COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 22.12.2006
COM(2006) 852 final

2006/0278 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative au transport intérieur des marchandises dangereuses

{SEC(2006) 1725}
{SEC(2006) 1726}

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Motifs et objectifs de la proposition

Le transport international des marchandises dangereuses est réglementé par des accords internationaux. Deux instruments de ce type existent en Europe, l'un pour les transports par route, l'autre les transports par chemin de fer. Un accord parallèle est actuellement en voie de ratification pour les transports par voie navigable. Dans l'Union européenne, les réglementations concernant les transports routiers et ferroviaires ont été introduites dans le droit communautaire par deux directives qui étendent le champ d'application des règles au transport national et qui établissent un ensemble unique de règles pour toutes les opérations de transport dans le marché unique. Comme l'accord concernant les transports par voie navigable devrait être ratifié sous peu, il serait logique, pour des motifs d'harmonisation, de l'incorporer également dans le droit communautaire. Ces circonstances fournissent l'occasion d'actualiser et d'harmoniser les dispositions législatives en vigueur.

La base juridique permettant à l'Union européenne d'agir dans ce domaine est l'article 71, paragraphe 1, point c) du traité.

Contexte général

Le volume total des marchandises dangereuses transportées dans l'Union européenne tourne autour de 110 milliards de tonnes-km/an, dont 58 % par route, 25 % par chemin de fer, et 17 % par la batellerie. La tendance est à la hausse pour les transports routiers et fluviaux, et à la baisse pour les transports ferroviaires. Le transport des marchandises dangereuses dans l'ensemble des transports de marchandises représente environ 8%.

Pour assurer la sécurité et la sûreté des transports des marchandises dangereuse tout en garantissant la libre circulation et l'intermodalité dans les services de transports internationaux, les Nations unies ont élaboré et actualisé des *«Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses»*.

Les accords internationaux régissant le transport international des marchandises dangereuses sont basés sur les recommandations des Nations unies, et ont été mis en œuvre dans le secteur des transports intérieurs en Europe au moyen de trois instruments:

- l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR);
- le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID);
- l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

Presque tous les pays de l'Union européenne ont signé l'ADR et le RID.

L’ADN n’est pas encore entré en vigueur. Il est en voie de ratification et devrait entrer en vigueur en 2009 au plus tard. Neuf pays de l'Union européenne ont signé l’ADN. Deux autres systèmes basés sur l’ADN (ADN-R et ADN-D), sont actuellement appliquées dans les régions bordant le Rhin et le Danube, les pays de ces régions en étant signataires. D'autre part, il existe des règles nationales régissant les transports nationaux.

En 1997, la Commission a élaboré une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par la batellerie (modifiée en 1999). Cette proposition n'a cependant jamais été adoptée parce que l’ADN n’avait pas encore été dûment conclu. La proposition a été retirée en 2004. De ce fait, la législation de l'Union européenne ne s'applique qu’aux modes routiers et ferroviaires pour le transport terrestre des marchandises dangereuses. Pour ces deux modes, les dispositions législatives en vigueur garantissent un haut niveau de sécurité des transports, la libre prestation des services de transport, et la libre circulation des moyens de transport sur le territoire de l'Union européenne. Il n'existe aucune règle européenne pour le transport des marchandises dangereuses par les voies de navigation intérieures.
Dans la perspective de la prochaine entrée en vigueur de l'ADN, il convient d'éviter l'établissement de deux régimes différents: l'un pour les transports internationaux et l'autre pour les transports nationaux. La raison d’incorporer les accords internationaux en matière de transports routiers et ferroviaires dans le droit communautaire, à savoir la volonté d'étendre ces règles au transport national, vaut également pour la batellerie.
Dans le cadre du transport multimodal, il n'est pas souhaitable de maintenir pour chaque mode des règles distinctes que les transporteurs devraient respecter. Chaque fois que cela est possible, les règles doivent être identiques, conformément à l'objectif fixé dans les recommandations des Nations unies.

Pour des raisons historiques la législation de l'Union européenne régissant le transport des marchandises dangereuses est assez compliquée. Les actes législatifs propres à un mode particulier présentent des incohérences inutiles. En outre, certaines dispositions sont déjà obsolètes, ou le deviendront bientôt. Deux directives peuvent être considérées comme superflues, étant donné que leurs dispositions ont été incorporées dans l’ADR, le RID et l’ADN.

En dehors des questions de fond exposées ci-dessus, on a rencontré un problème technique lié à la structure actuelle des directive existantes. À chaque révision des accords internationaux, soit tous les deux ans, les annexes techniques volumineuses des directive doivent être traduites dans leur intégralité, ce qui s'est révélé extrêmement difficile, sinon impossible, à réaliser.

Si rien n'est fait ces problèmes vont subsister et s'aggraver: les règles actuelles, qui sont déjà complexes, le deviendront sans doute encore plus à chaque modification des accords internationaux; les règles obsolètes subsisteront et seront une source de confusion pour les utilisateurs; les règles risqueront davantage de ne pas être respectées. Au lieu de devenir plus conviviales, les règles de l'Union européenne risquent de le devenir encore moins. Du fait d’un recours accru à la multimodalité, l’existence de règles différentes pour les différents modes de transport entraînera encore plus de problèmes pratiques pour le transport multimodal et fera monter les coûts. Dans le secteur de la batellerie, le fait d’avoir des règles différentes pour les transports internationaux et les transports nationaux entraverait le développement de ce mode de transport, qui d’après les statistiques devrait être le mode préféré dans de nombreux cas.

Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

Le droit communautaire comprend quatre actes législatif dans ce domaine:

(1) la directive 94/55/CE du Conseil, du 21 novembre 1994, relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route

(2) la directive 96/49/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer

(3) la directive 96/35/CE du Conseil du 3 juin 1996 concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses

(4) le directive 2000/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2000 relative aux exigences minimales applicables à l'examen des conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses.

Les dispositions des directive (3) et (4) sont actuellement incluses dans les annexes des directives (1) et (2), ce qui rend ces directives sans objet pour les transports routiers et ferroviaires.
La proposition intègre et actualise les directives (1) et (2) sans introduire des changements essentiels dans les disposition relatives au transport par route et par chemin de fer. Par contre, la proposition étend le champ d'application du droit communautaire à la batellerie, ce qui est un changement important.

Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

La proposition s'inscrit dans le cadre de la législation communautaire existante concernant la sécurité dans le domaine des transports, le marché intérieur et l'environnement, et soutient la poursuite des objectifs du développement durable et de la stratégie de Lisbonne.

2) CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

Consultation des parties intéressées

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

Un comité de réglementation compétent en ces matières a été mis en place dans le cadre de la législation communautaire relative au transport des marchandises dangereuses. Les États membres et les pays de l'AELE ont été consultés par l'intermédiaire de ce comité à l'occasion de plusieurs réunions, et par l'internet dans les intervalles entre les réunions.

Le comité a régulièrement informé le Parlement européen de ses travaux par écrit.

Les associations industrielles représentant les entreprises qui participent au transport de marchandises dangereuses ont le droit d'assister avec un statut d'observateur aux réunions du comité. Elles ont ainsi pu faire connaître leur avis lors de la préparation de la proposition.

En outre, on a consulté la Commission centrale pour la navigation du Rhin en raison de son importance pour les opérations de transport sur le Rhin, compte tenu du fait que le Rhin concentre 80% du transport de marchandises dangereuses en Europe.

Une consultation publique par l'internet a été organisée du 21/05/2006 au 31/07/2006. La Commission a reçu 108 réponses. Les résultats peuvent être consultés à l'adresse suivante : http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/security/consultations/2006_07_31_fr.htm.

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Les contributaions des États membres et des parties intéressées ont fortement marqué le contenu de la proposition. On a cherché à arriver autant que possible à des positions communes pendant toute la procédure de consultation.

Une très grande majorité des réponses reçues dans le cadre de la consultation publique étaient favorables aux mesures proposées par la Commission.

Obtention et utilisation d'avis d'experts

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts extérieurs.

Analyse d'impact

Trois options ont été examinées dans l'analyse d'impact:

(1) «Codification sans changement de politique»
La portée et le contenu de la législation communautaire existante relative au transport des marchandises dangereuses seraient maintenus en l'état actuel. Le transport par la batellerie ne serait pas inclus dans le droit communautaire. On se contenterait de terminer la procédure de codification de la législation existante, déjà entamée à titre provisoire. La codification rendrait sans doute l'application des règles un peu plus facile pour les utilisateurs. Ces changements seraient sans doute bien accueillis par les parties intéressées, mais leur impact dans l'ensemble des domaines devrait être restreint.

(2) «Codification et nouvel acte législatif pour la batellerie»
La codification serait effectuée comme dans l'option 1, et on ajouterait un nouvel acte législatif communautaire régissant le transport des marchandises dangereuses par les voies de navigation intérieures. Différentes règles régionales ou nationales s'appliquent actuellement à la batellerie sur le territoire de l'Union européenne. Le nouvel acte serait basé sur le prochain accord international et s'appliquerait à la fois au transport international et national, harmonisant ainsi les règles à l'intérieur de l'Union. Cela aurait un effet économique positif pour les entreprises de transport, parce que les règles seraient plus simples, et pour les travailleurs du secteurs des transports ainsi que pour l'environnement, l'effet serait également positif parce que cela induirait une diminution du risque d'accidents. De plus les autorités nationales pourraient plus facilement veiller au respect des règles.

(3) «Révision législative incluant la navigation intérieure»
Dans cette option, il s'agit de réviser et de simplifier le corps des actes du droit communautaire concernant le transport des marchandises dangereuses, de fusionner les directives existantes et d'étendre le champ d'application à la batellerie. L'option 3 ajoute des éléments de révision et de simplification par rapport à l'option 2. Premièrement, les dispositions devenues obsolètes seraient supprimées. Leur maintien ne ferait que rendre encore inutilement plus compliquée une matière déjà complexe en soi, et se traduirait par une augmentation des risques et des coûts. Deuxièmement, les règles régissant les trois modes terrestres, à savoir le transport routier, le transport ferroviaire et la batellerie, seraient harmonisées autant que possible. L'établissement d'un ensemble de règles harmonisées devrait faciliter grandement le transport multimodal. Ces deux éléments ne seraient pas présents dans les options 1 et 2. La complexité des règles est une source de risques sur le plan de la sécurité et de l'environnement. Aussi est-il admis que l'harmonisation des règles aurait un effet bénéfique dans tous les domaines : sur le plan économique elle se traduirait par une réduction des coûts; sur le plan social, l'harmonisation faciliterait l'application des règles et renforcerait ainsi la sécurité; et sur le plan de l'environnement, les risque seraient réduits pour les mêmes raisons. Une réduction du nombre de variations dans les règles permettrait aux autorités nationales de les faire plus facilement appliquer. Enfin, les parties intéressées pourraient sans doute mieux se conformer aux règles à partir du moment où celles-ci formeraient un ensemble harmonisé et convivial. Il est clair que c'est l'option 3 qui offre le meilleur impact sur le plan économique, social et environnemental et qui favorise le mieux la bonne application des règles.

3) ÉLEMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

Résumé des mesures proposées

La nouvelle directive proposée est une mise à jour de quatre directives et de quatre décisions de la Commission relatives au transport des marchandises dangereuses, qui les fusionne en un seul acte législatif, et qui étend le champ d'application des règles communautaires à la batellerie en plus des transports par route et par chemin de fer. La proposition intègre les règles existantes en matière de transport international dans le droit communautaire et étend également l'application des règles internationales au transport national.

Base juridique

Article 71, paragraphe 1, point c) du traité.

Principe de subsidiarité

Le principe de subsidiarité s'applique parce que la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres pour les raisons suivantes:

- Des mesures ont déjà été prises au niveau de l'Union européenne, et s'appliquent déjà au transport de marchandises dangereuses par route et par chemin de fer.

- En ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses par la batellerie, il existe deux systèmes de règles régionales régissant le transport sur le Rhin et le Danube (ADN-R et ADN-D), et un troisième système (ADN des Nations unies) devrait bientôt entrer en vigueur. En outre, il existe différentes règles régissant le transport national dans les pays riverains du Rhin et du Danube ainsi que dans d'autres pays. Des mesures prises individuellement par les États membres ne permettraient pas d'arriver sur l'ensemble du territoire de l'Union à une harmonisation et une application des règles pour la batellerie aussi poussée que ce qui a été fait pour les transports par route et par chemin de fer.

Les objectifs de la proposition peuvent être mieux réalisés au niveau communautaire pour les raisons suivantes:

- L'objectif consistant à créer des règles uniformes sur l'ensemble du territoire de l'Union pour toutes les opérations de transport de marchandises dangereuses, indépendamment du mode de transport et du fait qu'il s'agisse d'un transport national ou international, ne peut être atteint sans intervention communautaire.

Les indicateurs qualitatifs suivants démontrent que l'Union est mieux à même d'atteindre les objectifs visés par la proposition.

- La part du transport multimodal augmentera.

- Les opérations de transport seront plus simples pour les exploitants des entreprise de transport et leur coût diminuera.

- Il y aura moins de risques d'accidents pour les travailleurs du secteur des transports, la population en général et l'environnement.

- Les autorités nationales pourront plus facilement faire appliquer une législation simplifiée dans le domaine des transport.

- La législation communautaire dans ce domaine sera simplifiée.

Le renforcement et l'extension de l'application des accords ADR et RID qui a résulté de leur incorporation dans le droit communautaire régissant les transports routiers et ferroviaires a démontré que l'action au niveau de l'UE était justifiée. Elle l'est également pour étendre le champ d'application au troisième mode de transport terrestre, à savoir, la batellerie.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

Principe de proportionnalité

La proposition est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons suivantes:

La question de la proportionnalité ne se pose en l'occurrence que pour la batellerie, puisque le transport des marchandises dangereuse par route et par chemin de fer est déjà réglementé par des instruments communautaires.

Les États membres qui appliquent déjà un des accords ADN régionaux (ADN-R et ADN-D), ou qui ont l'intention de le faire, ne devront consentir qu'un tout petit effort pour étendre la portée des règles au transport national, d'autant plus que l'ADN comporte déjà des dispositions particulières pour les bateaux qui assurent uniquement le transport national de

marchandises. En outre la directive proposée contient des dispositions particulières pour les États membres où la batellerie n'est guère utilisée pour transporter des marchandises dangereuses.

La directive est l'instrument le plus approprié pour deux raison:

- Les instruments communautaires en vigueur dans le domaine concerné, et qui doivent être remplacés, sont des directives.

- Pour la mise en œuvre des disposition temporaires et nationales indiquées dans les annexes de la proposition.

Comme la proposition harmonise et simplifie les règles régissant le transport des marchandises dangereuses dans l'Union, toutes les parties concernées dans les États membres verront leurs charges financières et administratives diminuer plutôt qu'augmenter. Dans le secteur de la batellerie, où les règles des l'ADN seraient appliquées pour la première fois au transport national, l'adaptation aux règles de l'ADN des bateaux exploités jusqu'alors dans le transport national pourrait, en théorie, entraîner des coûts supplémentaires, mais cela ne risque guère de se produire dans la pratique.

Choix des instrumments

Instrument proposé: directive.

D'autres instruments n'auraient pas convenu pour les raisons suivantes:
Premièrement, l'instrument proposé remplace et abroge quatre instruments existants qui sont tous des directives. Deuxièmement, l'extension du champ d'application de l'instrument proposé à la batellerie suit les mêmes principes législatifs que les directives existantes. Bien que la proposition contienne essentiellement des dispositions techniques, qui sont basées sur les recommandations des Nations unies et qui ne peuvent pas être changées, il y a aussi des exemptions et des dérogations qui peuvent être mises en œuvre dans les États membres de différentes manières. Troisièmement, l'application de la proposition à la batellerie dépend des circonstances propres à chaque État membre. La directive est donc l'instrument le plus approprié.

4) IMPLICATIONS BUDGETAIRES

La proposition vise à transférer, lorsque c'est nécessaire, vers les États membres la charge de la traduction et de la publication des annexes techniques de la directive, qui a été assumée jusqu'ici par la Communauté, et en réalité par la Commission. Ces annexes sont mises à jour tous les deux ans. La Communauté devrait donc être prête à soutenir financièrement les traductions faites au niveau national. Cependant, les économies que la communauté pourra réaliser en termes de coûts de traduction et de publication compensera l'aide accordée aux États membres.

5) INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES

Simplification

La proposition vise une simplification de la législation et des procédures administratives appliquées par les autorités publiques (de l'UE ou nationales) et les organismes privés.

Il s'agit d'une simplification substantielle du droit communautaire dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, même si le champ d'application s'en trouve étendu. Les trois modes de transport terrestre seraient régis par un seul acte juridique. La nouvelle directive devrait abroger les directives 94/55CE et 96/49CE, telles que modifiées, concernant le transport des marchandises dangereuses, les directives 96/35/CE et 2000/18/CE concernant les conseillers à la sécurité pour les marchandises dangereuses, et les décisions 2005/263 et 2005/180 de la Commission, telles que modifiées, autorisant certaines dérogations nationales aux directives 94/55/CE et 96/49/CE. Enfin, les annexes de la directive feraient seulement référence aux accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses au lieu de les y inclure textuellement. De ce fait l'acquis communautaire serait réduit de quelque 2000 pages.

Un point de détail doit être réglé. En effet, l'article 6 de la directive 82/714/CEE du Conseil établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure (en cours de modification) prévoit que tout bateau muni d'un certificat délivré au titre du règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADN-R) peut transporter des matières dangereuses sur tout le territoire de la Communauté. Comme la directive proposée prévoit la suppression progressive des certificats délivrés au titre de l'ADN-R, cet article devrait être abrogé.

La simplification de la législation communautaire devrait en simplifier la transposition dans le droit national. Le travail des autorités chargées de la mise en œuvre et de l'établissement des rapport serait rendu plus facile et plus efficace par une harmonisation des règles régissant le transport des marchandises dangereuses.
L'existence de règles simplifiées et harmonisées allégerait les procédures administratives pour tous ceux qui participent au transport de marchandises dangereuses, de l'expéditeur au destinataire. L'établissement des documents de transport et des documents accompagnant les véhicules serait également facilité par l'application de règles harmonisées, tout comme la formation des personnes impliquées et le travail des conseillers à la sécurité pour les marchandises dangereuses.

La proposition est reprise dans le Programme glissant de la Commission pour la mise à jour et la simplification de l'acquis communautaire et dans son Programme législatif et de travail sous la référence 2005/TREN/017.

Retrait de dispositions législatives en vigueur

L'adoption de la proposition entraînera l'abrogation de la réglementation existante.

Tableau de correspondance

Les États membres sont tenus de communiquer à la Commission le texte des dispositions nationales transposant la directive, ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Espace économique européen

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'EEA; il convient par conséquent qu'il lui soit étendu.

Explication détaillée de la proposition

Article premier: Champ d'application

Un des principaux points de cet article consiste à indiquer dans quelles conditions un État membre peut être exempté de l'obligation d'appliquer la directive eu égard à la batellerie.

Article 2: Définitions

Les définitions données portent sur les accords internationaux à prendre en compte, les marchandises dangereuse et les moyens de transport.

Article 3: Dispositions générales

Cet article établit les dispositions générales pour le transport des marchandises dangereuses.

Article 4: Pays tiers

Le transport au départ et à destination de pays non membres de l'Union européenne qui appliquent les accords internationaux relatifs au transport des marchandises dangereuses est autorisé.

Article 5: Restrictions pour des raisons autres que la sécurité du transport

Un État membre peut, sur son territoire, appliquer des dispositions supplémentaires concernant le transport des marchandises dangereuses pour des raisons autres que la sécurité.

Article 6: Restrictions pour des raisons de sécurité du transport

Un État membre peut appliquer des dispositions supplémentaires pour le transport national effectué par des véhicules nationaux. En cas d'accident ou d'incident, un État membre peut prendre des mesures d'urgence lorsque cela s'impose.

Article 7: Dérogations

Comme les accords internationaux et les annexes de la directive ne tiennent pas compte des particularités du transport national, les États membres peuvent, sous certaines conditions, accorder des dérogations aux dispositions de la directive en ce qui concerne le transport national. Dans certains cas, les dérogations doivent être adoptées par la Commission selon la procédure de comitologie. Les dérogations sont soumises à réexamen à des intervalles réguliers et sont listées dans les annexes de la directive.

Article 8: Dispositions transitoires

Un État membre peut maintenir certaines dispositions nationales temporaires qui sont énumérées dans les annexes de la directive.

Article 9: Adaptations

Les modifications nécessaires pour adapter les annexes au progrès scientifique et technique sont adoptées conformément à la procédure de comitologie.

Article 10: Comité

Cet article prévoit l'établissement d'un comité de réglementation pour le transport des marchandises dangereuses chargé d'assister la Commission dans le cadre de la procédure de comitologie.

Article 11: Transposition

La date cible pour l'application de la directive est fixée au 1er janvier 2009. Les révisions bisannuelles des accords internationaux à prendre en compte entreront en vigueur à cette même date.

Articles 12 et 13 Modification et abrogation

La nouvelle directive abrogera les directives 94/55CE et 96/49CE, telles que modifiées, concernant le transport des marchandises dangereuses, les directives 96/35/CE et 2000/18/CE concernant les conseillers à la sécurité pour les marchandises dangereuses, et les décisions 2005/263 et 2005/180 de la Commission, telles que modifiées, concernant les dérogations, ainsi que l'article 6 de la directive 82/714/CEE du Conseil établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.

Articles 14 et 15 Entrée en vigueur et destinataires

La date d'entrée en vigueur est fixée aux vingtième jour suivant la publication de la directive. Les États membres sont destinataires de la directive.

2006/0278 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative au transport intérieur des marchandises dangereuses

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission[1],

vu l'avis du Comité économique et social européen[2],

vu l'avis du Comité des régions[3],

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité,

considérant ce qui suit:

(1) Le transport de marchandises dangereuses par route, par chemin de fer ou par voie navigable présente un risque d'accident considérable. Il faut donc que des mesures soient prises pour assurer que ces transports se fassent dans les meilleures conditions de sécurité possible.

(2) Des règles uniformes pour le transport des marchandises dangereuses par route et par chemin de fer ont été établies respectivement par la directive 94/55/CE du Conseil, du 21 novembre 1994, relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route[4] et par la directive94/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer[5].

---

1 JO C […] du […] p.[…]
2 JO C […] du […] p.[…]
3 JO C […] du […] p.[…]
4 JO L 319 du 12.12.1994, p. 7. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/111/CE de la Commission (JO L 365 du 10.12.2004, p.25).
5 JO L 235 du 17.09.1996, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/110/CE de la Commission (JO L 365 du 10.12.2004, p. 24).

(3) Afin d'établir un régime commun pour tous les aspects du transport intérieur des marchandises dangereuses, les directives 94/55/CE et 96/49/CE devraient être remplacées par une directive unique, établissant par ailleurs des dispositions relatives au transport par la batellerie.

(4) La majorité des États membres sont parties contractantes à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), au règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et, pour autant qu'il convient de le noter, à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

(5) L'ADR, le RID et l'ADN établissent des règles uniformes de sécurité pour les transports internationaux de marchandises dangereuses. Ces règles devraient être également étendues aux transports nationaux, pour harmoniser dans toute la Communauté les conditions de transport des marchandises dangereuses, et pour assurer le fonctionnement du marché commun des transports.

(6) Les dispositions de la présente directive ne devraient pas s'appliquer au transport de marchandises dangereuses dans certaines circonstances exceptionnelles liées à la nature des véhicules ou des bateaux utilisés, ou au caractère limité du transport effectué.

(7) Chaque État membre devrait avoir le droit d'exempter le transport de marchandises dangereuses par la batellerie de l'application de la présente directive si les voies navigables sur son territoire ne sont pas reliées, par des voies navigables, aux voies navigables des autres États membres, ou si elles ne sont pas utilisées pour le transport de marchandises dangereuses.

(8) Les moyens de transport immatriculés dans des pays tiers devraient être autorisés à effectuer des transports internationaux de marchandises dangereuses sur le territoire des États membres, pour autant que cela se fasse dans le respect des dispositions de l'ADR, du RID ou de l'ADN.

(9) Chaque État membre devrait également conserver le droit de réglementer ou d'interdire - pour des raisons autres que la sécurité uniquement - le transport national de marchandises dangereuses.

(10) Chaque État membre devrait avoir la possibilité d'appliquer des règles plus sévères aux opérations de transport national effectuées par des véhicules immatriculés ou mis en circulation sur son territoire.

(11) L'harmonisation des conditions applicables au transport national de marchandises dangereuses ne devrait pas empêcher de tenir compte de circonstances nationales particulières. La présente directive doit donc accorder aux États membres la possibilité d'accorder certaines dérogations dans certaines conditions bien déterminées. Ces dérogations doivent être énumérées dans la présente directive en tant que «dispositions nationales supplémentaires».

(12) Compte tenu du niveau d'investissement requis dans ce secteur, les États membres devraient être autorisés à maintenir à titre temporaire certaines dispositions nationales spécifiques concernant les prescriptions relatives à la construction des moyens de transport ou des équipements de transport utilisant le tunnel sous la Manche, et le transport entre les États membres et les États parties à l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). Ces dispositions doivent être énumérées dans la présente directive en tant que «dispositions transitoires supplémentaires».

(13) Il est nécessaire de pouvoir adapter rapidement les annexes de la présente directive au progrès scientifique et technique, y compris à la mise au point de nouvelles technologies de repérage et de localisation, notamment pour tenir compte des nouvelles dispositions introduites dans l'ADR, le RID et l'ADN.

(14) La Commission devrait également pouvoir réviser les listes des mesures nationales supplémentaires et décider de l'application et de la mise en œuvre des mesures d'urgence en cas d'accident ou d'incident.

(15) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission[6].

(16) La commission devrait, en particulier, être habilité à adapter les annexes au progrès scientifique et technique. Comme il s'agit là de mesures de portée générale destinées à modifier ou à supprimer des éléments non essentiels de la présente directive, ou de compléter la présente directive par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, ces mesures devraient être adoptées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1929/468/CEE.

(17) Pour des motifs d'efficacité, les délais qui s'appliquent normalement dans le cadre de la procédure de réglementation avec contrôle devraient être raccourcis pour l'adoption des adaptations des annexes au progrès scientifique et technique.

(18) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir assurer l'application uniforme de règles de sécurité harmonisées dans toute la Communauté et garantir un niveau de sécurité élevé dans les opérations de transport national et international, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres agissant seuls, et peuvent donc, en raison de la portée et des effets de la présente directive, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(19) Les dispositions de la présente directive ne portent pas préjudice à l'engagement pris par la Communauté et ses États membres, au titre des objectifs fixés au chapitre 19 du plan d'action 21 de la conférence de la CNUED de Rio de Janeiro en juin 1992, de s'efforcer d'harmoniser les systèmes de classification des substances dangereuses.

---

[6] JO L 184 du 17.07.1999, p. 23. Décision modifiée en dernier lieu par la décision 2006/512/CE *(JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).*

(20) Les dispositions de la présente directive ne portent pas atteinte aux dispositions du droit communautaire concernant les conditions de sécurité dans lesquels les agents biologique et les organismes génétiquement modifiés, visés par la directive 90/219/CEE du Conseil[7], la directive 2001/18/CE du Parlement européen et du Conseil[8], et la directive 2000/54/CE du Parlement européen et du Conseil[9], doivent être transportés.

(21) Les dispositions de la présente directive sont sans préjudice de l'application d'autres dispositions communautaires dans les domaines de la sécurité et de l'hygiène du travail et de la protection de l'environnement, notamment la directive-cadre 89/391/CEE concernant la sécurité et de la santé des travailleurs au travail[10], et les directives qui en découlent telles que la directive 98/24/CE concernant les agents chimiques[11] et la directive 2004/37/CE concernant les agents cancérigènes ou mutagènes[12] .

(22) L'article 6 de la directive 82/714/CEE du Conseil, du 4 octobre 1982, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure[13] prévoit que tout bateau muni d'un certificat délivré au titre du règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADN-R) peut transporter des matières dangereuses sur tout le territoire de la Communauté dans les conditions figurant audit certificat. Consécutivement à l'adoption de la présente directive, cette disposition devra être retirée de la directive 82/714/CEE.

(23) Les directives 94/55/CE et 96/49/CE doivent donc être abrogées. Pour des raisons de clarté et de rationalité, il y a également lieu d'abroger la directive 96/35/CE du Conseil du 3 juin 1996 concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses[14], la directive 2000/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2000 relative aux exigences minimales applicables à l'examen des conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses[15], la décision 2205/263/CE de la Commission du 4 mars 2005 autorisant les États membres à adopter, en vertu de la directive 94/55/CE, certaines dérogations concernant le transport de marchandises dangereuses par route[16], et la décision 2005/180/CE de la Commission du 4 mars 2005 autorisant les États membres à adopter, en vertu de la directive 96/49/CE, certaines dérogations concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer[17].

---

7 JO L 117 du 08.05.1990, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la décision de la Commission 2005/174/CE (JO n° L 59 du 05.03.2005, p. 20).

8 JO L 106, du 17.04.2001, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1830/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 268 du 18.10.2003, p. 24).

9 JO L 262 du 17.10.2000, p. 21.

10 JO L 183 du 29.6.1989, p. 1

11 JO L 131 du 05.05.1998, p. 11

12 JO L 158 du 30.04.2004, p. 50

13 JO L 301 du 28.10.1982, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive […/…/CE* du Parlement européen et du Conseil (…)

14 JO L 145 du 19.6.1996, p. 10

15 JO L 118 du 19.5.2000, p. 41

16 JO L 85 du 2.4.2005, p. 58 Décision modifiée par la décision 2005/903/CE (JO L 328 du 15.12.2005, p. 62).

17 JO L 61 du 08.03.2005, p. 41 Décision modifiée par la décision 2005/777/CE (JO L 293 du 9.11.2005, p. 23).

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier
Champ d'application

1. La présente directive s'applique au transport des marchandises dangereuses par route, par chemin de fer, et par voie navigable à l'intérieur des États membres ou entre plusieurs États membres, y compris aux opérations de chargement et de déchargement, au transfert d'un mode de transport à un autre, et aux arrêts nécessités par les circonstances du transport.

   Elle ne s'applique pas aux transports de marchandises dangereuses

   – a) effectués par des véhicules, des wagons ou des bateaux appartenant aux forces armées ou se trouvant sous la responsabilité de ces dernières;

   – b) effectués par des navires de mer sur des voies maritimes formant une part des voies de navigation intérieures;

   – c) par des transbordeurs qui ne font que passer par une voie de navigation intérieure ou un port; ou

   – d) qui sont entièrement effectués à l'intérieur d'un périmètre fermé.

2. Dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres peuvent décider de na pas appliquer les dispositions de l'annexe III.1 pour une des raisons suivantes:

   – a) ils n'ont pas de voies de navigation intérieures;

   – b) leurs voies de navigation intérieures ne sont pas reliées, par une voie de navigation intérieure, aux voies de navigation intérieures d'autres États membres; ou

   – c) aucun transport de marchandise dangereuse n'est effectué sur leurs voies de navigation intérieures.

   L'État membre qui décide de ne pas appliquer les dispositions de l'annexe III.1 notifie sa décision à la Commission, qui en informe les autres États membres.

3. La présente directive ne porte pas atteinte au droit des États membres d'établir des prescriptions de sécurité spécifiques pour le transport national ou international de marchandises dangereuses sur leur territoire, dans la mesure où elles ne sont pas régies par la présente directive.

Article 2
Définitions

Au sens de la présente directive, on entend par:

1) «ADR»: l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, en date, à Genève, du 30 septembre 1957, avec ses modifications;

2) «RID»: le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, figurant comme appendice C à la convention relative aux transports internationaux ferroviaire (COTIF), en date, à Vilnius, du 3 juin 1999, avec ses modifications;

3) «ADN»: l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, en date, à Genève, du 26 mai 2000, avec ses modifications;

4) «véhicule»: tout véhicule à moteur destiné à circuler sur route, pourvu d'au moins quatre roues et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h, ainsi que ses remorques, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, des tracteurs agricoles et forestiers ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 40 km/h, et de toute machine mobile;

5) «wagon»: tout véhicule ferroviaire dépourvu de moyens de propulsion en propre qui roule sur ses propres roues sur une voie de chemin de fer et qui est utilisé pour le transport de marchandises;

6) «bateau»: tout bateau de navigation intérieure ou maritime.

Article 3
Dispositions générales

1. Sans préjudice de l'article 7, les marchandises dangereuses ne doivent pas être transportées dans la mesure où cela est interdit par les annexes I.1, II.1 et III.1.

2. Sans préjudice des règles générales relatives à l'accès au marché, ou des règles généralement applicables au transport des marchandises, le transport de marchandises dangereuses est autorisé sous réserve qu'il soit satisfait aux conditions établies dans les annexes I.1, II.1 et III.1.

Article 4
Pays tiers

Les transport de marchandises dangereuses entre le territoire de la Communauté et les pays tiers sont autorisés pour autant qu'ils répondent aux prescriptions de l'ADR, du RID ou de l'ADN.

Article 5

Restrictions pour des raisons autres que la sécurité du transport

Les États membres conservent le droit de réglementer ou d'interdire, pour des raisons autres que la sécurité du transport uniquement, le transport de marchandises dangereuses sur leur territoire.

Article 6

Restrictions pour des raisons de sécurité du transport

1. Les États membres peuvent pour des raisons de sécurité du transport appliquer des dispositions plus sévères concernant les transports nationaux de marchandises dangereuses effectués par des véhicules immatriculés ou mis en circulation sur leur territoire, exception faite des prescriptions relatives à la construction des véhicules.

2. Lorsque dans le cas d'un accident ou d'un incident survenu sur son territoire un État membre estime que les dispositions en matière de sécurité se sont révélées insuffisantes pour limiter les risques inhérents à l'opération de transport, et qu'il est urgent de prendre des mesures, il notifie à la Commission le projet des mesures qu'il propose de prendre.

   La Commission, agissant selon la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2, décide d'autoriser ou non la mise en œuvre des mesures et fixe la durée de l'autorisation.

Article 7

Dérogations

1. Les États membres sont libres d'autoriser l'emploi d'autres langues que celles visées aux annexes pour les transports effectués exclusivement sur leur territoire.

2. a) Sous réserve que la sécurité ne soit pas compromise, les États membres peuvent octroyer des dérogations aux annexes I.1, II.1 et III.1 pour le transport de petites quantités de certaines marchandises dangereuses sur leur territoire, à l'exception des matières moyennement et hautement radioactives, pour autant que les conditions fixées pour ces transports ne soient pas plus sévères que celles établies dans ces annexes.

   b) Sous réserve que la sécurité ne soit pas compromise, les États membres peuvent également demander des dérogations aux annexes I.1, II.1 et III.1 pour le transport de marchandises dangereuses sur leur territoire, lorsqu'il s'agit

      1) d'un transport local sur une courte distance, ou

      2) d'un transport local par chemin de fer sur des trajets dûment désignés, faisant partie d'un processus industriel défini, et strictement contrôlé dans des conditions clairement définies.

La Commission examine dans chaque cas si les conditions prévues aux points a) et b) du présent paragraphe sont remplies et décide, selon la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2, d'autoriser ou non la dérogation et de l'ajouter le cas échéant à la liste des dispositions nationales supplémentaires des annexes I.3, II.3 ou III.3.

3. La durée de validité des dérogations est fixée à 5 ans à compter de la date de l'autorisation.

Les dérogations sont appliquées sans discrimination.

4. Lorsqu'un État membre fait une demande de prorogation d'une autorisation de dérogation, la Commission réexamine la dérogation qui fait l'objet de la demande.

Si aucune modification aux annexes I.1, II.1, ou III.1 concernant les matières qui font l'objet de la dérogation n'a été adoptée, la Commission proroge l'autorisation pour une nouvelle durée de cinq ans.

Si une modification aux annexes I.1, II.1, ou III.1 concernant les matières qui font l'objet de la dérogation a été adoptée, la Commission, agissant selon la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2, peut

a) déclarer la dérogation obsolète et la retirer de l'annexe où elle figure,

b) réduire la portée de la dérogation et modifier en conséquence l'annexe où elle figure,

c) proroger l'autorisation pour une nouvelle durée de cinq ans.

5. Chaque État membre a le droit, sur son territoire, de délivrer des autorisations particulières pour des opérations de transport de marchandises dangereuses interdites par la présente directive ou effectuées dans des conditions différentes de celles établies par la présente directive, pour autant que ces opérations soient clairement définies et limitées dans le temps.

Article 8
Disposition transitoire

Les États membres peuvent maintenir, sur leur territoire, les dispositions énumérées dans les annexes I.2, II.2 et III.2.

Les États membres qui maintiennent ces dispositions en informent la Commission. La Commission en informe à son tour les autres États membres.

Article 9
Adaptations

Les modifications nécessaires pour adapter les annexes au progrès scientifique et technique, y compris en ce qui concerne l'utilisation des technologies de repérage et de localisation, dans les domaines régis par la présente directive, notamment pour tenir compte des modifications apportées à l'ADR, au RID et à l'ADN, sont adoptées selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 10, paragraphe 3.

Article 10
Comité

1. La Commission est assistée par un comité pour le transport de marchandises dangereuses.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

   Le délai visé à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est de trois mois.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

   Les délais prévus à l'article 5 bis, paragraphe 3, point c), et paragraphe 4, points b) et e), de la décision 1999/468/CE sont fixés à deux mois, un mois et deux mois, respectivement.

Article 11
Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2008. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

   Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 12
Modification

L'article 6 de la directive 82/714/CEE est supprimé.

Article 13
Abrogations

1. Les directives 94/55/CE, 96/49/CE, 96/35/CE et 2000/18/CE sont abrogées.

   Les certificats délivrés conformément aux dispositions des directives abrogées restent valides jusqu'à leur date d'expiration.

2. Les décisions 2005/263/CE et 2005/180/CE sont abrogées.

.

Article 14
Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 15
Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le Président	*Le Président*

ANNEXES

I

Transport par route

I.1. ADR

Annexes A et B de l'accord européen sur le transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), tel qu'applicable à partir du 1er janvier 2003, étant entendu que les termes «partie contractante» sont remplacés par les termes «État membre» où il y a lieu.

I.2. **Dispositions transitoires supplémentaires**

1. Le États membres peuvent maintenir les dérogations adoptées sur la base de l'article 4 de la directive 94/55/CE jusqu'au 31 décembre 2010, ou jusqu'à ce que l'annexe I.1 ait été modifiée pour traduire les recommandations de l'ONU pour le transport de marchandises dangereuses visées audit article si cette modification est effectuée avant cette date.

2. Les États membres peuvent autoriser l'utilisation sur leur territoire de citernes et de véhicules construits avant le 1er janvier 1997 et qui ne sont pas conformes à ces dispositions, mais dont la fabrication répond aux exigences nationales applicables le 31 décembre 1996, sous réserve qu'ils soient maintenus aux niveaux de sécurité exigés.

   Les citernes et les véhicules construits à partir du 1er janvier 1997 qui ne sont pas conformes à la présente directive mais dont la fabrication répond aux prescriptions de la directive 94/55/CE, qui était en vigueur à la date de leur construction, peuvent continuer à être utilisés pour des opérations de transport national.

3. Les États membres peuvent autoriser l'utilisation sur leur territoire de fûts à pression, de cadres de bouteilles et de citernes construits avant le 1er juillet 1997 et d'autres récipients construits avant le 1 juillet 2003 qui ne sont pas conformes à la présente directive, mais dont la fabrication répond aux exigences nationales applicables à la date de leur construction jusqu'au 1er juillet 2005 au plus tard pour les fûts à pression, cadres de bouteilles et citernes, et jusqu'au 1er juillet 2001 au plus tard pour les autres récipients, sous réserve que ces équipements soient maintenus aux niveaux de sécurité exigés.

4. Les États membres où la température ambiante est régulièrement inférieure à -20°C peuvent imposer sur leur territoire des normes plus strictes en matière de température d'utilisation des matériaux utilisés pour les emballages plastiques, les citernes et leurs équipements destinés au transport national de marchandises dangereuses par route, jusqu'à ce que des dispositions relatives aux températures de référence appropriées pour des zones climatiques déterminées soient incorporées dans l'annexe I.1 de la présente directive.

5. Les États membres peuvent maintenir des dispositions nationales autres que celles prévues par la présente directive en ce qui concerne la température de référence pour le transport sur le territoire national de gaz liquéfiés et de mélanges de gaz liquéfiés jusqu'à ce que des dispositions relatives aux températures de référence appropriées pour des zones climatiques désignées soient incorporées dans des normes européennes et que des références à ces normes soient ajoutées à l'annexe I.1 de la présente directive.

6. Les États membres peuvent maintenir sur leur territoire les dispositions de leur législation nationale en vigueur le 31 décembre 1996 concernant l'affichage ou l'emplacement d'un code d'action d'urgence ou d'une fiche des risques au lieu du numéro d'identification du danger qui est prévu à l'annexe I.1 de la présente directive.

I.3. Dispositions nationales supplémentaires

Dérogations accordées aux États membres pour le transport de marchandises dangereuses sur leur territoire sur la base de l'article 7, paragraphe 2

Numérotation des dérogations : RO-a/b1/b2-MS-nn
RO=Route
a/b1/b2= Article 7, paragraphe 2, point a/b1/b2
MS = État membre
nn = n° d'ordre

Basées sur l'article 7, paragraphe 2, point a)

BE Belgique

RO–a–BE–1

Objet: Classe 1 - petites quantités.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 1.1.3.6

Contenu de l'annexe de la directive: le point 1.1.3.6 limite à 20 kg la quantité d'explosifs de mine pouvant être transportée dans des véhicules ordinaires.

Contenu de la législation nationale: Les exploitants de dépôts éloignés des lieux d'approvisionnement peuvent être autorisés à transporter 25 kilogrammes de dynamite ou d'explosifs difficilement inflammables et 300 détonateurs au plus, dans des véhicules automobiles ordinaires et à des conditions à fixer par le service des explosifs dans chaque cas particulier.

Référence initiale à la législation nationale: Article 111 de l'arrêté royal du 23 septembre 1958 sur les produits explosifs, modifié par l'arrêté royal du 14 mai 2000.

RO–a–BE– 2

Objet: Transport d'emballages vides non nettoyés ayant contenu des produits de classes différentes.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.4.1.1.6

Contenu de la législation nationale: indication sur le document de transport de la mention «emballages vides non nettoyés ayant contenu des produits de classes différentes».

Référence initiale à la législation nationale: dérogation 6-97.

Autres informations: dérogation enregistrée par la Commission européenne sous le n° 21 (au titre de l'article 6, paragraphe 10).

RO–a–BE–3

Objet: adoption de RO–a–UK–4

Référence initiale à la législation nationale:

DE Allemagne

RO–a–DE–1

Objet: Emballage et chargement groupés de pièces de voiture de la classification 1.4G avec certaines marchandises dangereuses (n4).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 4.1.10 et 7.5.2.1

Contenu de l'annexe de la directive: Dispositions sur les emballages et chargements en commun.

Contenu de la législation nationale: Les numéros ONU 0431 et ONU 0503 peuvent faire partie du même chargement que certaines marchandises dangereuses (produits de construction automobile) dans des quantités données, énumérées dans cette exemption. La valeur 1000 (comparable au 1.1.3.6.4) ne doit pas être dépassée.

Référence initiale à la législation nationale: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 28.

Commentaires: L'exemption est nécessaire pour assurer une livraison rapide de pièces de sécurité automobile en fonction de la demande locale. Vu la grande diversité de cette gamme de produits, le stockage de ces derniers dans les garages locaux n'est pas chose courante.

RO–a–DE–2

Objet: Exemption de l'exigence d'emporter un document de transport et une déclaration du transporteur pour certaines quantités de marchandises dangereuses définies sous 1.1.3.6 (n1).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.4.1.1.1 et 5.4.1.1.6

Contenu de l'annexe de la directive: contenu du document de transport.

Contenu de la législation nationale: pour toutes les classes sauf la classe n° 7: le document de transport n'est pas obligatoire tant que la quantité de marchandises transportée n'excède pas les quantités indiquées sous 1.1.3.6.

Référence initiale à la législation nationale: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 18.

Commentaires: Les informations fournies par le marquage et l'étiquetage des emballages sont considérées comme suffisantes pour le transport national, car un document de transport n'est pas toujours approprié lorsqu'il s'agit d'une distribution locale.
Dérogation enregistrée par la Commission européenne sous le n° 22 (au titre de l'article 6, paragraphe 10).

RO–a–DE–3

Objet: Transport de jauges et de pompes à carburant (vides, non nettoyées).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: Dispositions applicables aux n° ONU 1202, 1203 et 1223.

Contenu de l'annexe de la directive: Emballage, marquage, documents, consignes de transport et de manutention, consignes pour les équipages.

Contenu de la législation nationale: Description des règles applicables et dispositions accessoires pour l'application de la dérogation; jusqu'à 1 000 l: comparables aux emballages vides non nettoyés; plus de 1 000 l: respect de certaines règles applicables aux citernes; transport des objets uniquement vides et non nettoyés.

Référence initiale à la législation nationale: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 24.

Commentaires: n° de liste 7, 38, 38a.

RO–a–DE–4

Objet: Exemption de petites quantités de certaines marchandises destinées à un usage privé.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: Tableau au chapitre 3.2 pour certains numéros ONU dans les classes 1 à 9.

Contenu de l'annexe de la directive: Autorisation de transport et dispositions.

Contenu de la législation nationale: Classes 1 à 9; dérogation pour de très petites quantités de diverses marchandises dans des emballages et en quantités destinés à un usage privé; maximum 50 kg par unité de transport; application des prescriptions générales pour les emballages intérieurs.

Référence initiale à la législation nationale: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 3.

Commentaires: Dérogation limitée jusqu'au 31.12.2004. N° de liste 14*.

RO–a–DE–5

Objet: Autorisation de l'emballage en commun.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 4.1.10.4 MP2

Contenu de l'annexe de la directive: Interdiction de l'emballage en commun.

Contenu de la législation nationale: Classes 1.4S, 2, 3 et 6.1; autorisation de l'emballage en commun d'objets de la classe 1.4S (cartouches pour armes de petit calibre), d'aérosols (classe 2) et de produits de nettoyage et de traitement des classes 3 et 6.1 (numéros ONU indiqués), sous forme de set à vendre en petites quantités dans des emballages du groupe II.

Référence initiale à la législation nationale: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 21.

Commentaires: n° de liste 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

DK Danemark

RO–a–DK–1

Objet: Transport par route d'emballages contenant des déchets ou des résidus de matières dangereuses, collectés auprès des ménages ou de certaines entreprises à des fins d'élimination.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: Partie 2, points 4.1.4, 4.1.10, 5.2, 5.4 et 8.2

Contenu de l'annexe de la directive:

Principes de classification. Dispositions relatives aux emballages en commun. Dispositions en matière de marquage et d'étiquetage. Document de transport.

Contenu de la législation nationale: Les emballages intérieurs contenant des déchets ou des résidus de produits chimiques collectés auprès des ménages et de certaines entreprises peuvent être emballés ensemble dans certains emballages extérieurs agréés UN. Chaque emballage intérieur ne doit pas contenir plus de 5 kilogrammes ou 5 litres. Dérogations aux

dispositions concernant la classification, le marquage et l'étiquetage, la documentation et la formation.

Référence initiale à la législation nationale: Bekendtgørelse nr. 729 af 15. august 2001 om vejtransport af farligt gods § 4, stk. 3.

Commentaires: Il n'est pas possible d'effectuer une classification précise lorsque des déchets ou des quantités résiduaires de produits chimiques sont collectés auprès des ménages et de certaines entreprises à des fins d'élimination. Les déchets sont généralement contenus dans des emballés vendus dans le commerce de détail.

RO–a–DK–2

Objet: Transport par route d'emballages contenant des substances explosives et des emballages de détonateurs dans le même véhicule.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 7.5.2.2

Contenu de l'annexe de la directive: Dispositions relatives aux emballages en commun.

Contenu de la législation nationale: Les règles de l'ADR doivent être respectées dans le transport de marchandises dangereuses par route.

Référence initiale à la législation nationale: Bekendtgørelse nr. 729 af 15. august 2001 om vejtransport af farligt gods § 4, stk. 1.

Commentaires: Il existe un besoin pratique de pouvoir emballer des substances explosives et des détonateurs dans un même véhicule pour les transporter de l'endroit où ils sont stockés vers celui où ils sont employés et inversement.
Quand la législation danoise sur le transport de marchandises dangereuses aura été modifiée, les autorités danoises autoriseront ces transports aux conditions suivantes:

(1) ne pas transporter plus de 25 kilogrammes de substances explosives du groupe D;

(2) ne pas transporter plus de 200 détonateurs du groupe B;

(3) les détonateurs et les matières explosibles doivent être emballés séparément dans des emballages certifiés ONU conformément aux règles de la directive 2000/61/CE modifiant la directive 94/55/CE;

(4) l'emballage contenant les détonateurs et celui contenant les matières explosibles doivent être séparés par une distance d'au moins 1 mètre. Cette distance doit être respectée même après un freinage brusque. L'emballage contenant les détonateurs et celui contenant les matières explosibles doivent être disposés de manière à pouvoir être retirés rapidement du véhicule;

(5) toutes les autres règles concernant le transport de marchandises dangereuses par route doivent être respectées.

FI Finlande

RO–a–FI–1

Objet: Transport de certaines quantités de marchandises dangereuses dans les bus et de petites quantités de matières faiblement radioactives destinées à des fins de soins santé et de recherche.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 4.1, 5.4

Contenu de l'annexe de la directive: Dispositions en matière d'emballage, documentation.

Contenu de la législation nationale: Le transport de marchandises dangereuses en quantités inférieures à la limite indiquée au 1.1.3.6, d'une masse nette maximale n'excédant pas 200 kg, dans des bus est autorisé sans qu'un document de transport soit requis et sans qu'il faille se conformer à toutes les prescriptions en matière d'emballage. Les véhicules utilisés pour transporter une quantité maximale de 50 kg de matières faiblement radioactives destinées à des fins de soins de santé ou de recherche ne doivent pas être marqués et équipés selon les règles de l'ADR.

Référence initiale à la législation nationale: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003, 312/2005).

RO–a–FI–2

Objet: Description des citernes vides dans le document de transport.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.4.1.1.6

Contenu de l'annexe de la directive: Dispositions particulières relatives aux emballages, véhicules, conteneurs, citernes, véhicules-batteries et CGEM vides non nettoyés.

Contenu de la législation nationale: Dans le cas des véhicules-citernes vides non nettoyés dans lesquels ont été transportées deux ou plusieurs matières portant les numéros ONU 1202, 1203 et 1223, la description dans les documents de transport peut être complétée par l'indication du dernier chargement ainsi que le nom du produit dont le point d'éclair est le plus bas: «Véhicule-citerne, 3, dernier chargement: ONU 1203 essence pour moteurs d'automobiles, II»; «Véhicule-citerne, 3, dernier chargement: ONU 1203 essence pour moteurs d'automobiles, II».

Référence initiale à la législation nationale: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

RO–a–FI-3

Objet: Étiquetage et marquage de l'unité de transport pour les explosifs.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.3.2.1.1

Contenu de l'annexe de la directive: Dispositions générales relatives à la signalisation orange.

Contenu de la législation nationale: Les unités de transport transportant (normalement dans des camionnettes) de petites quantités d'explosifs [maximum 1 000 kg (net)] vers des carrières et des chantiers peuvent être marquées, à l'avant et à l'arrière, à l'aide du placard n° 1.

Référence initiale à la législation nationale: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

FR France

RO–a–FR–1

Objet: Transport d'appareils de radiographie gamma portatifs et mobiles (18).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: Annexes A et B

Contenu de l'annexe de la directive:

Contenu de la législation nationale: Le transport d'appareils de radiographie gamma par leurs utilisateurs dans des véhicules spéciaux est exempté mais soumis à des règles spécifiques.

Référence initiale à la législation nationale: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route, article 28.

RO–a–FR–2

Objet: Transport des déchets d'activité de soins à risques infectieux et assimilés et des pièces anatomiques du numéro ONU 3291 dans la mesure où la masse transportée demeure inférieure ou égale à 15 kilogrammes.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: Annexes A et B

Contenu de la législation nationale: Exemption des exigences de l'ADR pour le transport des déchets d'activité de soins à risques infectieux et assimilés et des pièces anatomiques du numéro ONU 3291 dans la mesure où la masse transportée demeure inférieure ou égale à 15 kilogrammes.

Référence initiale à la législation nationale: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route, article 12.

RO–a–FR–3

Objet: Transport de marchandises dangereuses dans les véhicules de transport en commun de personnes (18).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 8.3.1

Contenu de l'annexe de la directive: Transport de voyageurs et de matières dangereuses.

Contenu de la législation nationale: Le transport de matières dangereuses comme colis à main est autorisé dans les véhicules de transport en commun: seules les dispositions relatives à l'emballage, au marquage et à l'étiquetage des colis prescrites sous 4.1, 5.2 ou 3.4 sont applicables.

Référence initiale à la législation nationale: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route, article 21.

Commentaires: Les voyageurs ne peuvent emporter dans leurs colis à main que des marchandises dangereuses destinées à leur usage personnel ou professionnel. Les récipients portables de gaz à usage médical transportés par les malades présentant des difficultés respiratoires sont admis dans la limite des quantités nécessaires pour un voyage.

RO–a–FR–4

Objet: Transport pour compte propre de petites quantités de marchandises dangereuses (18).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.4.1.

Contenu de l'annexe de la directive: Obligation d'avoir un document de transport.

Contenu de la législation nationale: Le transport pour compte propre de marchandises dangereuses en quantités n'excédant pas les limites fixées au point 1.1.3.6. n'est pas soumis à l'obligation du document de transport prévu au point 5.4.1.

Référence initiale à la législation nationale: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route, article 23-2.

IE Irlande

RO–a–IE–1

Objet: Exemption des prescriptions du point 5.4.0 de l'ADR en ce qui concerne le document de transport pour le transport de pesticides de classe 3 ADR, figurant au point 2.2.3.3 en tant que pesticides FT2 (point d'éclair < 23° C) et de classe 6.1 ADR, figurant au point 2.2.61.3 en tant que pesticides liquides T6 (point d'éclair supérieur ou égal à 23° C) lorsque les quantités de marchandises dangereuses transportées n'excèdent pas les quantités indiquées au point 1.1.3.6 de l'ADR.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.4

Contenu de l'annexe de la directive: Obligation d'avoir un document de transport.

Contenu de la législation nationale: Le document de transport n'est pas requis pour le transport des pesticides des classes 3 et 6.1 ADR lorsque la quantité de marchandises dangereuses transportées n'excède pas les quantités indiqués au point 1.1.3.6 de l'ADR.

Référence initiale à la législation nationale: Regulation 82(9) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004'.

Commentaires: Prescription inutile et onéreuse pour les opérations locales de transport et de livraison de ces pesticides.

RO–a–IE–2

Objet: Exemption de certaines dispositions de l'ADR concernant l'emballage, le marquage et l'étiquetage de petites quantités (inférieures aux limites fixées au point 1.1.3.6) d'objets pyrotechniques périmés des codes de classification 1.3G, 1.4G et 1.4S de la classe 1 de l'ADR, portant les numéros d'identification UN0092, UN0093, UN0403 ou UN0404, transportés vers la caserne militaire la plus proche en vue de leur élimination.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 1.1.3.6, 4.1, 5.2 et 6.1

Contenu de l'annexe de la directive: Élimination de matériel pyrotechnique périmé.

Contenu de la législation nationale: Les dispositions de l'ADR en matière d'emballage, de marquage et d'étiquetage d'objets pyrotechniques périmés portant les numéros ONU 0092, 0093, 0403, 0404 vers la caserne militaire la plus proche ne sont pas applicables, à condition que les dispositions générales de l'ADR en matière d'emballage soient respectées et que des informations complémentaires soient jointes au document de transport. Cette exemption s'applique uniquement au transport local, vers la caserne militaire la plus proche, de petites quantités de ce matériel pyrotechnique périmé en vue de leur élimination en toute sécurité.

Référence initiale à la législation nationale: Regulation 82(10) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004'.

Commentaires: Le transport de petites quantités de signaux de détresse marins périmés, en particulier par des plaisanciers et des shipchandlers, vers des casernes militaires en vue de leur élimination a posé des problèmes, particulièrement en ce qui concerne leur emballage. La dérogation s'applique aux petites quantités (inférieures à celles indiquées au 1.1.3.6) faisant l'objet d'un transport local.

RO–a–IE–3

Objet: Exemption des prescriptions des chapitres 6.7 et 6.8 en ce qui concerne le transport par route de citernes fixes nominalement vides et non nettoyées en vue de leur nettoyage, réparation ou mise à la ferraille.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 6.7 et 6.8

Contenu de l'annexe de la directive: Prescriptions en matière De conception, de construction, d'inspection et d'épreuve des emballages.

Contenu de la législation nationale: Exemption [proposée] des prescriptions des chapitres 6.7 et 6.8 de l'ADR pour le transport par route de citernes fixes nominalement vides et non nettoyées en vue de leur nettoyage, réparation ou mise à la ferraille, à condition que a) tous les tuyaux fixés à la citerne qu'il est raisonnablement possible d'enlever aient été enlevés, b) la citerne ait été équipée d'un dispositif de décompression adéquat, qui doit rester opérationnel pendant le transport, et c) toutes les ouvertures dans la citerne et dans la tuyauterie fixée à la

citerne aient été scellées de manière à empêcher des matières dangereuses de s'échapper, dans la mesure où cela est raisonnablement faisable.

Référence initiale à la législation nationale: Proposed amendment to 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

Commentaires: Ces citernes sont utilisées pour le stockage de matières dans des lieux fixes et non pour le transport de marchandises. Elles contiennent de très petites quantités de marchandises dangereuses pendant leur transport vers d'autres sites en vue de leur nettoyage, réparation, etc.

Précédemment au titre de l'article 6, paragraphe 10.

RO–a–IE–4

Objet: Exemption des prescriptions des chapitres 5.3 et 5.4, de la partie 7 et de l'annexe B de l'ADR en ce qui concerne le transport de bouteilles de gaz pour distributeurs de boissons lorsque ces bouteilles sont transportées dans le même véhicule que les boissons (pour lesquelles elles seront utilisées).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: Chapitres 5.3, 5.4, partie 7 et annexe B

Contenu de l'annexe de la directive: Marquage des véhicules, documents de transport et dispositions concernant l'équipement de transport et les opérations de transport.

Contenu de la législation nationale: Exemption [proposée] des prescriptions des chapitres 5.3 et 5.4, de la partie 7 et de l'annexe B de l'ADR pour les bouteilles de gaz utilisés dans les distributeurs de boissons lorsque ces bouteilles sont transportées dans le même véhicule que les boissons.

Référence initiale à la législation nationale: Proposed amendment to 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

Commentaires: La principale activité est la distribution de boissons (qui ne sont pas des matières relevant de l'ADR) ainsi que de petites quantités de petites bouteilles contenant les gaz nécessaires à cette distribution.

Précédemment au titre de l'article 6, paragraphe 10.

RO–a–IE-5

Objet: Exemption, pour le transport national sur le territoire de l'Irlande, des prescriptions des chapitres 6.2 et 4.1 de l'ADR relatives à la construction, aux épreuves et à l'utilisation de bouteilles et de fûts à pression contenant des gaz de classe 2 qui ont fait l'objet d'un transport multimodal, avec un trajet maritime, lorsque ces bouteilles et fûts à pression i) sont construits, testés et utilisés conformément au code IMDG, ii) ne sont pas rechargés en Irlande mais renvoyés nominalement vides dans le pays de départ du transport multimodal et iii) sont distribués au niveau local en petites quantités.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 1.1.4.2, 4.1 et 6.2

Contenu de l'annexe de la directive: Dispositions relatives au transport multimodal, avec un trajet maritime; utilisation de bouteilles et de fûts à pression pour les gaz de classe ADR 2; et construction et épreuves de ces bouteilles et fûts à pression pour les gaz de classe ADR 2.

Contenu de la législation nationale: [Proposé] Les dispositions des chapitres 4.1 et 6.2 ne s'appliquent pas aux bouteilles et fûts à pression pour les gaz de classe 2 à condition que ces bouteilles et fûts à pression i) soient construits et testés conformément au code IMDG, ii) soient utilisés conformément au code IMDG, iii) soient parvenus à l'expéditeur par un transport multimodal avec un trajet maritime, iv) soient transportés jusqu'à l'utilisateur final en un seul trajet effectué le même jour à partir du destinataire du transport multimodal [visé au point iii) ci-dessus], v) ne soient pas rechargés dans le pays mais et sont renvoyés nominalement vides dans le pays de départ de l'opération de transport multimodal [visée au point iii) ci-dessus] et vi) soient distribués en petites quantités au niveau local.

Référence initiale à la législation nationale: Proposed amendment to 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

Commentaires: En raison des spécifications exigées par les utilisateurs finals pour les gaz contenus dans ces bouteilles et fûts à pression, il est nécessaire de les importer de l'extérieur de la zone ADR. Après utilisation, ces bouteilles et fûts à pression nominalement vides doivent être renvoyés dans le pays d'origine, où ils seront rechargés en gaz spéciaux; ils ne peuvent pas être rechargés en Irlande ni d'ailleurs dans aucune autre partie de la zone ADR. Bien qu'ils ne soient pas conformes à l'ADR, ils sont conformes au code IMDG et acceptés pour ce code. Le transport multimodal commence à l'extérieur de la zone ADR et se termine chez l'importateur, d'où ces bouteilles et fûts à pression sont livrés localement en petites quantités aux utilisateurs finals. Ce transport à l'intérieur de l'Irlande relèverait de l'article 6, paragraphe 9, de la directive 94/55/CE modifiée.

LT Lituanie

RO–a–LT–1

Objet: Adoption de RO–a–UK-6

Référence initiale à la législation nationale: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (Résolution gouvernementale n° 337 relative au transport de marchandises dangereuses par route en République de Lituanie, adoptée le 23 mars).

UK Royaume-Uni

RO–a–UK–1

Objet: Transport de certaines sources radioactives à faible risque telles réveils, montres, détecteurs de fumée ou boussoles de poche (E1)

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: la plupart des exigences de l'ADR

Contenu de l'annexe de la directive: Exigences relatives au transport de matières de classe 7.

Contenu de la législation nationale: Exemption totale des dispositions de la réglementation nationale de certains produits commerciaux contenant de faibles quantités de matières radioactives. (Un dispositif lumineux conçu pour être porté par une personne; dans un quelconque véhicule ou voiture de chemin de fer, pas plus de 500 détecteurs de fumée à usage domestique dont l'activité individuelle ne dépasse pas 40 kBq ; ou, dans un quelconque véhicule ou voiture de chemin de fer, pas plus de 5 produits lumineux au tritium gazeux dont l'activité ne dépasse pas 10 GBq).

Référence initiale à la législation nationale: Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5 (4) (d). Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(10)

Commentaires: Cette dérogation est une mesure à court terme qui ne sera plus nécessaire une fois que des amendements similaires au règlement de l'AIEA auront été incorporés dans l'ADR.

RO–a–UK-2

Objet: Exemption à l'exigence d'emporter un document de transport pour certaines quantités de marchandises dangereuses (autres que de classe 7) définies au point 1.1.3.6 (E2)

Référence à l'annexe I.1 de la directive: 1.1.3.6.2 et 1.1.3.6.3

Contenu de l'annexe de la directive: Exemption de certaines exigences pour certaines quantités par unité de transport.

Contenu de la législation nationale: Le document de transport n'est pas obligatoire pour de petites quantités, sauf si elles font partie d'un chargement plus important.

Référence initiale à la législation nationale: Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(a).

Commentaires: Cette exemption convient aux transports nationaux, où un document de transport n'est pas toujours approprié en cas de distribution locale.

RO–a–UK-3

Objet: Exemption de l'obligation d'équiper de matériel anti-incendie les véhicules transportant des matières faiblement radioactives (E4)

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 8.1.4

Contenu de l'annexe de la directive: Obligation d'équiper les véhicules de matériel de lutte contre l'incendie

Contenu de la législation nationale: Suppression de l'exigence d'emporter des extincteurs à bord de véhicules ne transportant que des colis exceptés (ONU 2908, 2909, 2910 et 2911).

Assouplissement de l'exigence lorsque seul un petit nombre de colis est transporté.

Référence initiale à la législation nationale: Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5 (4) (d).

Commentaires: L'emport de matériel anti-incendie est non pertinent en pratique pour le transport des n° ONU 2908, 2909, 2910 et ONU 2911, souvent autorisé à bord de petits véhicules.

RO–a–UK-4

Objet: Distribution de marchandises en emballages intérieurs à des détaillants ou utilisateurs, en petites quantités (sauf celles des classes 1, 4.2, 6.2 et 7), à partir de centres de distribution locaux vers des détaillants ou des consommateurs et à partir de détaillants vers des utilisateurs finaux (N1)

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 6.1.

Contenu de l'annexe de la directive: Prescriptions relatives à la construction et l'épreuve des emballages.

Contenu de la législation nationale: Il n'est pas nécessaire qu'une marque RID/ADR ou ONU soit affectée aux emballages ou que ceux-ci soient marqués d'une autre manière s'il contiennent des quantités limitées de marchandises comme établi à la liste 3.

Référence initiale à la législation nationale: Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(4) and Regulation 36 Authorisation Number 13

Commentaires: Les exigences ADR sont inadéquates pour les étapes finales d'un transport allant d'un dépôt de distribution à un détaillant ou à un utilisateur ou d'un détaillant à un consommateur final. Le but de cette dérogation est de faire en sorte que les récipients internes de marchandises destinées à la distribution de détail puissent être transportés sans emballage extérieur sur le trajet final d'un voyage de distribution local.

RO–a–UK-5

Objet: Permettre des quantités totales maximales par unité de transport différentes pour les marchandises de classe 1 des catégories 1 et 2 du tableau visé sous 1.1.3.6.3 (N10).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 1.1.3.6.3 et 1.1.3.6.4

Contenu de l'annexe de la directive: Exemptions liées aux quantités transportées par unité de transport.

Contenu de la législation nationale: Établissement de règles prévoyant des exemptions pour des quantités limitées et des chargements groupés d'explosifs.

Référence initiale à la législation nationale: Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg 13 and Schedule 5; reg. 14 and Schedule 4.

Commentaires: Permettre des limites de quantité différentes pour les marchandises de classe 1, c'est-à-dire 50 pour la catégorie 1 et 500 pour la catégorie 2. Pour les besoins du calcul de chargements en commun, les facteurs de multiplication sont de 20 pour la catégorie de transport 1 et de 2 pour la catégorie de transport 2.
Précédemment une dérogation au titre de l'article 6, paragraphe 10.

RO–a–UK-6

Objet: Augmentation de la masse maximale nette autorisée d'articles explosifs dans les véhicules EX/II (N13).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 7.5.5.2

Contenu de l'annexe de la directive: Limitation des quantités transportées de matières et objets explosibles.

Contenu de la législation nationale: Limitation des quantités transportées de matières et objets explosibles.

Référence initiale à la législation nationale: Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 13, Schedule 3.

Commentaires: La réglementation du Royaume-Uni autorise une masse maximale nette de 5 000 kg dans les véhicules de type II pour les groupes de compatibilité 1.1C, 1.1D, 1.1E et 1.1J.

Beaucoup d'objets de classe 1.1C, 1.1D, 1.1E et 1.1J transportés en Europe sont volumineux ou encombrants et font plus de 2,50 mètres de long. Ce sont principalement des objets explosibles à usage militaire. Les limitations imposées à la construction des véhicules EX/III (obligatoirement couverts) rendent très difficiles le chargement et le déchargement de ces objets. Certains d'entre eux nécessiteraient des moyens de chargement et de déchargement spécialisés au début et à la fin du voyage. Or, ces moyens existent rarement en pratique. Il n'y a que peu de véhicules EX/III en service au Royaume-Uni et il serait extrêmement coûteux de demander à l'industrie de construire davantage de ces véhicules spécialisés EX/III pour transporter ce type d'explosifs.

Au Royaume-Uni, les explosifs militaires sont surtout transportés par des entreprises commerciales qui, de ce fait, ne peuvent bénéficier des avantages de l'exemption reconnue aux véhicules militaires par la directive-cadre. Pour résoudre ce problème, le Royaume-Uni a toujours permis que ces articles soient transportés à bord de ces véhicules EX/II jusqu'à une masse de 5 000 kilogrammes. La limite actuelle n'est pas toujours suffisante étant donné qu'un article contient parfois plus de 1 000 kg d'explosifs.

Les deux seuls accidents impliquant des explosifs de mine (plus de 5 000 kg) et survenus depuis 1950 ont eu lieu tous les deux dans les années 50. Ils ont été provoqués par un feu de pneu et par l'inflammation d'une bâche due à la surchauffe de l'échappement. Ces feux se seraient tout aussi bien produits avec des chargements plus petits. Ils n'ont fait aucun mort ni blessé.

L'expérience empirique a prouvé que des articles explosifs correctement emballés n'ont que peu de chance d'être mis à feu sous l'effet d'un choc (collision entre véhicules, par exemple). Des preuves tirées de rapports militaires et les résultats d'essais d'impact de missiles montrent qu'il faut une vitesse d'impact supérieure à celle créée par la chute d'une hauteur de 12 mètres pour amorcer des cartouches.

Les normes de sécurité actuelles n'en seraient pas affectées.

RO–a–UK-7

Objet: Exemption aux exigences de surveillance de certaines marchandises de classe 1 (N12) en petites quantités.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 8.4 et 8.5 S1(6)

Contenu de l'annexe de la directive: Prescriptions relatives à la surveillance des véhicules transportant certaines quantités de marchandises dangereuses.

Contenu de la législation nationale: La législation nationale prescrit des installations de stationnement et de surveillance sûres, mais n'exige pas que certains chargement de classe 1 soient surveillés en permanence comme l'exige le chapitre 8.5, point S1, paragraphe 6, de l'ADR.

Référence initiale à la législation nationale: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 24.

Commentaires: Les exigences de surveillance de l'ADR ne sont pas toujours réalisables dans le contexte national.

RO–a–UK-8

Objet: Allégement des restrictions relatives au transport par wagon, véhicule et récipient de chargements groupés d'explosifs et d'explosifs avec d'autres marchandises dangereuses (N4/5/6).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 7.5.2.1 et 7.5.2.2

Contenu de l'annexe de la directive: Restrictions sur certains types de chargements groupés.

Contenu de la législation nationale: La législation nationale est moins restrictive en ce qui concerne les chargements groupés d'explosifs, à condition que leur transport puisse s'effectuer sans risque.

Référence initiale à la législation nationale: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 18.

Commentaires: Le Royaume-Uni souhaite autoriser certaines variations dans les règles de groupage d'explosifs entre eux et d'explosifs avec d'autres marchandises dangereuses. Toute variation comportera une limitation quantitative d'une des parties constituant le chargement et ne sera permise qu'à condition que «toutes les mesures raisonnablement possibles aient été

prises pour éviter que les explosifs entrent en contact avec des marchandises qu'ils pourraient mettre en danger ou qui pourraient elles-mêmes mettre ces marchandises en danger».

Les variations que le Royaume-Uni souhaite autoriser sont, par exemple:

1. Les explosifs relevant des numéros ONU 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 ou 0361 peuvent être transportés dans le même véhicule que les marchandises dangereuses relevant du numéro 1942 de la classification ONU. La quantité de UN 1942 dont le transport est autorisé doit être limitée en l'assimilant à un explosif de 1.1D.

2. Les explosifs relevant des numéros ONU 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 ou 0453 peuvent être transportés dans le même véhicule que des marchandises dangereuses (à l'exception des gaz inflammables, des matières infectieuses et des matières toxiques) de la catégorie de transport 2 ou des marchandises dangereuses de catégorie 3, ou encore n'importe quelle combinaison d'entre elles, pourvu que la masse totale ou le volume total des marchandises dangereuses de la catégorie de transport 2 n'excède pas 500 kilogrammes ou litres et que la masse totale nette de ces explosifs n'excède pas 500 kilogrammes.

3. Les explosifs 1.4G peuvent être transportés dans le même véhicule que des liquides et des gaz inflammables de la catégorie de transport 2 ou que des gaz non inflammables et non toxiques de la catégorie de transport 3, ou encore avec n'importe quelle combinaison de ceux-ci, pourvu que la masse ou le volume total de marchandises dangereuses de la catégorie de transport 2 n'excède pas ensemble 200 kg ou l et que la masse totale d'explosifs n'excède pas 20 kg.

4. Les articles explosifs ONU 0106, 0107 ou 0257 peuvent être transportés avec des articles explosifs des groupes de compatibilité D, E ou F dans la composition desquels ils entrent. La quantité totale d'explosifs relevant des numéros ONU 0106, 0107 ou 0257 ne doit pas dépasser 20 kilogrammes.

RO–a–UK-9

Objet: Solution de remplacement à la pose de la signalisation orange pour les petits envois de matières radioactives dans des petits véhicules.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.3.2

Contenu de l'annexe de la directive: Obligation de poser des panneaux de couleur orange sur des petits véhicules transportant des matières radioactives.

Contenu de la législation nationale: Permet toute dérogation approuvée au titre de cette procédure. La dérogation demandée est la suivante:

1. les véhicules doivent :

   a) être signalés conformément aux dispositions applicables du point 5.3.2 de l'ADR, ou

b) porter un avis conforme aux exigences du point 2 ci-après lorsqu'ils pèsent moins de 3 500 kg, qu'ils transportent moins de 10 emballages de matières non fissiles ou fissiles mais non radioactives et que la somme des indices de transport de ces emballages ne dépasse pas 3.

2. Aux fins du point 1 ci-dessus, l'avis à apposer sur un véhicule transportant des matières radioactives doit répondre aux conditions suivantes:

a) Avoir au moins 12 cm de côté. Toutes les inscriptions de cet avis doivent être en caractères noirs, gras et lisibles. Elles doivent aussi être en creux ou en relief. Les lettres majuscules du mot «RADIOACTIVE» doivent avoir au moins 12 mm de haut et toutes les autres majuscules au moins 5 mm;

b) Il doit être résistant au feu en ce sens que les mots de l'avis doivent rester lisibles après un incendie subi par le véhicule.

c) Il doit être rangé dans le véhicule de manière sûre, à un endroit où il soit tout à fait visible du conducteur mais sans obstruer son champ de vision, et n'être posé que quand le véhicule transporte des matières radioactives.

d) Il doit être de forme approuvée et mentionner le nom, l'adresse et le numéro de téléphone à composer en cas d'urgence.

Référence initiale à la législation nationale: Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5 (4) (d).

Commentaires: La dérogation est requise pour des mouvements limités de petites quantités de matières radioactives, essentiellement des doses destinées à un seul patient, entre des installations hospitalières locales où sont employés de petits véhicules se prêtant mal à la pose de panneaux oranges, même de petites dimensions. L'expérience a montré que la fixation de panneaux oranges sur ces véhicules posait des problèmes et qu'ils étaient difficiles à maintenir dans les conditions de circulation normales. Les véhicules portent des plaques-étiquettes identifiant les contenus conformément au point 5.3.1.5.2 (et normalement 5.3.1.7.4) de l'ADR et désignant clairement la nature du danger. De plus, un avis résistant au feu donnant une information pertinente pour les cas d'urgence doit être placé à un endroit clairement visible. En pratique, l'information ainsi fournie ira au-delà de ce qu'exige le point 5.3.2 de l'ADR.

Basé sur l'article 7, paragraphe 2, point b1

BE Belgique

RO–b1–BE–1

Objet: Transport à proximité immédiate de sites industriels avec passage sur la voie publique.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: Annexes A et B

Contenu de l'annexe de la directive: Annexes A et B

Contenu de la législation nationale: Les dérogations concernent les documents, l'étiquetage et le marquage des emballages et le certificat du conducteur.

Référence initiale à la législation nationale: Dérogations 2-89, 4,97 et 2-2000.

Commentaires: Les marchandises dangereuses sont transférées entre des locaux.

– Dérogation 2-89: utilisation de la voie publique (produits chimiques sous emballages).

– Dérogation 4-97: distance de 2 km (lingots de fonte brute à une température de 600 °C).

– Dérogation 2-2000: distance approximative de 500 m (IBC, PG II, III classes 3, 5.1, 6.1, 8 et 9).

RO–b1–BE–2

Objet: Déplacement de citernes vides non destinées à servir d'équipement de transport.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 1.1.3.2. (f)

Contenu de la législation nationale: Le déplacement de citernes fixes nominalement vides à des fins de nettoyage et/ou de réparation est autorisé.

Référence initiale à la législation nationale: Exemption 6-82, 2-85.

Commentaires: Dérogation enregistrée par la Commission européenne sous le n° 7 (au titre de l'article 6, paragraphe 10).

RO–b1–BE–3

Objet: Formation des conducteurs

Transport local des n° ONU 1202, 1203 et 1223 sous emballages et en citernes (en Belgique, rayon de 75 km autour du siège social).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 8.2

Contenu de l'annexe de la directive:
Structure de la formation:
1) formation «emballages»
2) formation «citernes»
2) formation spéciale Cl 1.
2) formation spéciale Cl 7.

Contenu de la législation nationale: Définitions - certificat - délivrance - duplicata - validité et prolongation - organisation des cours et examens - dérogations - sanctions - dispositions finales.

Référence initiale à la législation nationale: À préciser dans la réglementation à venir.

Commentaires: On propose de donner un cours initial suivi d'un examen limité au transport des n° ONU 1202, 1203 et 1223 en emballages et citernes, dans un rayon de 75 km autour du siège social (la longueur de la formation doit satisfaire aux prescriptions de l'ADR). Après cinq ans, le chauffeur doit suivre un cours de remise à niveau et passer un examen. Le certificat portera la mention «transport national des n° ONU 1202, 1203 et 1223 conformément à l'article 6, paragraphe 9, de la directive 94/55/CE».

RO–b1–BE–4

Objet: Transport de marchandises dangereuses en réservoirs pour être éliminées par incinération.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 3.2

Contenu de la législation nationale: Par dérogation au tableau du chapitre 3.2, il est permis d'employer un conteneur-citerne portant le numéro de code L4BH au lieu du numéro L4DH pour le transport du liquide hydroréactif, toxique, III, NSA, sous certaines conditions.

Référence initiale à la législation nationale: Dérogation 01 – 2002.

Commentaires: Ce règlement ne peut être appliqué qu'au transport de déchets dangereux à courte distance.

RO–b1–BE–5

Objet: Transport de déchets vers des installations de traitement des déchets.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.2, 5.4, 6.1 (ancient règlement : A5, 2X14, 2X12)

Contenu de l'annexe de la directive: Classification, marquage et prescriptions en matière d'emballage.

Contenu de la législation nationale: Au lieu de classer les déchets conformément à l'ADR, les déchets sont classés dans différents groupes (solvants inflammables, peintures, acides, batteries, etc.) pour éviter des réactions dangereuses dans un groupe. Les prescriptions relatives à la fabrication des emballages sont moins restrictives.

Référence initiale à la législation nationale: Arrête royal relatif au transport de marchandises dangereuses par route.

Commentaires: Ce règlement peut être appliqué au transport de petites quantités de déchets vers les installations de traitement.

RO–b1–BE–6

Objet: Adoption de RO–a–SE-5

Référence initiale à la législation nationale:

RO–b1–BE–7

Objet: Adoption de RO–b1–SE–6

Référence initiale à la législation nationale:

RO–b1–BE–8

Objet: Adoption de RO–b1–UK–2

Référence initiale à la législation nationale:

DE Allemagne

RO–b1–DE–1

Objet: Abandon de certaines mentions sur le document de transport (n2).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.4.1.1.1

Contenu de l'annexe de la directive: Contenu du document de transport.

Contenu de la législation nationale: Pour toutes les classes sauf les classes 1 (sauf 1.4S), 5.2 et 7:

Pas d'indication requise sur le document de transport:

a) concernant le destinataire en cas de distribution locale (sauf pour les chargements complets et les transports selon des itinéraires particuliers);

b) concernant le nombre et les types d'emballages, si le 1.1.3.6 n'est pas appliqué et si le véhicule est conforme à toutes les dispositions des annexes A et B;

c) pour les réservoirs vides non nettoyés, le document de transport du dernier chargement est suffisant.

Référence initiale à la législation nationale: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 18.

Commentaires: L'application de toutes les dispositions serait irréalisable dans le genre de trafic concerné.
Dérogation enregistrée par la Commission européenne sous le n° 22 (au titre de l'article 6, paragraphe 10).

RO–b1–DE–2

Objet: Transport en vrac de matières de classe 9 contaminées par des PCB.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 7.3.1

Contenu de l'annexe de la directive: Transport en vrac.

Contenu de la législation nationale: Autorisation de transport en vrac dans des caisses mobiles ou des conteneurs scellés de manière à ce qu'ils soient étanches aux liquides et à la poussière.

Référence initiale à la législation nationale: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 11.

Commentaires: Dérogation 11 limitée jusqu'au 31.12.2004; à partir de 2005, mêmes dispositions dans l'ADR et le RID.
Voir aussi l'accord multilatéral M137.
N° de liste 4*.

RO–b1–DE–3

Objet: Transport de déchets dangereux en colis.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: Parties 1 à 5

Contenu de l'annexe de la directive: Classification, emballage et marquage.

Contenu de la législation nationale: Classes 2 à 6.1, 8 et 9: emballage en commun et transport de déchets dangereux en colis et GRV: les déchets doivent être contenus dans des emballages intérieurs (tels qu'ils sont collectés) et classés en groupes spécifiques (pour éviter des réactions dangereuses dans un groupe de déchets); instructions écrites spéciales pour les groupes de déchets, utilisées comme lettre de voiture; collecte des déchets domestiques et de laboratoire, etc.

Référence initiale à la législation nationale: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 20.

Commentaires: N° de liste 6*.

DK Danemark

RO–b1–DK–1

Objet: ONU 1202, 1203, 1223 et classe 2 - pas de document de transport.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.4.1.

Contenu de l'annexe de la directive: Document de transport requis.

Contenu de la législation nationale: Le document de transport n'est pas nécessaire pour transporter, en vue de leur distribution, des huiles minérales de classe 3, n° ONU 1202, 1203 et 1223 et des gaz de classe 2 (marchandises à livrer à deux récipients ou plus et collecte des marchandises en retour dans des situations similaires), pourvu que les instructions écrites mentionnent, outre les informations demandées dans l'ADR, le n° ONU, le nom et la classe.

Référence initiale à la législation nationale: Bekendtgørelse nr. 729 af 15/08/2001 om vejtransport af farligt gods.

Commentaires: La dérogation nationale ci-dessus est justifiée par le fait que, grâce à la mise au point d'équipements électroniques, les compagnies pétrolières, par exemple, sont en mesure de transmettre en continu à leurs véhicules des informations sur leurs clients. Comme cette information n'est pas encore disponible au moment où commence le transport et qu'elle sera transmise aux véhicules en cours de route, il n'est pas possible d'établir des documents de transport avant le début du voyage. Ces genres de transports sont limités à des zones restreintes.
Le Danemark bénéficie actuellement d'une dérogation pour une disposition semblable au titre de l'article 6, paragraphe 10.

EL Grèce

RO–b1–EL–1

Objet: Dérogation aux prescriptions de sécurité applicables aux citernes fixes (véhicules-citernes) immatriculées avant le 31.12.2001, pour le transport local de certaines catégories de matières dangereuses en petites quantités.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 1.6.3.6, 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5, 6.8.2.1.17-6.8.2.1.22, 6.8.2.1.28, 6.8.2.2, 6.8.2.2.1, 6.8.2.2.2.

Contenu de l'annexe de la directive: Prescriptions relatives à la construction, aux équipements, à l'agrément de type, aux contrôles et épreuves et au marquage des citernes fixes (véhicules-citernes), des citernes démontables et des conteneurs-citernes et caisses mobiles citernes, dont les réservoirs sont construits en matériaux métalliques, ainsi que des véhicules-batteries et conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM).

Contenu de la législation nationale: Disposition transitoire: les citernes fixes (véhicules-citernes), citernes démontables et conteneurs-citernes immatriculés pour la première fois en Grèce entre le 01.01.1985 et le 31.12.2001 peuvent rester en service jusqu'au 31.12.2010. Cette disposition transitoire concerne les véhicules destinés au transport des matières dangereuses suivantes: ONU 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262, 3257. Elle est censée concerner le transport de petites quantités ou le transport local par des véhicules immatriculés pendant la période précitée. Cette disposition transitoire s'applique aux véhicules-citernes modifiés conformément:

1. aux points de l'ADR relatifs aux contrôles et épreuves: 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5 (ADR 1999: 211.151, 211.152, 211.153 et 211.154);

2. à une épaisseur de paroi d'au moins 3 mm d'acier doux pour les citernes d'une capacité maximale de 3 500 litres et d'au moins 4 mm d'acier doux pour les citernes d'une capacité maximale de 6 000 litres, quel que soit le type ou l'épaisseur des cloisons;

3. si le matériau employé est l'aluminium ou un autre métal, les citernes doivent remplir les exigences d'épaisseur et les autres spécifications techniques découlant des dessins techniques approuvés par les autorités locales du pays où elles étaient immatriculées précédemment. À défaut de dessins techniques, les citernes doivent remplir les conditions du point 6.8.2.1.17 (211.127);

4. les citernes doivent satisfaire aux marginaux 211.128, 6.8.2.1.28 (211.129) ainsi qu'aux points 6.8.2.2, 6.8.2.2.1 et 6.8.2.2.2 (211.130, 211.131).

Plus précisément, les véhicules-citernes d'une masse inférieure à 4 tonnes utilisés pour le transport local de gasoil uniquement (ONU 1202) et immatriculés pour la première fois avant le 31.12.2002, dont l'épaisseur de paroi est inférieure à 3 mm, ne peuvent être utilisés que s'ils sont transformés conformément au marginal 211.127 (5)b4 (6.8.2.1.20).

Référence initiale à la législation nationale: Τεχνικές Προδιαγραφές κατασκευής, εξοπλισμού και ελέγχων των δεξαμενών μεταφοράς συγκεκριμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων για σταθερές δεξαμενές (οχήματα-δεξαμενές), αποσυναρμολογούμενες δεξαμενές που βρίσκονται σε κυκλοφορία. (Prescriptions relatives à la construction, à l'équipement, aux inspections et aux épreuves des citernes fixes (véhicules-citernes) et citernes démontables en circulation, pour certaines catégories de marchandises dangereuses).

RO-b1–EL–2

Objet: Dérogation aux prescriptions relatives à la construction du véhicule de base, pour les véhicules destinés au transport local de marchandises dangereuses et immatriculés pour la première fois avant le 31 décembre 2001.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: ADR 2001: 9.2, 9.2.3.2, 9.2.3.3.

Contenu de l'annexe de la directive: Prescriptions relatives à la construction des véhicules de base.

Contenu de la législation nationale: La dérogation s'applique aux véhicules destinés au transport local de marchandises dangereuses (categories UN 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262 and 3257) immatriculés pour la première fois avant le 31 décembre 2001.

Les véhicules précités doivent satisfaire aux prescriptions de la partie 9 (points 9.2.1 à 9.2.6) de l'annexe B de la directive 94/55/CE, sauf les dérogations suivantes.

La conformité aux exigences du paragraphe 9.2.3.2 n'est requise que si le véhicule est équipé par son constructeur d'un dispositif de freinage antiblocage; il doit être muni d'un dispositif de freinage d'endurance tel que défini au point 9.2.3.3.1 mais pas nécessairement conforme aux points 9.2.3.3.2. et 9.2.3.3.3.

L'alimentation électrique du tachygraphe s'effectue par l'intermédiaire d'un dispositif de sécurité connecté directement à la batterie (marginal 220 514) et l'équipement électrique du mécanisme de levage de l'essieu de bogie doit être installé là où il l'a été pour la première fois par le constructeur du véhicule et être logé dans un boîtier de protection étanche approprié (marginal 220 517).

Les véhicules-citernes spécifiques d'une masse maximale inférieure à 4 tonnes destinés au transpport local de fioul de chauffage (UN: 1202) doivent satisfaire aux conditions des points 9.2.2.3, 9.2.2.6, 9.2.4.3 et 9.2.4.5 mais pas nécessairement aux autres.

Référence initiale à la législation nationale: Τεχνικές Προδιαγραφές ήδη κυκλοφορούντων οχημάτων που διενεργούν εθνικές μεταφορές ορισμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων. (prescriptions techniques pour les véhicules déjà en service, destinés au transport local de certaines catégories de marchandises dangereuses).

Commentaires: Les véhicules précités sont peu nombreux par rapport au nombre total de véhicules déjà immatriculés et ne sont, en outre, destinés qu'à des transports locaux. La forme de la dérogation demandée, l'importance de la flotte de véhicules concernée et le type de marchandises transportées ne créent pas de problème de sécurité routière.

ES Espagne

RO–b1–ES–1

Objet: Équipements spéciaux pour l'application d'ammoniac anhydre.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 6.8.2.2.2.

Contenu de l'annexe de la directive: Afin éviter toute perte de contenu en cas d'avarie aux organes extérieurs (tubulures, organes latéraux de fermeture), l'obturateur interne et son siège doivent être protégés contre les risques d'arrachement sous l'effet de sollicitations extérieures, ou conçus pour s'en prémunir. Les organes de remplissage et de vidange (y compris les brides ou bouchons filetés) et les capots de protection éventuels doivent être assurés contre toute ouverture intempestive.

Contenu de la législation nationale: Les citernes utilisées à des fins agricoles pour l'application d'ammoniac anhydre qui ont été mises en service avant le 1er janvier 1992 peuvent être équipées de dispositifs de sécurité externes, au lieu de dispositifs internes, à condition qu'ils assurent une protection au moins équivalente à celle assurée par la paroi de la citerne.

Référence initiale à la législation nationale: Real Decreto 2115/1998. Anejo 1. Apartado 3.

Commentaires: Avant le 1er janvier 1992, un type de citerne équipée de dispositifs de sécurité externes était utilisé exclusivement dans l'agriculture pour l'épandage d'ammoniac anhydre directement sur le sol. Diverses citernes de ce type sont toujours en service aujourd'hui. Elles sont rarement transportées en charge sur les routes et sont utilisées uniquement pour l'épandage d'engrais dans les grandes exploitations agricoles.

FI Finlande

RO–b1–FI–1

Objet: Modification des informations dans le document de transport concernant les matières explosibles.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.4.1.2.1 a)

Contenu de l'annexe de la directive: Dispositions spécifiques à la classe 1.

Contenu de la législation nationale: Dans le document de transport, il est admissible d'indiquer le nombre de détonateurs (1 000 détonateurs correspondent à 1 kg d'explosifs) au lieu de la masse nette réelle des matières explosibles.

Référence initiale à la législation nationale: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

Commentaires: Cette information est considérée comme suffisante pour les transports nationaux. Cette dérogation est appliquée principalement au transport local de petites quantités dans le secteur minier.
Dérogation enregistrée par la Commission européenne sous le numéro 31.

FR France

RO–b1–FR–1

Objet: Utilisation du document maritime comme document de transport sur les trajets courts à partir du lieu de déchargement du navire.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.4.1

Contenu de l'annexe de la directive: Informations à faire figurer dans le document utilisé comme document de transport de marchandises dangereuses.

Contenu de la législation nationale: Le document maritime tient lieu de document de transport dans un rayon de 15 kilomètres.

Référence initiale à la législation nationale: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route, article 23-4.

RO–b1–FR–2

Objet: Transport conjoint d'objets de classe 1 et de matières dangereuses d'autres classes (91).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 7.5.2.1.

Contenu de l'annexe de la directive: Interdiction de charger conjointement des colis portant des étiquettes de danger différentes.

Contenu de la législation nationale: Possibilité de transporter des détonateurs simples ou assemblés et des marchandises ne relevant pas de la classe 1 sur des distances n'excédant pas 200 kilomètres (km) en France et moyennant le respect de certaines conditions.

Référence initiale à la législation nationale: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route, article 26.

RO–b1–FR–3

Objet: Transport de réservoirs fixes de stockage de GPL(18).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: Annexes A et B

Contenu de la législation nationale: Le transport de réservoirs fixes de stockage de GPL est soumis à des règles spécifiques et permis seulement sur de courtes distances.

Référence initiale à la législation nationale: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route, article 30.

RO–b1–FR–4

Objet: Conditions particulières relatives à la formation des conducteurs et à la réception des véhicules de transport agricole (courte distance).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 6.8.3.2; 8.2.1 et 8.2.2

Contenu de l'annexe de la directive: Équipement des citernes et formation des chauffeurs.

Contenu de la législation nationale:
Dispositions spécifiques relatives à la réception des véhicules.
Formation spéciale des conducteurs.

Référence initiale à la législation nationale: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route, article 29-2, annexe D4.

IE Irlande

RO-b1–IE–1

Objet: Lorsque du kérosène, du carburant diesel ou du gaz de pétrole liquéfié portant les numéros d'identification ONU 1223, 1202 et UN 1965 est transporté vers l'utilisateur final, il est dérogé aux dispositions suivantes du point 5.4.1.1.1: nom et adresse du ou des destinataires, nombre et description des colis, quantité totale de marchandises dangereuses.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.4

Contenu de l'annexe de la directive: Documentation.

Contenu de la législation nationale: Lorsque du kérosène, du carburant diesel ou du gaz de pétrole liquéfié portant les numéros d'identification ONU 1223, 1202 et 1965, comme indiqué dans l'appendice B.5 de l'annexe B de l'ADR, est transporté vers l'utilisateur final, il n'est pas nécessaire d'indiquer le nom et l'adresse du destinataire, le nombre et la description des colis, des GRV ou des récipients, ou la quantité totale transportée par l'unité de transport.

Référence initiale à la législation nationale: Regulation 82(2) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004'.

Commentaires: Lors de la livraison de fioul domestique, la citerne du client n'est en général pas vide et on la remplit au maximum, ce qui fait que la quantité réellement livrée et le nombre de clients ne sont pas connus au moment où le camion-citerne commence sa tournée. Dans le cas de la livraison de bouteilles de GPL aux particuliers, il est de pratique courante de remplacer les bouteilles vides par des bouteilles pleines; le nombre de clients et la quantité livrée à chacun d'eux ne sont pas connus au début de l'opération de transport.

RO–b1–IE–2

Objet: Exemption pour permettre que le document de transport exigé en vertu du point 5.4.1.1.1 soit celui relatif à la dernière marchandise chargée dans le cas du transport de citernes vides non nettoyées.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.4

Contenu de l'annexe de la directive: Documentation.

Contenu de la législation nationale: Dans le cas du transport de citernes vides non nettoyées, le document de transport relatif à la dernière marchandise chargée suffit.

Référence initiale à la législation nationale: Regulation 82(3) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004'.

Commentaires: Particulièrement dans le cas de la livraison d'essence ou de carburant diesel à des stations-service, le camion-citerne retourne au dépôt (pour être rechargé pour les livraisons suivantes) immédiatement après la livraison du dernier chargement.

RO–b1–IE–3

Objet: Exemption permettant le chargement et le déchargement dans un lieu public, sans permission spéciale des autorités compétentes, de marchandises dangereuses auxquelles s'appliquent la disposition spéciale CV1 du point 7.5.11 ou S1 du point 8.5.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 7.5 et 8.5

Contenu de l'annexe de la directive: Prescriptions supplémentaires relatives au chargement, au déchargement et à la manutention.

Contenu de la législation nationale: Le chargement et le déchargement de marchandises dangereuses dans un lieu public est autorisé sans permission spéciale des autorités compétentes, par dérogation aux dispositions des points 7.5.11 et 8.5.

Référence initiale à la législation nationale: Regulation 82(5) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004'.

Commentaires: Pour les transports nationaux, cette disposition constitue une charge très onéreuse pour les autorités compétentes.

RO–b1–IE–4

Objet: Exemption pour autoriser le transport en citerne de matrices d'émulsion pour explosifs (ONU 3375).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 4.3

Contenu de l'annexe de la directive: Utilisation des citernes.

Contenu de la législation nationale: Le transport en citerne de matrices d'émulsion pour explosifs, portant le numéro d'identification ONU 3375, est autorisé.

Référence initiale à la législation nationale: Regulation 82(6) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004'.

Commentaires: Bien qu'elle soit classée en tant que solide, la matrice n'est pas sous forme pulvérulente ou granulaire.

RO–b1–IE–5

Objet: Exemption de l'interdiction de chargement en commun (point 7.5.2.1) des objets du groupe de compatibilité B et des matières et objets du groupe de compatibilité D dans le même véhicule que des marchandises dangereuses de classe 3, 5.1 ou 8.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 7.5

Contenu de l'annexe de la directive: Prescriptions relatives au chargement, au déchargement et à la manutention.

Contenu de la législation nationale: Les colis contenant des objets du groupe de compatibilité B de la classe ADR 1 et ceux contenant des matières et objets du groupe de compatibilité D de la classe ADR 1 peuvent être transportés dans le même véhicule que des marchandises dangereuses des classes ADR 3, 5.1 et 8, à condition que a) lesdits colis de classe ADR 1 soient transportés dans des conteneurs/compartiments séparés dont la conception a été approuvée par l'autorité compétente et dans les conditions exigées par cette dernière, et b) lesdites matières de classe ADR 3, 5.1 ou 8 soient transportées dans des récipients qui satisfont aux prescriptions de l'autorité compétente en ce qui concerne la conception, la construction, les épreuves, le contrôle, le fonctionnement et l'utilisation de ces récipients.

Référence initiale à la législation nationale: Regulation 82(7) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004'.

Commentaires: Permettre de charger, dans les conditions approuvées par l'autorité compétente, des objets et des matières de classe 1 des groupes de compatibilité B et D dans le même véhicule que des marchandises dangereuses de classe 3, 5.1 ou 8 (camion-pompe).

RO–b1–IE–6

Objet: Dérogation aux dispositions du point 4.3.4.2.2, selon lequel les tuyaux flexibles de remplissage et de vidange qui ne sont pas reliés à demeure à la citerne doivent être vidés pendant le transport.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 4.3

Contenu de l'annexe de la directive: Utilisation des véhicules-citernes.

Contenu de la législation nationale: Les rouleaux de tuyau flexible (y compris les conduites fixes qui y sont associées) installés sur les véhicules-citernes utilisés pour la vente au détail de produits pétroliers portant les numéros d'identification ONU 1202, ONU 1223, ONU 1011 et ONU 1978 ne doivent pas être vides pendant le transport par route, à condition que des mesures appropriées soient prises pour prévenir toute perte de contenu.

Référence initiale à la législation nationale: Regulation 82(8) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004'.

Commentaires: Les tuyaux flexibles reliés aux véhicules-citernes de livraison à domicile doivent rester remplis à tout moment, même pendant le transport. Le système de vidange exige que le compteur et le tuyau du véhicule-citerne soient amorcés pour que le client reçoive la quantité de produit voulue.

RO–b1–IE–7

Objet: Dérogation à certaines dispositions des points 5.4.0, 5.4.1.1.1 et 7.5.11 de l'ADR pour le transport en vrac d'engrais au nitrate d'ammonium ONU 2067 des ports jusqu'aux destinataires.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.4.0, 5.4.1.1.1 et 7.5.11

Contenu de l'annexe de la directive: L'obligation d'avoir, pour chaque opération de transport, un document de transport distinct indiquant la quantité totale correcte de la marchandise chargée, ainsi que l'obligation de nettoyer le véhicule avant et après chaque opération de transport.

Contenu de la législation nationale: Proposition de dérogation pour permettre de modifier les prescriptions de l'ADR concernant le document de transport et le nettoyage des véhicules, afin de tenir compte des aspects pratiques du transport en vrac entre les ports et les destinataires.

Référence initiale à la législation nationale: Modification proposée aux 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

Commentaires: L'ADR exige a) un document de transport séparé indiquant la masse totale de marchandises dangereuses transportées, et b) la disposition spéciale CV24 concernant le nettoyage pour chaque chargement transporté entre le port et le destinataire lors du déchargement d'un vraquier. Étant donné que le transport est de caractère local, qu'il s'agit du déchargement d'un vraquier et que plusieurs chargements de la même matière sont transportés (le même jour ou des jours consécutives) entre le vraquier et le destinataire, un seul document

de transport, indiquant la masse totale approximative de chaque chargement, devrait suffire et la disposition spéciale CV24 ne devrait pas être nécessaire.

LT Lituanie

RO–b1–LT–1

Objet: Adoption de RO–b1–EL-1

Référence initiale à la législation nationale: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (Résolution gouvernementale n° 337 relative au transport de marchandises dangereuses par route en République de Lituanie, adoptée le 23 mars).

RO–b1–LT–2

Objet: Adoption de RO–b1–EL-2

Référence initiale à la législation nationale: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (Résolution gouvernementale n° 337 relative au transport de marchandises dangereuses par route en République de Lituanie, adoptée le 23 mars).

NL Pays-Bas

RO–b1–NL–1

Objet: Règlement de 2002 sur le transport des déchets domestiques dangereux.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 1.1.3.6, 3.3, 4.1.4, 4.1.6, 4.1.8, 4.1.10, 5.2.2, 5.4.0, 5.4.1, 5.4.3, 7.5.4, 7.5.7, 8.1.2.1, points a) et b), 8.1.5, point c), 8.3.6.

Contenu de l'annexe de la directive:

1.1.3.6: Exemptions liées aux quantités transportées par unité de transport.

3.3: Dispositions spéciales applicables à une matière ou à un objet particuliers.

4.1.4: Liste des instructions d'emballage. **4.1.6**: Dispositions particulières relatives à l'emballage des marchandises de la classe 2; **4.1.8**: Dispositions particulières relatives à l'emballage des matières infectieuses; **4.1.10**: Dispositions particulières relatives à l'emballage commun;

5.2.2: Étiquetage des colis; **5.4.0**: Tout transport de marchandises, réglementé par l'ADR, doit être accompagné de la documentation prescrite dans le présent chapitre, selon qu'il convient, sauf s'il y a exception en vertu du 1.1.3.1 au 1.1.3.5; **5.4.1**: Document de transport pour les marchandises dangereuses et informations y afférentes; **5.4.3**: Consignes écrites.

7.5.4: Précautions relatives aux denrées alimentaires, autres objets de consommation et aliments pour animaux; **7.5.7**: Manutention et arrimage.

8.1.2.1: Outre les documents requis par d'autres règlements, les documents suivants doivent se trouver à bord de l'unité de transport: a) les documents de transport prévus au 5.4.1 couvrant toutes les marchandises dangereuses transportées et, le cas échéant, le certificat d'empotage du conteneur prescrit au 5.4.2; **b)** les consignes écrites prévues au 5.4.3 ayant trait à toutes les marchandises dangereuses transportées; **8.1.5**: Toute unité de transport transportant des marchandises dangereuses doit être munie: **c)** de l'équipement nécessaire pour prendre les mesures supplémentaires et spéciales indiquées dans les consignes écrites prévues au 5.4.3. **8.3.6**: Fonctionnement du moteur pendant le chargement ou le déchargement.

Les points suivants de l'ADR ne sont pas applicables:

a. 1.1.3.6;

b. 3.3;

c. 4.1.4; 4.1.6; 4.1.8; 4.1.10;

d. 5.2.2; 5.4.0; 5.4.1; 5.4.3;

e. 7.5.4; 7.5.7;

f. 8.1.2.1. points a) et b); 8.1.5. point c) 8.3.6.

Référence initiale à la législation nationale: Article 3 du «Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002» (règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux)

Commentaires: Le système a été conçu de manière à ce que des particuliers aient la possibilité de déposer leurs "petits déchets chimiques" à un seul endroit. Ceci vaut pour des matières résiduaires telles que des déchets de colorant, par exemple. Le choix du moyen de transport, impliquant notamment l'emploi d'éléments de transport spéciaux et des avis «ne pas fumer» clairement visibles du public, atténue autant que possible le niveau de danger.

Vu les faibles quantités déposées et le caractère spécialisé de l'emballage, cet article exclut plusieurs points de l'ADR. Des règles supplémentaires sont arrêtées ailleurs dans le règlement.

RO–b1–NL–2

Objet: Règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 1.1.3.6.

Contenu de l'annexe de la directive: Exemptions liées aux quantités transportées par unité de transport.

Contenu de la législation nationale:

Le certificat de compétence professionnelle du convoyeur et la note visée à l'article 16, paragraphe 1, point b), se trouvent tous deux à bord du véhicule. Le convoyeur du véhicule possède la qualification «transport de déchets dangereux» délivrée par le CCV (organisme de certification des conducteurs).

Référence initiale à la législation nationale: Artikel 10, onderdeel a, en 16, onderdeel b, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002 (article 10, point a et article 16, point b du règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux).

Commentaires: Vu le large éventail des déchets domestiques en cause, l'opérateur de transport doit avoir un certificat de compétence professionnelle, bien que les quantités de déchets présentes soient limitées. Une condition supplémentaire exigée est que l'opérateur de transport ait obtenu la qualification lui permettant de transporter des déchets dangereux.

Un des buts est d'empêcher que l'opérateur de transport n'emballe pas ensemble des bases et des acides, par exemple, et qu'il sache quelle conduite adopter en cas d'incident.

RO–b1–NL–3

Objet: Règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 1.1.3.6.

Contenu de l'annexe de la directive: Exemptions liées aux quantités transportées par unité de transport.

Contenu de la législation nationale:

Sont présents à bord du véhicule: b. des instructions écrites et des informations rédigées conformément à l'annexe de l'acte établissant le règlement.

Référence initiale à la législation nationale: Article 10 du «Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002» (règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux)

Commentaires: Étant donné que le règlement exclut toute dérogation au point 1.1.3.6 de l'ADR, des instructions écrites doivent aussi accompagner les petites quantités. Ceci a été jugé nécessaire étant donné le large éventail de déchets dangereux déposés et le fait que les personnes qui les apportent (particuliers) connaissent mal le niveau de danger qu'ils comportent.

RO–b1–NL–4

Objet: Règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 6.1

Contenu de l'annexe de la directive: Prescriptions relatives à la construction et l'épreuve des emballages.

Contenu de la législation nationale:

1. Le déchet domestique dangereux doit exclusivement être apporté dans un emballage hermétiquement scellé adapté à la substance en question, et

a) pour les objets relevant de la catégorie 6.2: un emballage garanti comme ne risquant pas de causer des blessures au moment de son dépôt;

b) pour les déchets domestiques dangereux d'origine industrielle: une boîte dont la capacité n'excède pas 60 litres dans laquelle les substances résiduaires sont séparées par catégories de danger [boîte pour petits déchets dangereux (KGA-box)].

2. L'extérieur de l'emballage est exempt de déchets domestiques dangereux.

3. Le nom de la matière est indiqué sur l'emballage.

4. Une seule boîte au sens du point 1, sous b, sera acceptée par collecte.

Référence initiale à la législation nationale: Article 6 du «Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002» (règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux)

Commentaires: Cet article résulte de l'article 3 dans lequel des points particuliers de l'ADR sont déclarés non applicables. Dans le présent règlement, il n'est pas nécessaire d'avoir un emballage agréé comme le prévoit le paragraphe 6.1 de l'ADR. La raison en est la faible quantité de matières dangereuses en jeu. Au lieu de cela, l'article fixe plusieurs règles dont une qui prévoit que les substances dangereuses doivent être amenées dans des conteneurs hermétiques empêchant toute fuite.

RO–b1–NL–5

Objet: Règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 6.1

Contenu de l'annexe de la directive: Prescriptions relatives à la construction et l'épreuve des emballages.

Contenu de la législation nationale:

Le véhicule a un compartiment de charge qui soit est séparé de la cabine du conducteur par une cloison épaisse pleine, soit qui ne fait pas partie intégrante du véhicule.

Référence initiale à la législation nationale: Article 7, paragraphe 2, du «Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002» (règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux)

Commentaires: Commentaires: dans le présent règlement, il n'est pas nécessaire d'avoir un emballage agréé comme le prévoit le point 6.1 de l'ADR. La raison en est la faible quantité de matières dangereuses en jeu. En conséquence, cet article contient une exigence supplémentaire conçue pour éviter que des fumées toxiques ne s'infiltrent dans la cabine du conducteur.

RO–b1–NL–6

Objet: Règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 6.1

Contenu de l'annexe de la directive: Prescriptions relatives à la construction et l'épreuve des emballages.

Contenu de la législation nationale:

Le compartiment de charge d'un véhicule fermé est doté à sa partie supérieure d'un extracteur d'air fonctionnant en permanence et, à sa partie inférieure, d'ouvertures.

Référence initiale à la législation nationale: Article 8, paragraphe 1, du «Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002» (règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux)

Commentaires: Commentaires: dans le présent règlement, il n'est pas nécessaire d'avoir un emballage agréé comme le prévoit le point 6.1 de l'ADR. La raison en est la faible quantité de matières dangereuses en jeu. En conséquence, cet article contient une exigence supplémentaire conçue pour éviter l'accumulation de fumées toxiques dans le compartiment de charge.

RO–b1–NL–7

Objet: Règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 6.1.

Contenu de l'annexe de la directive: Prescriptions relatives à la construction et l'épreuve des emballages.

Contenu de la législation nationale:

1. Le véhicule est muni de récipients qui, pendant le transport,

   a) ne risquent pas de se déplacer accidentellement, et

   b) sont fermés hermétiquement par un couvercle qui ne risque pas de s'ouvrir accidentellement.

2. Le paragraphe 1, point b), ne s'applique pas quand le véhicule roule à des fins de ramassage ni quand il est à l'arrêt pendant sa tournée.

3. Une zone suffisamment dégagée doit être ménagée dans le véhicule afin de pouvoir trier et déposer les déchets domestiques dans les différents récipients.

Référence initiale à la législation nationale: Article 9, paragraphes 1, 2 et 3, du «Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002» (règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux)

Commentaires: Commentaires: dans le présent règlement, il n'est pas nécessaire d'avoir un emballage agréé comme le prévoit le point 6.1 de l'ADR. La raison en est la faible quantité de matières dangereuses en jeu. Cet article vise à fournir une garantie unique par l'emploi de récipients pour le rangement des emballages, assurant ainsi une méthode de rangement appropriée pour chaque catégorie de marchandises dangereuses.

RO–b1–NL–8

Objet: Règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 6.1

Contenu de l'annexe de la directive: Prescriptions relatives à la construction et l'épreuve des emballages.

Contenu de la législation nationale:

1. Les déchets domestiques dangereux sont exclusivement transportés dans des réceptacles.

2. Il y a, dans chaque classe, un réceptacle séparé pour les matières et les objets.

3. En ce qui concerne les substances et objets de la classe 8, il y a des réceptacles séparés pour les acides et les bases ainsi que pour les piles et accus.

4. Les bombes aérosols peuvent être placées dans des boîtes en carton pouvant se fermer, à condition que ces dernières soient transportées conformément à l'article 9, paragraphe 1.

5. Si des extincteurs de classe 2 ont été collectés, il est permis de les placer dans les mêmes réceptacles que les bombes aérosols non emballées dans des boîtes en carton.

6. Par dérogation à l'article 9, paragraphe 1, un couvercle n'est pas nécessaire pour le transport de piles et accus, à condition qu'ils soient placées dans le réceptacle de telle manière que toutes les ouvertures pour ces piles et accus soient obturées et orientées vers le haut.

Référence initiale à la législation nationale: Article 14 du «Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002» (règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux)

Commentaires: Cet article résulte de l'article 3 dans lequel des points particuliers de l'ADR sont déclarés non applicables. Dans le présent règlement, il n'est pas nécessaire d'avoir un emballage agréé comme le prévoit le paragraphe 6.1 de l'ADR. Cet article définit les conditions applicables aux éléments dans lesquels sont stockés provisoirement des déchets domestiques dangereux.

RO–b1–NL–9

Objet: Règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 6.1.

Contenu de l'annexe de la directive: Prescriptions relatives à la construction et l'épreuve des emballages.

Contenu de la législation nationale:

1. Les réceptacles ou boîtes destinés au transport de bombes aérosols doivent être clairement marqués comme suit:

   a) pour les aérosols de classe 2 collectés dans des boîtes le mot «SPUITBUSSEN» (bombes à aérosol);

   b) pour les extincteurs de classe 2 et bombes aérosols: étiquette n° 2,2;

   c) pour les extincteurs de classe 3 et bombes aérosols: étiquette n° 3;

   d) pour les déchets de peinture de classe 4.1: étiquette n° 4.1;

   e) pour les substances nocives de classe 6.1: étiquette n° 6.1;

   (f) pour les objets de classe 6.2: étiquette n° 6.2;

   g) pour les objets et substances caustiques de classe 8: étiquette n° 8 et, en outre:

   h) pour les matières alcalines: le mot «BASEN» [bases];

   i) pour les matières acides: le mot «ZUREN» [acides];

   j) pour les piles et accumulateurs: le mot «ACCU'S» [accumulateurs].

2. Les mêmes mentions et étiquettes doivent figurer lisiblement sur les compartiments obturables du véhicules dans lesquels les réceptacles peuvent être placés.

Référence initiale à la législation nationale: Article 15 du «Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002» (règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux)

Commentaires: Cet article résulte de l'article 3 dans lequel des points particuliers de l'ADR sont déclarés non applicables. Dans le présent règlement, il n'est pas nécessaire d'avoir un emballage agréé comme le prévoit le paragraphe 6.1 de l'ADR. Cet article définit les conditions applicables aux éléments dans lesquels sont stockés provisoirement des déchets domestiques dangereux.

RO–b1–NL–10

Objet: Règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 7.5.4.

Contenu de l'annexe de la directive: Précautions relatives aux denrées alimentaires, autres objets de consommation et aliments pour animaux.

Contenu de la législation nationale:

1. Il est interdit de transporter des denrées alimentaires et des aliments pour animaux en même temps que des déchets domestiques dangereux.

2. Le véhicule doit être à l'arrêt pendant le ramassage.

3. Un gyrophare de couleur orange doit fonctionner sur le véhicule en marche ou à l'arrêt pendant le ramassage.

4. Pendant le ramassage à un poste fixe indiqué à cette fin, le moteur doit être coupé de même que, par dérogation au point 3, le gyrophare.

Référence initiale à la législation nationale: Article 13 du «Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002» (règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux)

Commentaires: L'interdiction contenue au paragraphe 7.5.4 de l'ADR est étendue au cas présent car, vu le grand éventail de substances apportées, il se trouve pratiquement toujours sur place l'une ou l'autre substance de classe 6,1.

RO–b1–NL–11

Objet: Règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 7.5.9.

Contenu de l'annexe de la directive: Interdiction de fumer

Contenu de la législation nationale: Des avis «défense de fumer» doivent être affichés clairement sur les côtés et à l'arrière du véhicule.

Référence initiale à la législation nationale: Article 9, paragraphe 4, du «Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002» (règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux)

Commentaires: Comme le règlement couvre aussi le dépôt de matières dangereuses par des particuliers, l'article 9, paragraphe 4, stipule qu'un avis «défense de fumer» doit être clairement affiché.

RO–b1–NL–12

Objet: Règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 8.1.5.

Contenu de l'annexe de la directive: Équipements divers.

Toute unité de transport transportant des marchandises dangereuses doit être munie:

a) par véhicule, d'une cale au moins, de dimensions appropriées au poids du véhicule et au diamètre des roues;

b) de l'équipement nécessaire pour prendre les mesures d'ordre général indiquées dans les consignes écrites prévues au point 5.4.3, notamment:

- deux signaux d'avertissement autoporteurs (par exemple cônes ou triangles réfléchissants ou oranges indépendants de l'installation électrique du véhicule),
- un baudrier ou un vêtement fluorescent approprié (semblable par exemple à celui décrit dans la norme européenne EN 471) pour chaque membre de l'équipage du véhicule,
- une lampe de poche (voir aussi 8.3.4) pour chaque membre de l'équipage du véhicule,
- une protection respiratoire conformément à la prescription supplémentaire S7 (voir chapitre 8.5) lorsque celle-ci est applicable selon les indications de la colonne 19 du tableau A du chapitre 3.2;

c) de l'équipement nécessaire pour prendre les mesures supplémentaires et spéciales indiquées dans les consignes écrites prévues au point 5.4.3.

Contenu de la législation nationale: Chaque occupant du véhicule doit avoir à portée de main un kit de sécurité comprenant:

a) des lunettes de protection entièrement fermées;

b) un masque de protection respiratoire;

c) des salopettes ou tabliers résistants aux acides;

d) des gants en caoutchouc synthétique;

e) des bottes ou chaussures résistants aux acides, et

(f) un flacon d'eau distillée pour bains oculaires.

Référence initiale à la législation nationale: Article 11 du «Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002» (règlement de 2002 relatif au transport des déchets domestiques dangereux)

Commentaires: Vu le large éventail des substances dangereuses apportées, l'équipement de sécurité obligatoire doit satisfaire, en outre, à des exigences de sécurité supplémentaires par rapport à celles du point 8.1.5 de l'ADR.

SE Suède

RO–b1–SE–1

Objet: Transport de déchets dangereux vers des installations d'élimination des déchets dangereux.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 2, 5.2 et 6.1.

Contenu de l'annexe de la directive: Classification, marquage et étiquetage, et prescriptions relatives à la construction et à l'épreuve des emballages.

Contenu de la législation nationale: La législation comporte des critères de classification simplifiés, des exigences moins strictes pour la construction des emballages et leurs épreuves et des règles de marquage et d'étiquetage modifiées.

Au lieu de classer les déchets dangereux selon l'ADR, elle les affecte à différents groupes de déchets. Chacun de ce ces groupes contient des matières qui, conformément à l'ADR, peuvent être emballés ensemble (emballage en commun).

Chaque emballage doit être marqué du code correspondant au groupe de déchet concerné au lieu du numéro ONU.

Référence initiale à la législation nationale: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Commentaires: Ces dispositions sont uniquement applicables au transport de déchets dangereux entre des sites publics de traitement et des installations d'élimination des déchets dangereux.

RO–b1–SE–2

Objet: Nom et adresse de l'expéditeur sur le document de transport.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.4.1.1.

Contenu de l'annexe de la directive: Renseignements généraux devant figurer dans le document de transport.

Contenu de la législation nationale: La législation nationale précise que le nom et l'adresse de l'expéditeur ne sont pas requis si les emballages vides non nettoyés sont rendus dans le cadre d'un système de distribution.

Référence initiale à la législation nationale: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Commentaires: Les emballages vides non nettoyés qui sont rendus contiennent encore le plus souvent de petites quantités de marchandises dangereuses.
Cette dérogation est surtout utilisée par les industries lorsqu'elles rendent des réservoirs à gaz vides non nettoyés en échange de réservoirs pleins.

RO–b1–SE–3

Objet: Transport de marchandises dangereuses à proximité immédiate de sites industriels, avec passage sur la voie publique entre différentes parties des sites.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: Annexes A et B

Contenu de l'annexe de la directive: Exigences applicables au transport de marchandises dangereuses par route.

Contenu de la législation nationale: Transport à proximité immédiate de sites industriels, avec passage sur la voie publique entre différentes parties des sites. Les dérogations concernent l'étiquetage et le marquage des emballages, les documents de transport, les certificats du conducteur et le certificat de réception conformément à la partie 9.

Référence initiale à la législation nationale: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Commentaires: Différentes situations peuvent se présenter où des marchandises dangereuses sont transférées entre des locaux situés de part et d'autre d'une voie publique. Comme cette forme de transport ne constitue pas un transport de marchandises dangereuses sur une voirie privée, elle doit être associée aux exigences qui s'y appliquent. À comparer également avec l'article 6, paragraphe 14, de la directive 96/49/CE.

RO–b1–SE–4

Objet: Transport de marchandises dangereuses saisies par les autorités.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: Annexes A et B

Contenu de l'annexe de la directive: Exigences applicables au transport de marchandises dangereuses par route.

Contenu de la législation nationale: Des dérogations à la réglementation peuvent être autorisées si elles sont justifiées par des raisons de sécurité au travail, de prévention des risques lors du déchargement, de présentation de preuves, etc.

Les dérogations ne sont autorisées que si un niveau de sécurité satisfaisant est assuré dans des conditions de transport normales.

Référence initiale à la législation nationale: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Commentaires: Ces dérogations ne peuvent être appliquées que par les autorités qui saisissent des marchandises dangereuses.

Cette dérogation vise les transports locaux, par exemple de marchandises saisies par la police, tels que des explosifs ou des biens volés. Le problème que pose ce type de produits est qu'on ne peut jamais être sûr de leur classification. De plus, ces marchandises sont rarement emballées, marquées ou étiquetées conformément à l'ADR. La police effectue chaque année plusieurs centaines de ces transports.

Dans le cas d'alcools de contrebande, ceux-ci doivent être transportés de l'endroit où ils ont été saisis jusqu'à un entrepôt officiel de la police et, de là, à une installation où ils seront détruits, ces deux endroits pouvant être situés à une bonne distance l'un de l'autre. Les dérogations permises sont les suivantes: a) pas d'obligation d'étiqueter chaque emballage, et b) pas d'obligation d'employer des emballages agréés. Néanmoins, chaque palette contenant de tels emballages doit être correctement étiquetée. Toutes les autres conditions doivent être remplies. Une vingtaine de transports de ce genre ont lieu chaque année.

RO–b1–SE–5

Objet: Transport de marchandises dangereuses à l'intérieur et à proximité immédiate des ports.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 8.1.2, 8.1.5, 9.1.2

Contenu de l'annexe de la directive: Documents de bord; toute unité de transport transportant des marchandises dangereuses doit être munie des équipements indiqués; agrément des véhicules.

Contenu de la législation nationale:
Exception faite du certificat du conducteur, la présence des documents à bord de l'unité de transport n'est pas obligatoire.
Les équipements visés au point 8.1.5 sont facultatifs à bord d'une unité de transport.
Un certificat d'agrément n'est pas nécessaire pour les tracteurs.

Référence initiale à la législation nationale: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Commentaires: À comparer avec l'article 6, paragraphe 14 de la directive 96/49/CE.

RO–b1–SE–6

Objet: Certificat de formation ADR des inspecteurs.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 8.2.1

Contenu de l'annexe de la directive: Les conducteurs doivent suivre des cours de formation.

Contenu de la législation nationale: Les inspecteurs qui procèdent à l'inspection technique annuelle des véhicules sont dispensés des cours de formation visés sous 8.2 ou du certificat de formation ADR.

Référence initiale à la législation nationale: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Commentaires: Il arrive que les véhicules contrôlés à l'occasion de l'inspection technique portent comme chargement des marchandises dangereuses, par exemple des citernes vides non nettoyées.
Les prescriptions des points 1.3 et 8.2.3 restent applicables.

RO–b1–SE–7

Objet: Distribution locale des numéros ONU 1202, 1203 et 1223 en camions-citernes.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.4.1.1.6, 5.4.1.4.1

Contenu de l'annexe de la directive: Pour les citernes et les conteneurs-citernes vides non nettoyés, la description sera conforme au point 5.4.1.1.6. Les noms et adresses des destinataires multiples peuvent être mentionnés sur d'autres documents.

Contenu de la législation nationale: Pour les citernes ou conteneurs-citernes vides non nettoyés, la description selon le point 5.4.1.1.6 dans le document de transport n'est pas nécessaire si la quantité de matière du plan de chargement est marquée par un zéro. Les noms et adresses des destinataires ne sont nécessaires dans aucun document à bord du véhicule.

Référence initiale à la législation nationale: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

RO–b1–SE–8

Objet: Transport de citernes de stockage vides non nettoyées, non prévues comme équipement de transport.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.4.1.1.1, 6.8, 8.2.2.8.1

Contenu de l'annexe de la directive: Document de transport, prescriptions relatives à la construction, aux épreuves, etc. des citernes, et certificat du conducteur.

Contenu de la législation nationale: Les matières ONU 1202, 1203, 1223 et 1965 peuvent être transportées dans des citernes fixes non conçues comme équipement de transport. Les citernes doivent avoir été vidées.

L'unité de transport doit être marquée comme un véhicule-citerne en fonction de la matière en question. Le conducteur doit avoir un certificat conforme au point 8.2.2.7.1.

Référence initiale à la législation nationale: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Commentaires: Cette dérogation est appliquée lorsque des citernes de stockage doivent être déplacées à des fins, par exemple, de réparation ou d'entretien.

Elle se justifie par la nécessité d'éviter les risques et d'épargner à l'environnement les effets d'un nettoyage de citernes vides avant leur transport.

Elle vaut pour de petites quantités. Ce type de transport est souvent local, mais peut parfois s'effectuer sur des distances de plus de 300 kilomètres dans les régions peu peuplées du nord de la Suède.

Conditions de transport: Les équipements montés sur la citerne de stockage doivent être placés de manière à ne pas pouvoir être endommagés pendant le transport. Les documents montrant que la citerne de stockage a été homologuée pour la matière concernée doivent accompagner le véhicule. Les attaches et fixations employées pour arrimer la citerne de stockage au véhicule doivent pouvoir supporter le double du poids de la citerne de stockage. Le véhicule transportant la citerne ne doit pas avoir de matières inflammables comme autre chargement.

RO–b1–SE–9

Objet: Transports locaux reliés à des sites agricoles ou des chantiers de construction.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 5.4, 6.8 et 9.1.2

Contenu de l'annexe de la directive: Document de transport, construction de citernes, certificat d'agrément.

Contenu de la législation nationale: Les transports locaux vers des sites agricoles ou des chantiers de construction ne sont pas soumis à certaines dispositions réglementaires:
– la déclaration de marchandises dangereuses n'est pas requise;
– les réservoirs et/ou citernes anciennes construits non pas selon le chapitre 6.8 mais selon des législations nationales anciennes et installées sur des caravanes de chantier peuvent rester en service;
– les anciennes citernes qui ne remplissent pas les conditions visées au chapitre 6.7 ou 6.8, conçues pour le transport des numéros ONU 1268, 1999, 3256 et 3257, avec ou sans équipement pour la pose de revêtement routier, peuvent rester en service pour des transports locaux et à proximité immédiate de chantiers routiers;
– le certificat d'agrément pour les caravanes de chantier et les camions-citernes avec ou sans équipement pour la pose de revêtement routier n'est pas requis.

Référence initiale à la législation nationale: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Commentaires: Le terme "caravane de chantier" désigne une espèce de roulotte comprenant un local destiné à accueillir l'équipe de travail et dotée d'un réservoir/citerne à carburant, non agréé, servant au ravitaillement des tracteurs forestiers.

RO–b1–SE–10

Objet: Transport d'explosifs en citernes.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 4.1.4

Contenu de l'annexe de la directive: Les explosifs ne peuvent être emballés que conformément au point 4.1.4.

Contenu de la législation nationale: L'autorité compétente nationale procédera à l'agrément des véhicules destinés au transport d'explosifs en citernes. Le transport en citernes est autorisé uniquement pour les explosifs figurant dans le règlement ou sur autorisation spécial de l'autorité compétente.

Un véhicule chargé d'explosifs en citernes doit être marqué et étiqueté conformément aux points 5.3.2.1.1, 5.3.1.1.2 et 5.3.1.4. Un seul véhicule dans l'unité de transport peut contenir des marchandises dangereuses.

Référence initiale à la législation nationale: Appendice S - Règles spécifique applicables au transport national de marchandises dangereuses par route, conformément à la loi sur le transport des marchandises dangereuses et au règlement suédois SÄIFS 1993:4.

Commentaires: Cette dérogation est uniquement applicable au transport national et ce transport est principalement de caractère local. La réglementation en question était en vigueur avant l'adhésion de la Suède à l'Union européenne.
Seules deux entreprises effectuent des transports d'explosifs dans des véhicules-citernes. Le passage aux émulsions devrait se faire dans un proche avenir.
Ancienne dérogation n° 84.

RO–b1–SE–11

Objet: Permis de conduire

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 8.2

Contenu de l'annexe de la directive: Prescriptions relatives à la formation de l'équipage du véhicule.

Contenu de la législation nationale: La formation des conducteurs n'est pas autorisée avec les véhicules visés au point 8.2.1.1.

Référence initiale à la législation nationale: Appendix S - Specific regulations for the domestic transport of dangerous goods by road issued in accordance with the Transport of Dangerous Goods Act (Appendice S – règles spéciales applicables au transport intérieur de marchandises dangereuses par route)

Commentaires: Transports locaux

RO–b1–SE–12

Objet: Transport d'artifices de divertissement n° ONU 0335

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: Annexe B, section 7.2.4, V2 (1)

Contenu de l'annexe de la directive: Dispositions relatives à l'emploi de véhicules EX/II et EX/III

Contenu de la législation nationale: La disposition spéciale V2 (1) au point 7.2.4 ne s'applique au transport d'artifices de divertissement ONU 0335 que si le contenu net en explosif dépasse 3000 kg (4000 kg avec remorque), à condition que le n° ONU 0335 leur ait

été assigné conformément au tableau de classification par défaut du point 2.1.3.5.5 de la quatorzième édition revue des recommandations de l'ONU pour le transport de marchandises dangereuses.

Cette assignation est soumise à l'approbation des autorités intéressées. Elle fera l'objet d'une vérification sur l'unité de transport.

Référence initiale à la législation nationale: Appendix S - Specific regulations for the domestic transport of dangerous goods by road issued in accordance with the Transport of Dangerous Goods Act (Appendice S – règles spéciales applicables au transport intérieur de marchandises dangereuses par route)

Commentaires: Le transport d'artifices de divertissement est limité dans le temps à deux courtes périodes de l'année: le nouvel an et le passage du mois d'avril au mois de mai. Le transport sur le trajet entre les expéditeurs et les dépôts peut être assuré sans grande difficulté par la flotte actuelle de véhicules homologués EX. Par contre, la distribution des artifices entre leurs dépôts et les points de vente et le retour des invendus aux dépôts est limité en raison du manque de véhicules homologués EX. Les transporteurs ne sont pas enclins à consentir les dépenses nécessaires pour avoir ces homologations parce qu'ils ne peuvent pas les rentabiliser. L'existence même des expéditeurs d'artifices s'en trouve compromise puisqu'ils ne peuvent amener leurs produits sur le marché

Lorsqu'il est fait usage de cette dérogation, la classification des artifices de divertissement doit avoir été faite sur la base de la liste par défaut des recommandations de l'ONU, afin d'obtenir la classification la plus à jour possible.

Un type d'exemption similaire s'applique aux artifices de divertissement ONU 0336 inclus dans la disposition spéciale 651, section 3.3.1, de l'ADR 2005.

UK Royaume-Uni

RO–b1–UK–1

Objet: Traversée de la voie publique par des véhicules transportant des marchandises dangereuses (N8).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: Annexes A et B

Contenu de l'annexe de la directive: Exigences applicables au transport de marchandises dangereuses par route.

Contenu de la législation nationale: Non-application des dispositions relatives aux transports de marchandises dangereuses entre des lieux privés séparés par une route. En ce qui concerne la classe 7, cette dérogation ne s'applique à aucune des dispositions du règlement de 2002 sur le transport des matières radioactives par route [Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002].

Référence initiale à la législation nationale: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg.3 Schedule 2 (3)(b); Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 3(3)(b).

Commentaires: Cette situation peut facilement se produire lorsque des marchandises sont transférées entre des locaux privés situés de part et d'autre d'une route. Or, elle ne constitue pas pour autant un transport de marchandises dangereuses sur la voie publique au sens habituel du terme. Aucune des dispositions de la réglementation sur le transport de marchandises dangereuses ne devrait de ce fait s'y appliquer.

RO–b1–UK–2

Objet: Exemption de l'interdiction faite au conducteur ou à son assistant d'ouvrir des colis de marchandises dangereuses dans une chaîne de distribution locale allant d'un dépôt de distribution à un détaillant ou à un utilisateur ou d'un détaillant à un consommateur final (sauf pour la classe 7) (N11).

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: 8.3.3

Contenu de l'annexe de la directive: Interdiction faite au conducteur ou à son assistant d'ouvrir des colis de marchandises dangereuses.

Contenu de la législation nationale: L'interdiction d'ouvrir des emballages est atténuée par la clause "sauf si l'exploitant du véhicule en donne l'autorisation".

Référence initiale à la législation nationale: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 3.

Commentaires: Prise au pied de la lettre, l'interdiction ainsi formulée dans l'annexe risque de créer de sérieux problèmes pour la vente au détail.

RO–b1–UK–3

Objet: Dispositions substitutives pour le transport de fûts en bois contenant n° ONU 3065, du groupe d'emballage III.

Référence à l'annexe I.1 de la présente directive: Chapitres 1.4, 4.1, 5.2 et 5.3.

Contenu de l'annexe de la directive: Prescriptions en matière d'emballage et d'étiquetage

Contenu de la législation nationale: Autorise le transport de boissons alcoolisées contenant plus de 24 % mais pas plus de 70 % d'alcool en volume (groupe d'emballage III) dans des fûts en bois non-conformes aux règles ONU sans étiquette de danger, moyennant des exigences plus strictes pour le chargement et le véhicule.

Référence initiale à la législation nationale: Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(13) and (14).

Commentaires: Il s'agit d'un produit de haute valeur soumis à des droits d'accise qui doit être transporté de la distillerie aux entrepôts fiscaux dans des véhicules sécurisés et scellés. L'assouplissement des règles relatives à l'emballage et à l'étiquetage est pris en compte dans les prescriptions de sécurité supplémentaires.

II

Transport par chemin de fer

II.1. RID

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), figurant comme appendice C à la convention relative aux transports internationaux ferroviaire (COTIF), tel qu'applicable à partir du 1er janvier 2009.

III.2. Dispositions transitoires supplémentaires

1. Le États membres peuvent maintenir les dérogations adoptées sur la base de l'article 4 de la directive 96/49/CE jusqu'au 31 décembre 2010, ou jusqu'à ce que l'annexe II.1 ait été modifiée pour traduire les recommandations de l'ONU pour le transport de marchandises dangereuses visées audit article si cette modification est effectuée avant cette date.

2. Un État membre peut autoriser l'utilisation, sur son territoire, des wagons et des wagons-citernes d'un gabarit de 1 520 mm construits avant le 1er juillet 2005 qui ne sont pas conformes à la présente directive, mais dont la fabrication répond aux dispositions nationales en vigueur au 30 juin 2005, sous réserve qu'ils soient maintenus aux niveaux de sécurité exigés.

3. Un État membre peut autoriser l'utilisation sur son territoire de citernes et de wagons construits avant le 1er janvier 1997 et qui ne sont pas conformes à la présente directive, mais dont la fabrication répond aux exigences nationales applicables le 31 décembre 1996, sous réserve qu'ils soient maintenus aux niveaux de sécurité exigés.

   Les citernes et les wagons construits à partir du 1er janvier 1997 qui ne sont pas conformes à la présente directive mais qui ont été construits en conformité avec les prescriptions de la directive 96/49/CE, qui était applicable à la date de leur construction, peuvent continuer à être utilisés pour des opérations de transport national.

4. Un État membre peut autoriser l'utilisation sur son territoire de fûts à pression, de cadres de bouteilles et de citernes construits avant le 1er juillet 1997 et d'autres récipients construits avant le 1er juillet 2003 qui ne sont pas conformes à la présente directive, mais dont la fabrication répond aux exigences nationales applicables à la date de leur construction jusqu'au 1er juillet 2005 au plus tard pour les fûts à pression, cadres de bouteilles et citernes, et jusqu'au 1er juillet 2001 au plus tard pour les autres récipients, sous réserve que ces équipements soient maintenus aux niveaux de sécurité exigés.

5. Les États membres où la température ambiante est régulièrement inférieure à -20°C peuvent imposer sur leur territoire des normes plus strictes en matière de température d'utilisation des matériaux utilisés pour les emballages plastiques, les citernes et leurs équipements destinés au transport national de marchandises dangereuses par chemin de fer, jusqu'à ce que des dispositions relatives aux températures de référence

appropriées pour des zones climatiques déterminées soient incorporées dans l'annexe II.1 de la présente directive.

6. Un État membre peut, *sur son territoire,* maintenir des dispositions nationales autres que celles prévues par la présente directive en ce qui concerne la température de référence pour le transport sur le territoire national de gaz liquéfiés et de mélanges de gaz liquéfiés jusqu'à ce que des dispositions relatives aux températures de référence appropriées pour des zones climatiques désignées soient incorporées dans des normes européennes et que des références à ces normes soient ajoutées à l'annexe II.1 de la présente directive.

7. Les États membres peuvent maintenir sur leur territoire les dispositions de leur législation nationale en vigueur le 31 décembre 1996 concernant l'affichage ou l'emplacement d'un code d'action d'urgence ou d'une fiche des risques au lieu du numéro d'identification du danger qui est prévu à l'annexe II.1 de la présente directive.

8. Pour le passage par le tunnel sous la Manche, la France et le Royaume-Uni peuvent imposer des dispositions plus exigeantes que celles prévues par la présente directive.

9. La présente directive ne porte pas atteinte au droit des États membres d'établir sur leur territoire des règles relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer en provenance et à destination des parties contractantes de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) qui ne sont pas des parties contractantes de la COTIF. Ces règles s'appliqueront exclusivement aux transports de marchandises dangereuses par chemin de fer effectués au moyen de wagons agréés dans un État qui n'est pas une partie contractante de la COTIF. Les États membres concernés veillent, par l'imposition de mesures et d'obligations appropriées, à assurer la maintient d'un niveau de sécurité équivalent à celui offert par le RID.

II.3. Dispositions nationales supplémentaires

Dérogations accordées aux États membres pour le transport de marchandises dangereuses sur leur territoire sur la base de l'article 7, paragraphe 2

Numérotation des dérogations : RA-a/b1/b2-MS-nn
RA= Rail
a/b1/b2= Article 7, paragraphe 2, point a/b1/b2
MS= État membre
nn = n° d'ordre

Basées sur l'article 7, paragraphe 2, point a)

DE Allemagne

RA–a–DE–1

Objet: Exemption de petites quantités de certaines marchandises destinées à un usage privé.

Référence à l'annexe II.1 de la présente directive: Tableau du chapitre 3.2 pour certains numéros ONU dans les classes 1 à 9.

Contenu de l'annexe de la directive: Autorisation de transport et dispositions.

Contenu de la législation nationale: Classes 1 à 9; dérogation pour de très petites quantités de diverses marchandises dans des emballages et en quantités destinés à un usage privé; maximum 50 kg par unité de transport; application des prescriptions générales pour les emballages intérieurs.

Référence initiale à la législation nationale: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 3.

Commentaires: Dérogation limitée jusqu'au 31.12.2004.

N° de liste 14*.

RA–a–DE–2

Objet: Autorisation de l'emballage en commun.

Référence à l'annexe II.1 de la présente directive: 4.1.10.4 MP2

Contenu de l'annexe de la directive: Interdiction de l'emballage en commun.

Contenu de la législation nationale: Classes 1.4S, 2, 3 et 6.1; autorisation de l'emballage en commun d'objets de la classe 1.4S (cartouches pour armes de petit calibre), d'aérosols (classe 2) et de produits de nettoyage et de traitement des classes 3 et 6.1 (numéros ONU indiqués), sous forme de set à vendre en petites quantités dans des emballages du groupe II.

Référence initiale à la législation nationale: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 21.

Commentaires: n° de liste 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

FR France

RA–a–FR–1

Objet: Transport de bagages enregistrés dans les trains de voyageurs

Référence à l'annexe II.1 de la présente directive: 7.7

Contenu de l'annexe de la directive: Matières et objets RID exclus du transport comme bagages.

Contenu de la législation nationale: Les matières et objets RID admis au transport comme colis express sont admis comme bagages dans les trains de voyageurs.

Référence initiale à la législation nationale: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (dit «arrêté RID»), article 18.

RA–a–FR–2

Objet: Colis de matières dangereuses emportés par les voyageurs des chemins de fer.

Référence à l'annexe II.1 de la présente directive: 7.7

Contenu de l'annexe de la directive: Matières et objets RID exclus du transport comme bagages à main.

Contenu de la législation nationale: Le transport comme bagages à main de colis de matières dangereuses destinées à l'usage personnel ou professionnel des voyageurs est autorisé sous certaines conditions: seules les dispositions relatives à l'emballage, au marquage et à l'étiquetage des colis prescrites aux points 4.1, 5.2 et 3.4 sont applicables.

Référence initiale à la législation nationale: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (dit «arrêté RID»), article 19.

Commentaires: Les récipients portables de gaz à usage médical transportés par les malades présentant des difficultés respiratoires sont admis dans la limite des quantités nécessaires pour un voyage.

RA–a–FR–3

Objet: Transport pour compte propre.

Référence à l'annexe II.1 de la présente directive: 5.4.1

Contenu de l'annexe de la directive: Informations concernant les matières dangereuses qui doivent figurer sur la lettre de voiture.

Contenu de la législation nationale: Les transports pour les besoins propres du transporteur ferroviaire, en quantité n'excédant pas les limites fixées au tableau 1.1.3.6, ne sont pas soumis à l'obligation de déclaration de chargement.

Référence initiale à la législation nationale: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (dit «arrêté RID»), article 20.2.

RA–a–FR–4

Objet: Exemption de l'obligation de placardage de certains wagons de messagerie.

Référence à l'annexe II.1 de la présente directive: 5.3.1

Contenu de l'annexe de la directive: Obligation d'apposer des étiquettes sur les côtés des wagons.

Contenu de la législation nationale: Seuls les wagons de messagerie chargés de plus de trois tonnes de matières d'une même classe (autre que les classes 1, 6.2 ou 7) doivent porter des plaques-étiquettes.

Référence initiale à la législation nationale: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (dit «arrêté RID»), article 21.1.

RA–a–FR–5

Objet: Exemption de l'obligation de placardage de wagons transportant de petits conteneurs.

Référence à l'annexe II.1 de la présente directive: 5.3.1

Contenu de l'annexe de la directive: Obligation d'apposer des étiquettes sur les côtés des wagons.

Contenu de la législation nationale: Le placardage des wagons n'est pas nécessaire si les plaques-étiquettes apposées sur les petits conteneurs sont bien visibles.

Référence initiale à la législation nationale: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (dit «arrêté RID»), article 21,2.

RA–a–FR–6

Objet: Exemption de l'obligation d'étiquetage des wagons transportant des véhicules routiers chargés de colis.

Référence à l'annexe II.1 de la présente directive: 5.3.1

Contenu de l'annexe de la directive: Obligation d'apposer des étiquettes sur les côtés des wagons.

Contenu de la législation nationale: Si les véhicules routiers portent des étiquettes correspondant aux colis qu'ils transportent, les wagons ne doivent pas être étiquetés.

Référence initiale à la législation nationale: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (dit «arrêté RID»), article 21,3.

SE Suède

RA–a–SE–1

Objet: Le marquage au moyen de plaques-étiquettes des wagons de chemin de fer chargés de marchandises dangereuses sous la forme d'envois express n'est pas nécessaire.

Référence à l'annexe II.1 de la présente directive: 5.3.1

Contenu de l'annexe de la directive: Les wagons de chemin de fer chargés de marchandises dangereuses doivent porter des plaques-étiquettes.

Contenu de la législation nationale: Le marquage au moyen de plaques-étiquettes des wagons de chemin de fer chargés de marchandises dangereuses sous la forme d'envois express n'est pas nécessaire.

Référence initiale à la législation nationale: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Commentaires: Le RID définit les quantités limites de marchandises dangereuses à désigner comme marchandises express. Il s'agit de ce fait de petites quantités.

UK Royaume-Uni

RA–a–UK–1

Objet: Transport de certaines sources radioactives à faible risque tels que réveils, montres, détecteurs de fumée ou boussoles de poche.

Référence à l'annexe II.1 de la présente directive: La plupart des exigences du RID

Contenu de l'annexe de la directive: Exigences relatives au transport de matières de classe 7.

Contenu de la législation nationale: Exemption totale des dispositions de la réglementation nationale de certains produits commerciaux contenant de faibles quantités de matières radioactives.

Référence initiale à la législation nationale: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996, reg 2(6) (as amended by Schedule 5 of the Carriage of Dangerous Goods (Amendment) Regulations 1999).

Commentaires: Cette dérogation est une mesure à court terme qui ne sera plus nécessaire une fois que des amendements similaires au règlement de l'AIEA auront été incorporés dans le RID.

RA–a–UK–2

Objet: Allégement des restrictions relatives au transport par wagon, véhicule et récipient de chargements groupés d'explosifs et d'explosifs avec d'autres marchandises dangereuses (N4/5/6).

Référence à l'annexe II.1 de la présente directive: 7.5.2.1 et 7.5.2.2

Contenu de l'annexe de la directive: Restrictions sur certains types de chargements groupés.

Contenu de la législation nationale: La législation nationale est moins restrictive en ce qui concerne les chargements groupés d'explosifs, à condition que leur transport puisse s'effectuer sans risque.

Référence initiale à la législation nationale: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996, reg 2(6) (as amended by Schedule 5 of the Carriage of Dangerous Goods (Amendment) Regulations 1999).

Commentaires: Le Royaume-Uni souhaite autoriser certaines variations dans les règles de groupage d'explosifs entre eux et d'explosifs avec d'autres marchandises dangereuses. Toute variation comportera une limitation quantitative d'une des parties constituant le chargement et ne sera permise qu'à condition que «toutes les mesures raisonnablement possibles aient été prises pour éviter que les explosifs entrent en contact des marchandises qu'ils pourraient mettre en danger ou qui pourraient elles-mêmes mettre ces marchandises en danger».

Les variations que le Royaume-Uni souhaite autoriser sont, par exemple:

1. Les explosifs relevant des numéros ONU 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 ou 0361 peuvent être transportés dans le même véhicule que les marchandises dangereuses relevant du numéro 1942 de la classification ONU. La quantité de UN 1942 dont le transport est autorisé doit être limitée en l'assimilant à un explosif de 1.1D.

2. Les explosifs relevant des numéros ONU 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 ou 0453 peuvent être transportés dans le même véhicule que des marchandises dangereuses (à l'exception des gaz inflammables, des matières infectieuses et des matières toxiques) de la catégorie de transport 2 ou des marchandises dangereuses de catégorie 3, ou encore n'importe quelle combinaison d'entre elles, pourvu que la masse totale ou le volume total des marchandises dangereuses de la catégorie de transport 2 n'excède pas 500 kilogrammes ou litres et que la masse totale nette de ces explosifs n'excède pas 500 kilogrammes.

3. Les explosifs 1.4G peuvent être transportés dans le même véhicule que des liquides et des gaz inflammables de la catégorie de transport 2 ou que des gaz non inflammables et non toxiques de la catégorie de transport 3, ou encore avec n'importe quelle combinaison de ceux-ci, pourvu que la masse ou le volume total de marchandises dangereuses de la catégorie de transport 2 n'excède pas ensemble 200 kg ou l et que la masse totale d'explosifs n'excède pas 20 kg.

4. Les articles explosifs ONU 0106, 0107 ou 0257 peuvent être transportés avec des articles explosifs des groupes de compatibilité D, E ou F dans la composition desquels ils entrent. La quantité totale d'explosifs relevant des numéros ONU 0106, 0107 ou 0257 ne doit pas dépasser 20 kilogrammes.

RA–a–UK–3

Objet: Permettre des "quantités maximales totales par unité de transport" différentes pour les marchandises de classe 1 des catégories 1 et 2 du tableau visé sous 1.1.3.1.

Référence à l'annexe II.1 de la présente directive: 1.1.3.1

Contenu de l'annexe de la directive: Exemptions liées à la nature de l'opération de transport

Contenu de la législation nationale: Adoption de règles prévoyant des exemptions pour des quantités limitées et des chargements groupés d'explosifs

Référence initiale à la législation nationale: Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(b).

Commentaires: Permettre des limites différentes pour les petites quantités ainsi que des facteurs de multiplication différents pour des chargements groupés de marchandises de classe 1, à savoir 50 pour la catégorie 1 et 500 pour la catégorie 2. Pour les besoins du calcul de chargements groupés, les facteurs de multiplications sont de 20 pour la catégorie de transport 1 et de 2 pour la catégorie de transport 2.

RA–a–UK–4

Objet: Adoption de RA–a–FR-6

Référence à l'annexe II.1 de la présente directive: 5.3.1.3.2.

Contenu de l'annexe de la directive: Assouplissement des exigences de placardage applicables aux wagons porteurs utilisés en ferroutage.

Contenu de la législation nationale: Les exigences de placardage ne s'appliquent pas lorsque les plaques-étiquettes apposées sur le véhicule sont clairement visibles.

Référence initiale à la législation nationale: Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(12)

Commentaires: Ceci a toujours été une disposition nationale au Royaume-Uni.

Basées sur l'article 7, paragraphe 2, point b1

DE Allemagne

RA–b1–DE–1

Objet: Transport en vrac de matières de classe 9 contaminées par des PCB.

Référence à l'annexe II.1 de la présente directive: 7.3.1.

Contenu de l'annexe de la directive: Transport en vrac.

Contenu de la législation nationale: Autorisation de transport en vrac dans des caisses mobiles ou des conteneurs scellés de manière à ce qu'ils soient étanches aux liquides et à la poussière.

Référence initiale à la législation nationale: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 11.

Commentaires: Dérogation 11 limitée jusqu'au 31.12.2004; à partir de 2005, mêmes dispositions dans l'ADR et le RID.

Voir aussi l'accord multilatéral M137.

N° de liste 4*.

RA–b1–DE–2

Objet: Transport de déchets dangereux en colis.

Référence à l'annexe II.1 de la présente directive: Parties 1 à 5

Contenu de l'annexe de la directive: Classification, emballage et marquage.

Contenu de la législation nationale: Classes 2 à 6.1, 8 et 9: emballage en commun et transport de déchets dangereux en colis et GRV. les déchets doivent être contenus dans des emballages intérieurs (tels qu'ils sont collectés) et classés en groupes spécifiques (pour éviter des réactions dangereuses dans un groupe de déchets); instructions écrites spéciales pour les groupes de déchets, utilisées comme lettre de voiture; collecte des déchets domestiques et de laboratoire, etc.

Référence initiale à la législation nationale: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 20.

Commentaires: N° de liste 6*.

SE Suède

RA–b1–SE–1

Objet: Transport de déchets dangereux vers des installations d'élimination des déchets dangereux.

Référence à l'annexe II.1 de la présente directive: Partie 2, chapitres 5.2 et 6.1

Contenu de l'annexe de la directive: Classification, marquage et étiquetage, et prescriptions relatives à la construction et à l'épreuve des emballages.

Contenu de la législation nationale: La législation comporte des critères de classification simplifiés, des exigences moins strictes pour la construction des emballages et leurs épreuves et des règles de marquage et d'étiquetage modifiées. Au lieu de classer les déchets dangereux selon l'RID, elle les affecte à différents groupes de déchets. Chacun de ce ces groupes contient des matières qui, conformément à l'RID, peuvent être emballés ensemble (emballage en commun). Chaque emballage doit être marqué du code correspondant au groupe de déchet concerné au lieu du numéro ONU.

Référence initiale à la législation nationale: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Commentaires: Ces dispositions sont uniquement applicables au transport de déchets dangereux entre des sites publics de traitement et des installations d'élimination des déchets dangereux.

III

Transport par voie navigable

III.1. ADN

Règlement annexé à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) tel qu'applicable à partir du 1er janvier 2009, ainsi que les articles 3(f), 3(h), 8(1), 8(3), 17 et 18 de l'ADN, étant entendu que les termes «partie contractante» sont remplacés par les termes «État membre» où il y a lieu.

III.2. Dispositions transitoires supplémentaires

-

III.3. Dispositions nationales supplémentaires

-

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION:

Directive du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur de marchandises dangereuses.

2. CADRE GPA / EBA (GESTION PAR ACTIVITE/ETABLISSEMENT DU BUDGET PAR ACTIVITE)

Domaine politique: *Énergie et transports*

Activité: *Sûreté et protection des usagers de l'énergie et des transports.*

3. LIGNES BUDGÉTAIRES

3.1. Lignes budgétaires [lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA)], y compris leurs intitulés:

Sûreté des transports 06 0701 00

3.2. Durée de l'action et de l'incidence financière:

Indéfinie, débutant en 2008

3.3. Caractéristiques budgétaires:

Ligne budgétaire	**Nature de la dépense**		**Nouvelle**	**Participation AELE**	**Participation pays candidats**	**Rubrique PF**
06 0701 00	DNO	CD[18]	NON	NON	NON	N° [1A]

[18] Crédits non dissociés, ci-après CND

4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

4.1. Ressources financières

4.1.1. Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

(Année n = 2006)

en millions d'euros (à la 3e décimale)

Nature de la dépense	Section n°		An-née n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 et suiv.	Total
Dépenses opérationnelles[19]									
Crédits d'engagement (CE)	8.1.	a			0,5		0,5		1,0
Crédits de paiement (CP)		b			0,5		0,5		1,0
Dépenses administratives incluses dans le montant de référence[20]									
Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4.	c							
MONTANT TOTAL DE RÉFÉRENCE									
Crédits d'engagement		a+c			**0,5**		**0,5**		**1,0**
Crédits de paiement		b+c			**0,5**		**0,5**		**1,0**
Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence[21]									
Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5.	d							
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6.	e							
Total indicatif du coût de l'action									
TOTAL CE, y compris coût des ressources humaines		a+c +d +e							
TOTAL CP, y compris coût des ressources humaines		b+c +d +e							

19 Dépenses ne relevant pas du chapitre xx 01 du titre xx concerné.

20 Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du titre xx.

21 Dépenses relevant du chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

Détail du cofinancement

en millions d'euros (à la 3e décimale)

Organisme de cofinancement		An-née n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 et suiv.	Total
……	f							
TOTAL CE avec cofinancement	a+c +d +e +f							

4.1.2. Compatibilité avec la programmation financière

■ Proposition compatible avec la programmation financière existante.

☐ Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.

☐ Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel[22] (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

4.1.3. Incidence financière sur les recettes

■ Proposition sans incidence financière sur les recettes

☐ Incidence financière - L'effet sur les recettes est le suivant:

en millions d'euros (à la 1re décimale)

		Avant action	Situation après l'action					
Ligne budgétaire	Recettes	[Année n-1]	[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][23]
	a) Recettes en termes absolus							
	b)Modification des recettes	Δ						

22 Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

23 Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées le cas échéant, si la durée de l'action excède 6 ans.

4.2. Ressources humaines en ETP (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) - voir détails au point 8.2.1.

Besoins annuels	Année n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 et suiv.
Total des effectifs						

5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS

5.1. Réalisation nécessaire à court ou à long terme

L'aspect financier de la proposition et de la présente fiche ne concerne que la traduction dans les langues de la Communauté des accords internationaux, qui constituent les annexes de la directive proposée. La proposition n'a pas d'autre incidence pour le budget de l'UE.

Les annexes des directives cadres 94/55/CE et 96/49/CE sont à l'origine d'un problème particulier. Il y est en effet déclaré : «N.B.: les différentes versions dans les langues officielles de la Communauté seront publiées dès qu'un texte codifié/ modifié (de l'ADR / du RID) aura été élaboré et que les traductions auront été effectuées». Pour le Service juridique, cela signifie que l'ADR et le RID doivent être traduits et publiés par les soins de la Commission dans toutes les langues officielles de la Communauté pour que ces directives puissent avoir un plein effet juridique. L'ADR et le RID (ainsi que l'ADN) comprennent chacun un millier de pages. Ils sont modifiés tous les deux ans, et ces modifications bisannuelles représentent 150 à 200 pages par document. Depuis le dernier élargissement en particulier, la Commission n'a plus réussi à faire face à cette charge de traduction. Depuis 2003 (cycles portant sur les années 2003, 2004, 2005 et sur le prochain, 2007 étant déjà en vue), seules les directives de la Commission modifiant les directives antérieures ont été traduites et publiées, mais non leurs annexes. Les États membres disposent donc des actes du droit communautaire qui doivent servir de base aux mesures législatives qu'ils doivent prendre sur le plan national, mais la Communauté n'a pas le pouvoir d'exiger que des mesures nationales soient prises ni de lancer, si nécessaire, des procédure d'infraction. L'ADR, le RID et l'ADN n'existent qu'en anglais et en français, le RID étant en outre disponible en allemand. Tous les deux ans, les États membres traduisent eux-mêmes aux fins de leur législation nationale les version consolidées des accords qu'ils appliquent. Les États membres n'utilisent normalement pas les traductions de la Commission à cette fin, si bien que l'utilité de ces traductions peut être mise en doute.

5.2. Valeur ajoutée de l'intervention communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergies éventuelles

La nouvelle proposition de directive vise à transférer les tâches de traduction et de publication dans les langues nationales du niveau de la Communauté à celui des États membres. La Commission devrait donc soutenir financièrement les traductions effectuées au niveau national, en sachant que les économies réalisées par la Commission sur le plan de la traduction et de la publication compenseront l'aide financière aux États membres. Le premier exercice budgétaire pour lequel il faudra prévoir des crédits à cette fin sera l'exercice 2009, et ces crédits devront être renouvelés tous les deux ans.

5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le contexte de la gestion par activité (GPA)

Objectif stratégique de la Commission : Sécurité

Objectif général de la DG : La sécurité et la sûreté.

Objectif opérationnel de la DG : Renforcer la sûreté des transoprts.

La directive proposée simplifiera et harmonisera les règles européennes en matière de transport de marchandises dangereuses, et améliorera ainsi la sécurité et la sûreté des transports.

La partie financière de la proposition rendra la transposition de la directive possible en rendant disponibles les traductions nationales des accords internationaux annexés dans toutes les langues de la Communauté.

5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

☐ ***Gestion centralisée***

☐ directement par la Commission

☐ indirectement par délégation à:

☐ des agences exécutives,

☐ des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,

☐ des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public.

■ ***Gestion partagée ou décentralisée***

■ avec des États membres

☐ avec des pays tiers

☐ ***Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)***

Remarques:

6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION

6.1. Système de contrôle

La Commission recevra les travaux effectués et exécutera les paiements sur cette base.

6.2. Évaluation

6.2.1. Évaluation ex ante

Une étude d'impact a été effectuée sur la base de l'option préférée, à savoir l'action législative proposée visant à simplifier et à harmoniser les règles de l'UE en matière de transport de marchandises dangereuses. Cette option a également été soutenue dans le cadre de toutes les consultations. La partie financière de la proposition est une condition préalable nécessaire pour réaliser la simplification.

6.2.2. Mesures prises à la suite d'une évaluation intermédiaire/ex post (enseignements tirés d'expériences antérieures similaires)

Une évaluation de ce domaine d'action a été réalisée par des consultants extérieurs en 2004-2005 sous le titre «Évaluation de la politique de l'UE relative au transport de produits dangereux depuis 1994», comme indiqué au point 1.3.1 de l'analyse d'impact. Cette évaluation a appuyé l'idée traduite dans la proposition.

6.2.3. Conditions et fréquence des évaluations futures

Une évaluation correspondante à celle visée au point 6.2.2 devra être effectuée en 2015.

7. MESURES ANTIFRAUDE

Comme la Commission n'effectuera les paiements qu'après avoir reçu les travaux (traductions nationales des accords internationaux), dont la qualité pourra être contrôlée, il n'y a pas de risque de fraude.

8. DÉTAIL DES RESSOURCES

8.1. Objectifs de la proposition en termes de coûts (année n = 2006)

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3e décimale)

(Indiquer les intitulés des objectifs, des actions et des réalisations)	**Type de réalisation**	**Coût moyen**	**Année** n		**Année** n + 1		**Année** n + 2		**Année** n + 3		**Année** n + 4		**Année** n + 5 **et suiv.**		**TOTAL**	
			Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N°1[24] *Renforcer la sûreté des transports*																
Action 1 Proposition d'une directive sur les produits dangereux																
Produit 1	Traductions	0.01					50	0.5			50	0.5			100	1.0
Sous-total Objectif 1		0.01					50	0.5			50	0.5			100	1.0
COÛT TOTAL		0.01					50	0.5			50	0.5			100	1.0

[24] Tel que décrit dans la partie 5.3.

8.2. Dépenses administratives

8.2.1. Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par l'utilisation de ressources existantes et/ou supplémentaires (**nombre de postes/ETP**)					
		Année n	Année n + 1	Année n + 2	Année n + 3	Année n + 4	Année n + 5
Fonctionnaires ou agents temporaires[25] (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Personnel financé[26] au titre de l'art. XX 01 02							
Autres effectifs[27] financés au titre de l'art. XX 01 04/05							
TOTAL							

8.2.2. Description des tâches découlant de l'action

8.2.3. Origine des ressources humaines (statutaires)

☐ Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger

☐ Postes préalloués dans le contexte de l'exercice de SPA/APB pour l'année n

☐ Postes à demander lors de la prochaine procédure de SPA/APB

☐ Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)

☐ Postes nécessaires pour l'année n, mais non prévus dans l'exercice de SPA/APB de l'année concernée

25 Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.
26 Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.
27 Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

8.2.4. Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence (XX 01 04/05 - Dépenses de gestion administrative)

en millions d'euros (à la 3e décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	An-née n	Année n + 1	Année n + 2	Année n + 3	Année n + 4	Année n + 5 et suiv.	TOTAL
1 Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel y afférents)							
Agences exécutives[28]							
Autre assistance technique et administrative							
- intra muros							
- extra muros							
Total assistance technique et administrative							

8.2.5. Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence

en millions d'euros (à la 3e décimale)

Type de ressources humaines	Année n	Année n + 1	Année n + 2	Année n + 3	Année n + 4	Année n + 5 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (XX 01 01)						
Personnel financé au titre de l'art. XX 01 02 (auxiliaires, END, agents contractuels, etc.) (indiquer la ligne budgétaire)						
Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)						

[28] Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement à l'agence/aux agences exécutive(s) concernée(s).

Calcul – *Fonctionnaires et agents temporaires*

Calcul - *Personnel financé au titre de l'article XX 01 02*

8.2.6. Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence

en millions d'euros (à la 3e décimale)

	Année n	Année n + 1	Année n + 2	Année n + 3	Année n + 4	Année n + 5 et suiv.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions							
XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences							
XX 01 02 11 03 - Comités[29]							
XX 01 02 11 04 - Études et consultations							
XX 01 02 11 05 - Systèmes d'information							
Total autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)							
3 Autres dépenses de nature administrative (préciser en indiquant la ligne budgétaire)							
Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)							

Calcul - *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

[29] Préciser le type de comité, ainsi que le groupe auquel il appartient.