Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►**B**

DIRETTIVA 95/50/CE DEL CONSIGLIO

del 6 ottobre 1995

sull'adozione di procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose

(GU L 249 del 17.10.1995, pag. 35)

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**M1**	Direttiva 2001/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 maggio 2001	L 168	23	23.6.2001
►**M2**	Direttiva 2004/112/CE della Commissione del 13 dicembre 2004	L 367	23	14.12.2004

Rettificata da:

►**C1** Rettifica, GU L 87 dell'8.4.2000, pag. 34 (95/50/CE)

▼B

DIRETTIVA 95/50/CE DEL CONSIGLIO

del 6 ottobre 1995

sull'adozione di procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione ([1]),

visto il parere del Comitato economico e sociale ([2]),

deliberando in conformità alla procedura di cui all'articolo 189 C del trattato ([3]),

considerando che la Comunità ha adottato una serie di misure destinate ad istituire un mercato interno che comporta la creazione di uno spazio senza frontiere e che garantisce la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali, secondo le disposizioni del trattato;

considerando che i controlli sui trasporti su strada di merci pericolose si svolgono secondo le disposizioni del regolamento (CEE) n. 4060/89 del Consiglio, del 21 dicembre 1989, relativo all'eliminazione di controlli effettuati alle frontiere degli Stati membri nel settore dei trasporti su strada e per vie navigabili ([4]), e del regolamento (CEE) n. 3912/92 del Consiglio, del 17 dicembre 1992, relativo ai controlli effettuati all'interno della Comunità nel settore dei trasporti su strada e per vie navigabili per quanto riguarda i mezzi di trasporto immatricolati o ammessi a circolare in un paese terzo ([5]);

considerando che il 21 novembre 1994 il Consiglio ha adottato la direttiva 94/55/CE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose su strada ([6]), e che occorre, pertanto, armonizzare procedure di controllo relative a tali trasporti nonché le definizioni rispettive per rendere più efficace la verifica dell'osservanza delle norme di sicurezza stabilite dalla direttiva;

considerando che gli Stati membri dovrebbero assicurare un sufficiente livello di controlli eseguiti su tutto il loro territorio pur evitando, nella misura del possibile, di moltiplicare oltremisura i controlli sui veicoli che ne sono oggetto;

considerando che, alla luce del principio della sussidiarietà, appare necessaria un'azione della Comunità per migliorare il livello di sicurezza del trasporto di merci pericolose;

considerando che è opportuno effettuare i controlli utilizzando una lista di elementi comuni, applicabile a questi trasporti in tutta la Comunità;

considerando, inoltre, che occore stabilire una lista di infrazioni che siano ritenute da tutti gli Stati membri sufficientemente gravi da comportare, a carico dei veicoli che le avranno commesse, l'applicazione di misure adeguate alle circostanze o agli imperativi della sicurezza, compreso, se del caso, il rifiuto di far entrare tali veicoli nella Comunità;

considerando che, per migliorare l'osservanza delle norme di sicurezza del trasporto su strada di merci pericolose, occorre prevedere controlli nelle imprese a titolo preventivo ovvero qualora siano state constatate,

---

([1]) GU n. C 26 del 29. 1. 1994, pag. 10 e GU n. C 238 del 26. 8. 1994, pag. 4.
([2]) GU n. C 195 del 18. 7. 1994, pag. 18.
([3]) Parere del Parlamento europeo del 3 maggio 1994 (GU n. C 205 del 25. 7. 1994, pag. 55), posizione comune del Consiglio, del 21 novembre 1994, (GU n. C 354 del 13. 12. 1994, pag. 1) e decisione del Parlamento europeo, del 14 marzo 1995, (GU n. C 89 del 10. 4. 1995, pag. 29).
([4]) GU n. L 390 del 30. 12. 1989, pag. 18. Regolamento modificato dal regolamento (CEE) n. 3356/91 (GU n. L 318 del 20. 11. 1991, pag. 1).
([5]) GU n. L 395 del 31. 12. 1992, pag. 6.
([6]) GU n. L 319 del 12. 12. 1994, pag. 7.

▼B

su strada, infrazioni gravi alla legislazione sul trasporto di merci pericolose;

considerando che i controlli in questione devono estendersi a tutti i trasporti su strada di merci pericolose effettuati in tutto o in parte sul territorio degli Stati membri, indipendentemente dal luogo di provenienza o di destinazione della merce o dal paese di immatricolazione del veicolo;

considerando che, in caso di infrazioni gravi o ripetute, può essere richiesto alle autorità competenti dello Stato membro di immatricolazione del mezzo o di stabilimento dell'impresa che siano adottate delle misure adeguate o che lo Stato membro richiedente sia informato sull'esito dato alla richiesta;

considerando che è opportuno sorvegliare l'applicazione della presente direttiva sulla base di una relazione che sarà presentata dalla Commissione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. La presente direttiva si applica ai controlli che gli Stati membri esercitano sui trasporti su strada di merci pericolose effettuati per mezzo di veicoli che circolano nel loro territorio o che vi entrano in provenienza da un paese terzo.

Essa non si applica ai trasporti di merci pericolose effettuati da veicoli che appartengono alle forze armate o che si trovano sotto la responsabilità di queste ultime.

2. Tuttavia, le disposizioni della presente direttiva, non pregiudicano minimamente il diritto degli Stati membri di controllare, nel rispetto del diritto comunitario, i trasporti nazionali e internazionali di merci pericolose effettuati nel loro territorio da veicoli non contemplati nella presente direttiva.

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva si intendono per:

— «veicolo» : qualsiasi veicolo a motore, completo o incompleto, destinato a circolare su strada, provvisto di almeno quattro ruote e avente una velocità massima per costruzione superiore a 25 km/h, nonché rimorchi, eccettuati i veicoli che si muovono su rotaie, i trattori agricoli e forestali e qualsiasi macchina mobile;

— «merci pericolose» : le merci pericolose definite tali dalla direttiva 94/55/CE;

— «trasporto» : qualsiasi operazione di trasporto su strada effettuata interamente o parzialmente da un veicolo, sulle pubbliche vie situate nel territorio di uno Stato membro, comprese le attività di carico e di scarico contemplate dalla direttiva 94/55/CE fatta salva la disciplina prevista dalle legislazioni degli Stati membri in merito alla responsabilità derivante da tali operazioni;

— «imprese» : qualsiasi persona fisica o giuridica con o senza scopo di lucro, qualsiasi associazione o gruppo di persone senza personalità giuridica, con o senza scopo di lucro, nonché qualsiasi organismo di rilevanza pubblica, avente personalità giuridica propria, sia che ovvero dipendente da un'autorità avante tale personalità, che trasportano, caricano, scaricano o fanno trasportare merci pericolose, nonché quelle che immagazzinano temporaneamente, raccolgono, condizionano o ricevono tali merci nel corso di un'operazione di trasporto e che sono situate sul territorio della Comunità;

— «controllo» : qualsiasi controllo, ispezione, verifica o formalità espletato dalle autorità competenti per ragioni di sicurezza inerenti al trasporto di merci pericolose.

▼B

Articolo 3

1. Gli Stati membri si accertano che una proporzione rappresentativa dei trasporti su strada di merci pericolose sia sottoposta ai controlli previsti dalla presente direttiva per verificare la conformità dei medesimi alla legislazione in materia di trasporto su strada di merci pericolose.

2. Detti controlli sono effettuati nel territorio di uno Stato membro in conformità all'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4060/89 e all'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 3912/92.

Articolo 4

1. Per effettuare i controlli previsti nella presente direttiva gli Stati membri utilizzano la lista di controllo di cui all'allegato I. Un esemplare di tale lista o un documento che attesta l'esecuzione del controllo, compilato dall'autorità che ha eseguito il controllo, dev'essere consegnato al conducente del veicolo ed essere esibito a richiesta per semplificare o per evitare, nella misura del possibile, ulteriori controlli. Il presente paragrafo lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri di effettuare appositi interventi specifici di controllo.

2. I controlli sono effettuati a campione e coprono nella misura del possibile un'ampia parte della rete stradale.

3. I luoghi scelti per questi controlli devono consentire di mettere in regola i veicoli per i quali si accerta un'infrazione o, qualora l'autorità che esegue il controllo lo reputi opportuno, di immobilizzarli sul luogo o in un luogo appositamente scelto da detta autorità senza mettere in pericolo la sicurezza.

4. Ove necessario, e a condizione che ciò non costituisca un pericolo per la sicurezza, possono essere prelevati campioni dei prodotti trasportati per farli esaminare da laboratori riconosciuti dall'autorità competente.

5. I controlli non devono superare una durata ragionevole.

Articolo 5

Fatte salve altre eventuali sanzioni che potrebbero essere applicate, qualora una o più infrazioni elencate segnatamente all'allegato II, siano state constatate nel corso di trasporto su strada di merci pericolose elencate segnatamente all'allegato II, i veicoli in questione possono essere immobilizzati — sul posto o in luogo appositament scelto a tale scopo dalle autorità competenti per il controllo — e obbligati a mettersi in regola prima di proseguire il viaggio, oppure possono costituire oggetto di altre misure adeguate alle circostanze o agli imperativi della sicurezza, compreso, se del caso, il rifiuto di far entrare tali veicoli nella Comunità.

Articolo 6

1. Si possono eseguire controlli anche nei locali delle imprese, a scopo preventivo a quando siano state constatate su strada infrazioni che compromettano la sicurezza del trasporto di merci pericolose.

2. Tali controlli devono mirare a garantire che le condizioni di sicurezza in cui si effettuano i trasporti su strada di merci pericolose siano conformi alla legislazione applicabile in materia.

Qualora siano state constatate una o più infrazioni tra quelle che figurano segnatamente all'allegato II in materia di trasporti su strada di merci pericolose, i trasporti in questione devono essere messi in regola prima di lasciare l'impresa; in caso contrario saranno oggetto di altre misure adeguate.

Articolo 7

1. Gli Stati membri si promettono reciproca assistenza per la proficua applicazione della presente direttiva.

▼B

2. Le infrazioni gravi o ripetute che compromettono la sicurezza del trasporto di merci pericolose, commesse da un veicolo o da un'impresa non residente, devono essere segnalate alle autorità competenti dello Stato membro in cui il veicolo è stato immatricolato o in cui è stabilita l'impresa.

Le autorità competenti dello Stato membro in cui è stata constatata un'infrazione grave o ripetuta possono chiedere alle autorità competenti dello Stato membro in cui il veicolo è stato immatricolato o in cui è stabilita l'impresa che siano adottate delle misure adeguate a carico del contravventore o dei contravventori.

Queste ultime comunicano alle autorità competenti dello Stato membro in cui sono state constatate le infrazioni le misure eventualmente adottate nei confronti del vettore o dell'impresa.

Articolo 8

Se, in occasione del controllo su strada di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro, le constatazioni effettuate fanno presumere che siano state commesse infrazioni gravi o ripetute non rilevabili durante il controllo per mancanza degli elementi necessari, le autorità competenti degli Stati membri interessati si promettono reciproca assistenza per chiarire la situazione. Nel caso in cui lo Stato membro competente proceda, a tal fine, ad un controllo nell'impresa, i risultati di tale controllo saranno resi noti all'altro Stato membro interessato.

Articolo 9

1. Per ogni anno solare, e entro dodici mesi dal termine di quest'ultimo, ogni Stato membro trasmette alla Commissione, conformemente al modello di cui all'allegato III, una relazione sull'applicazione della presente direttiva comprendente le seguenti indicazioni:

— se possibile il volume censito o stimato di trasporti di merci pericolose su strada (in tonnellate trasportate o in tonnellate/chilometro),

— il numero di controlli effettuati,

— il numero di veicoli controllati, secondo l'immatricolazione (veicoli immatricolati nel territorio nazionale, di altri Stati membri o di paesi terzi),

— il numero di infrazioni constatate e il tipo di infrazione,

— il numero e il tipo di sanzioni comminate.

2. Per la prima volta nel 1999 e successivamente almeno ogni tre anni, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva da parte degli Stati membri, in conformità alle informazioni di cui al paragrafo 1.

▼M1

Articolo 9 bis

Le modifiche necessarie per adattare gli allegati al progresso scientifico e tecnico nei settori disciplinati dalla presente direttiva, in particolare per tener conto delle modifiche alla direttiva 94/55/CE, sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 9 ter.

Articolo 9 ter

1. La Commissione è assistita dal comitato per il trasporto di merci pericolose istituito dall'articolo 9 della direttiva 94/55/CE, in seguito denominato il «comitato».

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE [1] tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

[1] GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

▼M1

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

▼B

Articolo 10

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1º gennaio 1997 e ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 11

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee.

Articolo 12

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

▼M2

ALLEGATO I

PROSPETTO RIEPILOGATIVO

1. Luogo di controllo	2. Data:	3. Ora:	
4. Distintivo di nazionalità e n. di immatricolazione	.....		
5. Distintivo di nazionalità e n. di immatricolazione del rimorchio/semirimorchio	.....		
6. Impresa che effettua il trasporto, indirizzo	.....		
7. Conducente/Assistente del conducente	.....		
8. Mittente, indirizzo, luogo di carico [1] [2]	.....		
9. Destinatario, indirizzo, luogo di scarico [1] [2]	.....		
10. Quantità complessiva delle merci pericolose per unità di trasporto	.....		
11. Limite di quantità ADR 1.1.3.6 superato	☐ sì	☐ no	
12. Modalità di trasporto	☐ alla rinfusa	☐ imballaggio	☐ cisterna
Documenti di bordo			
13. Documento di trasporto	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile
14. Istruzioni scritte	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile
15. Accordo bilaterale/multilaterale/autorizzazione nazionale	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile
16. Certificato di omologazione dei veicoli	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile
17. Certificato di formazione del conducente	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile
Operazione di trasporto			
18. Merce autorizzata per il trasporto	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile
19. Veicoli autorizzati per le merci trasportate	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile
20. Disposizioni relative alle modalità di trasporto (alla rinfusa, imballaggio, cisterna)	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile
21. Divieto di carico misto	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile
22. Carico, fissaggio del carico e manipolazione [3]	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile
23. Fuga di materie o danneggiamento dei colli [3]	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile
24. Marcatura di imballaggio ONU/marcatura della cisterna [2] [3] (ADR 6)	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile
25. Marcatura dell'imballaggio (ad es. n. ONU) ed etichettatura [2] (ADR 5.2)	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile
26. Segnalazione sul veicolo/cisterna (ADR 5.3.1)	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile

[1] Da completare solo se pertinente ai fini di un'infrazione.

[2] Da inserire alla voce «osservazioni» nel caso di servizi di trasporto groupage.

[3] Verifica delle infrazioni visibili.

▼**M2**

27. Marcatura del veicolo/unità di trasporto (targa arancione, temperatura elevata) (ADR 5.3.2-3)	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile

Equipaggiamento di bordo

28. Attrezzatura di sicurezza di tipo generico specificata nell'ADR	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile
29. Attrezzatura relativa alle merci trasportate	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile
30. Altre attrezzature specificate nelle istruzioni scritte	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile
31. Estintori	☐ controllato	☐ infrazione constatata	☐ non applicabile
39. Se del caso, la categoria di rischio più rilevante in relazione alle infrazioni constatate	☐ Categoria I	☐ Categoria II	☐ Categoria III

40. Osservazioni .....

41. Autorità che ha effettuato il controllo .....

▼M2

ALLEGATO II

INFRAZIONI

Ai fini della presente direttiva, l'elenco, non completo, riportato di seguito indica tre categorie di rischio (la categoria I indica i rischi più seri) e fornisce un orientamento per valutare cosa debba intendere per infrazione.

La determinazione della categoria di rischio appropriata deve tenere conto delle circostanze particolari ed essere lasciata alla valutazione dell'organismo di controllo/agente che effettua i controlli su strada.

Le infrazioni che non sono descritte nelle categorie di rischio saranno classificate conformemente alle descrizioni delle categorie.

Nel caso in cui vengano accertate più infrazioni per unità di trasporto, ai fini delle relazioni (allegato III della presente direttiva), si applica solo la categoria indicante il rischio più grave (come indicato al punto 39 dell'allegato I della presente direttiva).

1. **Categoria di rischio I**

Quando un'infrazione alle pertinenti disposizioni dell'ADR comporta un rischio elevato di morte, gravi lesioni personali o danni significativi all'ambiente, tale infrazione deve di norma condurre all'adozione di immediate e adeguate misure correttive, quali il fermo del veicolo.

Le infrazioni sono:

1) Il trasporto di merci per le quali è vietato il trasporto;

2) La fuga di sostanze pericolose;

3) Il trasporto con modalità proibite o inadeguate;

4) Il trasporto alla rinfusa in container strutturalmente inadeguati;

5) Il trasporto in un veicolo sprovvisto del pertinente certificato di omologazione;

6) Un veicolo non più conforme alle norme di omologazione e che presenta un rischio immediato (negli altri casi inserire nella categoria di rischio II);

7) L'uso di imballaggi non autorizzati;

8) L'imballaggio non è conforme alle istruzioni di imballaggio applicabili;

9) Il mancato rispetto delle disposizioni relative all'imballaggio misto;

10) Il mancato rispetto delle norme in materia di sistemazione e fissaggio del carico;

11) Il mancato rispetto delle disposizioni relative al carico misto di imballaggi;

12) Il mancato rispetto dei livelli ammissibili di riempimento di cisterne o imballaggi;

13) Il mancato rispetto delle disposizioni che limitano le quantità trasportate in una unità di trasporto;

14) Il trasporto di merci pericolose senza indicarne la presenza (ad es., documenti, marcatura o imballaggio dei colli, segnalazioni o marcature sul veicolo…);

15) Il trasporto senza segnalazioni o marcature sul veicolo;

16) L'assenza di informazioni relative alle sostanze trasportate che permettano di accertare un'infrazione della categoria di rischio I (ad es., numero ONU, denominazione della merce inviata, gruppo d'imballaggio …);

17) Il conducente è privo del certificato regolamentare di formazione professionale;

18) L'uso di fuoco o di luci non protette;

19) Il mancato rispetto del divieto di fumare.

2. **Categoria di rischio II**

Quando un'infrazione alle pertinenti disposizioni dell'ADR comporta un rischio di lesioni personali o danni all'ambiente, tale infrazione deve di norma condurre all'adozione di adeguate misure correttive, quali, se possibile e opportuno, la

▼M2

richiesta di adottare i correttivi del caso sul luogo stesso del controllo o, al più tardi, al termine dell'operazione di trasporto in corso.

Le infrazioni sono:

1) L'unità di trasporto comprende più di un rimorchio/semirimorchio;

2) Il veicolo non è più conforme alle norme di omologazione ma non presenta un rischio immediato;

3) Il veicolo non è provvisto degli estintori funzionanti prescritti; un estintore viene considerato ancora funzionante anche quando manchino il sigillo e/o la data di scadenza; non però quando è evidente che l'estintore non è più funzionante, ad esempio manometro a 0;

4) Il veicolo è sprovvisto dell'attrezzatura prevista nell'ADR o nelle istruzioni scritte;

5) Il mancato rispetto delle date delle ispezioni e dei controlli e delle disposizioni sui periodi di uso degli imballaggi, degli IBC o degli imballaggi di grosse dimensioni;

6) Il trasporto di imballaggi contenenti imballaggi, IBC o imballaggi di grosse dimensioni o di imballaggi vuoti danneggiati e non ripuliti;

7) Il trasporto di merci imballate in container strutturalmente inadeguati;

8) Le cisterne o i tank container (inclusi quelli vuoti e non ripuliti) che non sono stati chiusi adeguatamente;

9) Il trasporto di un imballaggio combinato con un imballaggio esterno non chiuso adeguatamente;

10) Le etichette, marcature o segnalazioni errate;

11) L'assenza di istruzioni scritte conformi all'ADR o istruzioni scritte non pertinenti per le merci trasportate;

12) Il veicolo non è adeguatamente sorvegliato o parcheggiato.

3. **Categoria di rischio III**

Quando un'infrazione alle pertinenti disposizioni comporta un rischio ridotto di lesioni personali o di danni all'ambiente, le adeguate misure correttive non devono necessariamente essere adottate su strada bensì in seguito nella sede dell'impresa.

Le infrazioni sono:

1) Le dimensioni delle targhe o delle etichette o delle lettere, figure o simboli sulle targhe e le etichette non sono conformi alle norme;

2) Il fatto che nella documentazione a bordo non siano disponibili informazioni diverse da quelle attinenti alla categoria di rischio I (16);

3) Il certificato di formazione professionale non è disponibile a bordo, ma è chiaro che il conducente ne è in possesso.

▼**M2**

ALLEGATO III

MODELLO DI FORMULARIO NORMALIZZATO PER LA STESURA DELLA RELAZIONE DESTINATA ALLA COMMISSIONE E RELATIVA ALLE INFRAZIONI E SANZIONI

Paese: ..... Anno: .....

CONTROLLI SUL TRASPORTO SU STRADA DI MERCI PERICOLOSE.

		Luogo di immatricolazione dei veicoli [1]			Numero totale
		Stato in cui è avvenuto il controllo	Altri Stati membri della UE	Paesi terzi	
Numero di unità di trasporto controllate sulla base del contenuto del carico (e dell'ADR)					
Numero di unità di trasporto non conformi all'ADR					
Numero di unità di trasporto fermate					
Numero di infrazioni accertate in conformità della categoria di rischio [2]	Categoria di rischio I				
	Categoria di rischio II				
	Categoria di rischio III				
Numero di sanzioni comminate per tipo di sanzione	Avvertimento				
	Ammenda				
	Altro				

STIMA DELLA QUANTITÀ TOTALE DI MERCI PERICOLOSE TRASPORTATE SU STRADA	**..... t**	**o ..... t.km**

[1] Ai fini del presente allegato il paese di immatricolazione è quello di immatricolazione del veicolo a motore.
[2] Nel caso in cui vengano accertate più infrazioni per unità di trasporto, ai fini delle relazioni si applica solo la categoria indicante il rischio più grave (come indicato al punto 39 dell'allegato I).