allegato B, parte 8, stabilisce le prescrizioni per gli equipaggi, le attrezzature, le operazioni di trasporto e la documentazione, mentre la parte 9 fissa le prescrizioni relative alla costruzione e all'omologazione dei veicoli che trasportano merci pericolose.

Le deroghe richieste sono identiche a quelle autorizzate dall'Autorità nel 2015. Inoltre le misure di attenuazione attuate dal Liechtenstein sono ancora in vigore. L'Autorità conclude pertanto che le deroghe possono essere adeguatamente valutate sulla base delle informazioni trasmesse in relazione alla decisione del Collegio 30/15/COL, compresa la valutazione del rischio effettuata da DNV.

2.1. **Articolo 30 della VTGGS**

Nella lettera dell'8 marzo 2021, il governo del Liechtenstein ha descritto la deroga nel modo seguente:

L'articolo 30, paragrafo 1, lettera b), della VTGGS consente uno scostamento in materia di etichettatura del veicolo portante. Le etichette arancioni nella parte anteriore e nella parte posteriore del veicolo portante devono corrispondere al capitolo 5.3.2.1.1 dell'ADR, ma non devono necessariamente riportare il numero di identificazione del pericolo.

L'articolo 30, paragrafo 1, lettera c), della VTGGS esonera il conducente dai requisiti di formazione speciale previsti dal capitolo 8.2 dell'ADR. Il conducente, tuttavia, deve aver seguito la formazione per le imprese di ispezione delle cisterne. La formazione è impartita dalla CITEC (Associazione svizzera per la protezione delle acque e la sicurezza delle cisterne) e consiste in un corso di tre settimane e un corso di aggiornamento ogni cinque anni, durante i quali i conducenti ricevono una formazione su tutti gli aspetti di sicurezza e ambientali utili per quanto riguarda la pulizia, l'ispezione e la riparazione delle cisterne. Al termine della formazione si ottiene il brevetto di specializzazione federale per la sicurezza delle cisterne ([6]).

Infine l'articolo 30, paragrafo 2, della VTGGS prevede che la cisterna e il relativo veicolo portante siano esentati dalle prescrizioni in materia di costruzione, attrezzature e controllo di cui ai capitoli 4.3, 4.4, 6.8, 6.9 e 9.1 dell'ADR.

Nella sua relazione la DNV ha esaminato se il rischio aumenterebbe a seguito di incidenti che possono verificarsi durante il trasporto su strada, come in caso di collisione, guida fuoristrada e distacco del carico. La DNV è giunta alla conclusione che il rischio non aumenterebbe in queste situazioni, purché i conducenti abbiano seguito la formazione specifica CITEC.

2.2. **Articolo 36, paragrafo 2, della VTGGS**

Nella lettera dell'8 marzo 2021, il governo del Liechtenstein ha descritto la deroga nel modo seguente:

«Questa disposizione consente il trasporto di merci pericolose appartenenti alla classe 1 ADR (sostanze esplosive e articoli esplosivi) in quantità superiori rispetto al quantitativo consentito di cui al capitolo 1.1.3.6 dell'ADR. Tuttavia la deroga è concessa solo se il conducente è in possesso di un'autorizzazione in materia di esplosivi («Sprengausweis») e ha quindi seguito una formazione speciale per esperti di esplosivi. La formazione che consente di ottenere tale autorizzazione è una formazione specializzata per le persone che manipolano esplosivi, che va al di là della normale formazione relativa al trasporto di merci pericolose e garantisce un elevato livello di sicurezza. Inoltre il trasporto può essere effettuato unicamente per gli esplosivi e gli articoli pirotecnici per i quali è stata concessa l'autorizzazione di cui sopra.

Per questi motivi, l'eccezione di cui all'articolo 36, paragrafo 2, della VTGGS non compromette la sicurezza e il Liechtenstein desidera pertanto chiedere una deroga a norma dell'articolo 6 della direttiva.»

Nella sua relazione la DNV ha concluso che con la deroga in vigore il rischio non aumenterà, a condizione che la licenza BBT sia equivalente alla formazione ADR per i conducenti.

([6]) *Spezialistin für Tanksicherheit mit eidgenössischem Fachausweis.*

2.3. **Allegato 5, capitolo 1.1.3.6.3, lettera b), della VTGGS**

Nella lettera dell'8 marzo 2021, il governo del Liechtenstein ha descritto la deroga nel modo seguente:

Questa disposizione, in combinato disposto con il capitolo 6.14, riguarda specificamente le cisterne per cantieri edili («Baustellentanks»), una nozione che non è presente nell'ADR.

Le cisterne per cantieri edili sono container utilizzati temporaneamente nei cantieri per alimentare le macchine utilizzate in loco. Esse consistono in una cisterna interna e in un bacino esterno di raccolta chiuso (cfr. punto 6.14.1.1 dell'allegato 5 della VTGGS). Sono considerate la soluzione più sicura per questo tipo di utilizzo.

Le cisterne per cantieri edili fino a un volume di 1 210 litri, che trasportano al massimo 1 150 litri, possono derogare a talune regole ADR, ma possono essere utilizzate unicamente per lo stoccaggio e il trasporto di combustibile diesel/gasolio per riscaldamento ONU 1202. Le disposizioni del capitolo 6.8 dell'ADR devono essere rispettate ad eccezione degli articoli 6.8.2.1.3, 6.8.2.1.4 e da 6.8.2.1.15 a 6.8.2.1.23. Le prescrizioni relative alla costruzione e ai collaudi di queste cisterne sono precisate nei capitoli 6.14.2 e 6.14.3 dell'allegato 5 della VTGGS. Le cisterne per cantieri edili sono soggette a standardizzazione e collaudi da parte dell'autorità che è anche responsabile delle prove a norma dell'ADR (Ispettorato svizzero per le merci pericolose, «Eidgenössisches Gefahrgutinspektorat»). L'ispettorato garantisce il rispetto di tutte le caratteristiche di sicurezza pertinenti al fine di garantire un livello di sicurezza comparabile alle norme ADR.

Per questi motivi, l'eccezione di cui al capitolo 1.1.3.6.3, lettera b), in combinato disposto con il capitolo 6.14 dell'allegato 5 della VTGGS, non compromette la sicurezza.

Nella sua relazione la DNV ha valutato l'aumento del rischio in caso di collisione, guida fuoristrada e distacco del carico. È giunta alla conclusione che la deroga determina un aumento del rischio, ma ha individuato due misure preventive, vale a dire i) il controllo/le prove ADR sulle cisterne dei cantieri edili e ii) l'uso di cisterne a doppia parete.

Come indicato nella richiesta del Liechtenstein, le cisterne per cantieri edili sono costituiti da una cisterna interna e da un bacino di raccolta chiuso e la sicurezza non sarà compromessa. Il Liechtenstein ha inoltre dichiarato che «[l]'esenzione dal capitolo 1.1.3.6.3, lettera b), e dal capitolo 6.14 dell'allegato 5 della VTGGS non sarà più necessaria a partire dal 2027, in quanto tali disposizioni saranno abrogate».

3. **Conclusioni**

L'Autorità ritiene che la concessione di tali deroghe non comprometta la sicurezza e che le tre richieste di deroga soddisfino le condizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), della direttiva. Pertanto le deroghe contenute all'articolo 30, all'articolo 36, paragrafo 2, e al punto 1.1.3.6.3, lettera b), dell'allegato 5 dell'ordinanza dovrebbero essere concesse.

Il 17 dicembre 2021 l'Autorità, con decisione delegata n. 298/21/COL (documento n. 1228844), ha debitamente presentato al comitato dei trasporti EFTA, a norma dell'articolo 9 della direttiva, un progetto di decisione relativa alle misure da adottare. Il 14 gennaio 2022 il comitato EFTA non aveva espresso alcun parere sul progetto di decisione.

A norma dell'articolo 3, paragrafo 4, della decisione del comitato permanente degli Stati EFTA n. 3/2012/SC, l'Autorità può adottare la misura prevista, a meno che l'atto di base non preveda che il progetto di misura non possa essere adottato in assenza di un parere, il che non si applica alla procedura in corso, e l'autorità può pertanto adottare la misura.

L'Autorità concede pertanto le deroghe come richiesto, in base all'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), della direttiva. Le deroghe sono valide per sei anni, come previsto all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva. L'Autorità può, a norma dell'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva, rinnovare la sua autorizzazione.

Il membro del collegio con competenze speciali per i trasporti è stato autorizzato, a nome dell'Autorità e sotto la sua responsabilità, ad adottare le misure, purché il progetto di misure da adottare sia conforme al parere del comitato dei trasporti EFTA,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Sono concesse le tre deroghe richieste dal governo del Liechtenstein in relazione all'articolo 30, all'articolo 36, paragrafo 2, e al punto 1.1.3.6.3, lettera b), dell'allegato 5 dell'ordinanza del Liechtenstein, del 3 marzo 1998, concernente il trasporto di merci pericolose su strada.

Articolo 2

Le deroghe di cui all'articolo 1 della presente decisione sono pubblicate nella sezione SEE e nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, ai sensi del punto 6 del protocollo 1 dell'accordo SEE.

Articolo 3

Le deroghe di cui all'articolo 1 della presente decisione sono valide per un periodo di sei anni.

Articolo 4

Il Principato del Liechtenstein è destinatario della presente decisione che ha effetto all'atto della notifica a tale Stato.

Articolo 5

Il testo della decisione in lingua inglese è il solo facente fede.

Fatto a Bruxelles, il 9 febbraio 2022

Per l'Autorità di vigilanza EFTA, che agisce a norma della decisione di delega n. 103/13/COL,

Árni Páll ÁRNASON
Membro del Collegio responsabile

Melpo-Menie JOSÉPHIDÈS
Controfirmataria in qualità di direttrice, Affari giuridici e amministrativi