COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 22.12.2006
COM(2006) 852 final

2006/0278 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas

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

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1) CONTEXTO DE LA PROPUESTA

Motivación y objetivos de la propuesta

El transporte internacional de mercancías peligrosas está regulado por acuerdos internacionales. En Europa hay vigentes dos instrumentos de este tipo que gobiernan el transporte por carretera y por ferrocarril. Por lo que respecta al transporte por vía navegable, el correspondiente acuerdo se encuentra en fase de ratificación. En la UE, la reglamentación del transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril se ha incorporado al Derecho comunitario a través de dos directivas, que extienden el ámbito de aplicación de esta normativa al transporte nacional y crean un conjunto único de normas para todas las operaciones de transporte en el interior del mercado único. Dado que, según las previsiones, el acuerdo relativo a las vías navegables se ratificará pronto, parece lógico, por motivos de armonización, integrarlo también en la legislación comunitaria. En este contexto se presenta una oportunidad para actualizar y armonizar la normativa vigente.

La base jurídica de actuación de la UE en este ámbito es el artículo 71, apartado 1, letra c) del Tratado.

Contexto general

El total de mercancías peligrosas transportadas en la UE asciende a 110 000 millones de toneladas-kilómetro al año, cantidad de la cual corresponde el 58% a la carretera, el 25% al ferrocarril y el 17% a las vías navegables. El transporte por carretera y por vía navegable registra una tendencia al crecimiento, al contrario que el transporte ferroviario. La proporción de mercancías peligrosas en el total de mercancías transportadas se cifra aproximadamente en el 8%.

Para garantizar la seguridad del transporte de mercancías peligrosas, así como la circulación libre y multimodal de los servicios internacionales de transporte, las Naciones Unidas han creado y mantienen al día el documento *Recomendaciones de las Naciones Unidas para el transporte de mercancías peligrosas - Reglamentación Modelo*.

Los acuerdos internacionales que gobiernan el transporte internacional de mercancías peligrosas se basan en las Recomendaciones de las Naciones Unidas, que se aplican al sector del transporte terrestre europeo mediante tres instrumentos:

- ADR: Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR);
- Reglamento internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID);
- Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por vía navegable (ADN).

Casi todos los países de la UE son signatarios de los acuerdos ADR y RID.

El ADN no está todavía vigente. Se encuentra en proceso de ratificación y, según las previsiones, entrará en vigor no más tarde de 2009. Nueve Estados miembros de la UE son signatarios de ese acuerdo. Otros dos sistemas basados en el ADN (ADN-R y ADN-D) se aplican actualmente en las zonas del Rin y el Danubio, al ser signatarios del ADN los países ribereños. Además, existen reglamentaciones nacionales que se aplican al transporte nacional.

En 1997 la Comisión presentó una propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y el Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al transporte de mercancías peligrosas por buques de navegación interior (modificada en 1999). Sin embargo, aquella propuesta nunca fue aprobada, por no haberse concluido el ADN a su debido tiempo. La propuesta se retiró en 2004. Por esta razón, en lo que se refiere al transporte terrestre de mercancías peligrosas, el Derecho comunitario se limita a la carretera y el ferrocarril. En estos dos modos la legislación garantiza un alto nivel de seguridad del transporte, libre prestación de servicios de transporte y libre circulación de los medios de transporte dentro del territorio de la UE. No existen normas europeas que regulen el transporte de mercancías peligrosas por vía navegable.
Con la próxima entrada en vigor del ADN se debe evitar el desarrollo de dos regímenes diferentes: uno para el transporte internacional y otro para el transporte nacional. Las razones que justifican la incorporación de los acuerdos relativos al transporte internacional por carretera y ferrocarril al Derecho comunitario, es decir, la ampliación de la normativa al transporte nacional, son igualmente válidas en el caso de las vías navegables.
En las operaciones de transporte multimodal no conviene la coexistencia de distintas normativas para cada modo. Siempre que sea posible, las normas deben ser idénticas para todos los modos, tal como pretenden las Recomendaciones de las Naciones Unidas.

Por motivos históricos, la legislación comunitaria vigente en materia de transporte de mercancías peligrosas es bastante compleja. La coexistencia de instrumentos legislativos específicos a los distintos modos genera incoherencias innecesarias. Además, algunas de las disposiciones vigentes se han quedado ya obsoletas, o se quedarán pronto. Por lo demás, dos de las directivas se pueden considerar superfluas, ya que sus disposiciones se han integrado en los acuerdos ADR, RID y ADN.
Aparte de las cuestiones de fondo mencionadas, se ha presentado un problema técnico relacionado con la actual estructura de las directivas. Cada vez que tiene lugar una revisión de los acuerdos internacionales, lo que sucede cada dos años, las directivas obligan a traducir íntegramente los voluminosos anexos técnicos, lo cual ha resultado extremadamente difícil de realizar, por no decir imposible.
Si no se adopta ninguna medida, estos problemas persistirán y se agudizarán: la complejidad actual de las normas se incrementará con los cambios que se introduzcan en los acuerdos internacionales; se mantendrán normas obsoletas, para confusión de los usuarios, y aumentará el riesgo de incumplimientos. Las normas comunitarias resultarán cada vez más difíciles de comprender y aplicar. Con el uso creciente de los conceptos multimodales, la coexistencia de normas diferentes para los distintos modos de transporte generará todavía más problemas prácticos cotidianos en las operaciones multimodales, incrementando innecesariamente los costes. En fin, el transporte por vía navegable, a menudo el modo preferible desde un punto de vista estadístico, verá dificultado su desarrollo debido a las diferencias entre la normativa nacional e internacional.

Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta

El Derecho comunitario contiene cuatro instrumentos legislativos que regulan este ámbito:

(1) La Directiva 94/55/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera;

(2) La Directiva 96/49/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril;

(3) Directiva 96/35/CE del Consejo, de 3 de junio de 1996, relativa a la designación y a la cualificación profesional de consejeros de seguridad para el transporte por carretera, por ferrocarril o por vía navegable de mercancías peligrosas;

(4) Directiva 2000/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2000, relativa a los requisitos mínimos aplicables al examen de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable

Las disposiciones de las directivas (3) y (4) están actualmente incluidas en los anexos de las directivas (1) y (2), circunstancia que las convierte en superfluas por lo que respecta a los modos ferroviario y de carretera.
La propuesta incorpora y actualiza las directivas (1) y (2) sin modificar en lo esencial las disposiciones que regulan hoy el transporte por carretera y ferrocarril. Por el contrario, la propuesta amplia el ámbito de aplicación de la legislación comunitaria al transporte por vía navegable, lo que supone un cambio significativo.

Coherencia con otras políticas de la Unión

La propuesta está vinculada a la legislación comunitaria vigente en materia de seguridad del transporte, mercado interior y medio ambiente, y contribuye a los objetivos del desarrollo sostenible y la estrategia de Lisboa.

2) CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

Consulta de las partes interesadas

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados

Como resultado de la legislación vigente de la UE en materia de transporte de mercancías peligrosas, existe ya un Comité de reglamentación competente en este tema. Los Estados miembros y los países de la AELC fueron consultados a través del Comité en varias reuniones, y también a través de Internet.

El Comité mantuvo informado de sus trabajos al Parlamento Europeo mediante una correspondencia periódica.

Las partes interesadas, a saber, las asociaciones del sector representativas de las empresas dedicadas al transporte de mercancías peligrosas, gozan del derecho a asistir a las reuniones del Comité en calidad de observadoras. De este modo dieron a conocer sus puntos de vista durante la elaboración de la propuesta.

Además, se consultó a la Comisión Central para la Navegación del Rin, dadas su importancia para las operaciones de transporte en ese río y el hecho de que por él circula aproximadamente el 80% de las mercancías peligrosas que se transportan por vía fluvial en Europa.

Se realizó una consulta abierta a través de Internet entre el 21.05.2006 y el 31.07.2006. La Comisión recibió 108 respuestas. Los resultados se encuentran en: http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/security/consultations/2006_07_31_en.htm.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta:

Las aportaciones de los Estados miembros y las partes interesadas ha condicionado en aspectos fundamentales el contenido de la propuesta. A lo largo de todo el proceso de consulta se hicieron los mayores esfuerzos para alcanzar posturas comunes.

La inmensa mayoría de los participantes en la consulta pública se mostró a favor de la política propuesta por la Comisión.

Obtención y utilización de asesoramiento técnico

No se necesitó asesoramiento externo.

Evaluación de impacto

En la evaluación de impacto se examinaron tres opciones políticas:

(1) «Mantenimiento de la política actual, medidas exclusivamente de codificación».
El alcance y contenido de la legislación comunitaria vigente en materia de transporte de mercancías peligrosas se mantendría en su actual formato. El transporte por vías navegables no se incorporaría al Derecho comunitario. La actuación se limitaría a la codificación de la legislación existente, que ya se ha iniciado de forma tentativa. La codificación probablemente facilitará en cierta medida la aplicación de la normativa. Sin embargo, aunque estos cambios serían bien acogidos por los interesados, se considera que tendrían un impacto limitado.

(2) «Codificación y nueva legislación que regule las vías navegables».
La codificación se llevaría a cabo como en la opción 1, pero además se crearía un nuevo instrumento legislativo comunitario para regular el transporte de mercancías peligrosas por vía navegable. En la actualidad, a este tipo de transporte se le aplican distintas normas regionales y nacionales en el territorio de la Unión. El nuevo acto se basaría en el futuro acuerdo internacional y regularía el transporte tanto internacional como nacional, armonizando así la normativa en el seno de la Unión. Ello tendría una repercusión económica positiva para los operadores de transporte, ya que las normas serían más simples, y también un efecto positivo tanto para los trabajadores como para el medio ambiente, al reducirse el riesgo de accidentes. Por último, se simplificaría la tarea de las autoridades nacionales encargadas de hacer cumplir la normativa.

(3) «Revisión de la legislación, con incorporación del transporte por vía navegable».
En esta opción se revisaría y simplificaría la legislación comunitaria vigente en materia de transporte de mercancías peligrosas, refundiéndose las directivas existentes y ampliándose el ámbito de aplicación de la legislación al transporte por vía navegable. La opción 3 incluiría elementos de revisión y simplificación, añadidos a la opción 2. En primer lugar, se eliminarían las disposiciones obsoletas. Mantenerlas sólo serviría para hacer innecesariamente más complejo un sistema que lo es ya de por sí, con el consiguiente resultado de mayores riesgos y costes. En segundo lugar, se armonizarían en lo posible las normas que rigen los tres modos terrestres - carretera, ferrocarril y vía navegable. Un conjunto de normas armonizado facilitaría sustancialmente el transporte multimodal. Estos dos últimos elementos no son posibles a partir de las opciones 1 y 2. La complejidad de las normas lleva aparejados riesgos inherentes para la seguridad y el medio ambiente. En consecuencia, se admite que la armonización de dichas normas tendría un efecto positivo en todas las áreas: económica, porque se reducen los costes; social, porque las normas se aplican con mayor facilidad y, por lo tanto, ofrecen una mayor seguridad; y medioambiental, ya que disminuyen los riesgos para el medio ambiente por los mismos motivos. La menor variabilidad en las normas facilitaría también la tarea de las autoridades nacionales encargadas de garantizar el cumplimiento de estas últimas. Un conjunto de normas armonizado y más fácil de comprender y aplicar mejoraría significativamente también los niveles de cumplimiento por parte de los interesados. Es evidente que la opción 3 parece la vía de actuación preferible si se consideran los efectos económicos, sociales, medioambientales y de aplicación de la normativa.

3) ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Resumen de la acción propuesta

La nueva directiva propuesta actualiza las cuatro directivas vigentes y las cuatro decisiones de la Comisión que regulan el transporte de mercancías peligrosas, integrándolas en un instrumento legislativo único y extendiendo el ámbito de aplicación de la legislación comunitaria del transporte por carretera y ferrocarril a las vías navegables. La propuesta incorpora al Derecho comunitario las normas que rigen actualmente el transporte internacional y extiende su aplicación al transporte nacional.

Base jurídica

Artículo 71, apartado 1, letra c), del Tratado.

Principio de subsidiariedad

Se cumple el principio de subsidiariedad en la medida en que el ámbito de la propuesta no es competencia exclusiva de la Comunidad.

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por los motivos siguientes.

- La UE ha tomado ya medidas, que se encuentran en fase operacional, en el área del transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

- Por lo que respecta al transporte de mercancías peligrosas por vía navegable, existen actualmente dos sistemas de normas regionales en las zonas del Rin y el Danubio (ADN-R, ADN-D), y un tercer sistema (ADN de las Naciones Unidas) que, de acuerdo con las actuales previsiones, entrará pronto en vigor. Además, existen distintas disposiciones que regulan el transporte nacional en los países del Rin y el Danubio y otros lugares. Las iniciativas que los Estados miembros puedan adoptar por separado no permitirán obtener el mismo grado de armonización y aplicación de la normativa sobre vías navegables en el territorio de la Unión que el alcanzado en el caso del transporte por carretera y por ferrocarril.

La actuación comunitaria cumplirá mejor los objetivos de la propuesta por las razones que se exponen a continuación.

El objetivo de una normativa uniforme que regule en el territorio de la Unión todas las operaciones de transporte de mercancías peligrosas, tanto nacionales como internacionales y con independencia del modo de transporte terrestre utilizado, no puede cumplirse sin intervención de la Comunidad.

Los siguientes indicadores cualitativos demuestran que la mejor forma de alcanzar los objetivos de la propuesta es mediante una intervención de la UE:

- se incrementará el transporte multimodal,

- se simplificarán las operaciones de transporte para los operadores y disminuirán los costes,

- disminuirá el riesgo de accidentes para los trabajadores de transporte, los ciudadanos y el medio ambiente,

- se simplificará la normativa en materia de transporte, así como las actividades de las autoridades nacionales encaminadas a garantizar su cumplimiento,

- se simplificará el Derecho comunitario.

El fortalecimiento y la ampliación de la aplicación del ADR y el RID mediante su integración en la legislación comunitaria sobre el transporte por carretera y ferrocarril han demostrado que la intervención de la UE estaba justificada. Lo mismo cabe decir de la incorporación al acervo del tercer modo de transporte terrestre, las vías navegables.

La propuesta se atiene, pues, al principio de subsidiariedad.

Principio de proporcionalidad

La propuesta respeta el principio de proporcionalidad por los motivos que se exponen a continuación.

La cuestión de la proporcionalidad afecta en este contexto sólo al transporte por vías navegables, pues ya existen instrumentos comunitarios que regulan el transporte de mercancías peligrosas por carretera y por ferrocarril.

Los Estados miembros que aplican ya alguno de los ADN regionales (ADN-R, ADN-D) o que pretenden hacerlo, deberán realizar un esfuerzo adicional muy pequeño para extender el ámbito de aplicación de sus normas al transporte nacional, principalmente porque el ADN

incluye disposiciones especiales sobre los buques que transportan mercancías en tráfico exclusivamente nacional. Por lo demás, la propuesta de directiva contiene disposiciones especiales para los Estados miembros en los que no hay circulación de mercancías peligrosas por vía navegable (o sólo en pequeñas cantidades).

El instrumento propuesto, una directiva, es el más adecuado por dos razones.

- los instrumentos legislativos comunitarios vigentes en este ámbito, que deberán ser sustituidos, son también directivas,

- para la aplicación de las disposiciones transitorias y de ámbito nacional que figuran en los anexos de la propuesta.

Dado que la propuesta armoniza y simplifica las normas que regulan el transporte de mercancías peligrosas en la Unión, las cargas financieras y administrativas disminuirán para todas las partes en los Estados miembros, en lugar de incrementarse. Por lo que se refiere al transporte por vía navegable, en el que por primera vez se aplicarían las normas del ADN al tráfico nacional, podrían producirse teóricamente costes adicionales derivados de la adaptación de buques que anteriormente se destinaban con carácter exclusivo al tráfico nacional, aunque en la práctica esto es improbable.

Instrumentos elegidos

Instrumento propuesto: directiva

No resultaría adecuado prever otros instrumentos por los motivos que se exponen a continuación.
En primer lugar, el instrumento propuesto sustituye y deroga cuatro instrumentos existentes que son asimismo directivas. El segundo lugar, la extensión del ámbito de aplicación a las vías navegables sigue principios legislativos similares a los de las directivas vigentes. Aunque la propuesta se compone principalmente de disposiciones técnicas basadas en las Recomendaciones de las Naciones Unidas que no pueden modificarse, existen también exenciones y excepciones que los Estados miembros pueden aplicar de diferentes maneras. En tercer lugar, la aplicación de la propuesta al transporte por vía navegable depende de las circunstancias de los distintos Estados miembros. En consecuencia, la directiva resulta el instrumento más adecuado.

4) REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta pretende trasladar las actividades de traducción y publicación de los anexos técnicos de la directiva desde la Comunidad, (de hecho, la Comisión) a los Estados miembros, según proceda. Estos anexos técnicos se actualizan cada dos años. Por lo tanto, la Comunidad debe estar preparada para contribuir a la financiación de las traducciones nacionales. Sin embargo, el ahorro que supondrá para la Comunidad dejar de traducir y publicar esos documentos compensará sobradamente las ayudas que pueda destinarse a los Estados miembros por ese concepto.

5) INFORMACIÓN ADICIONAL

Simplificación

La propuesta simplifica la legislación y los procedimientos administrativos aplicados tanto por las autoridades públicas (de la UE o nacionales) como por las entidades privadas.

La propuesta supone una simplificación sustancial del Derecho comunitario en el ámbito del transporte de mercancías peligrosas, a pesar de que extiende el ámbito de aplicación de la normativa. Los tres modos de transporte terrestres quedarían regulados por un único instrumento legislativo. La nueva directiva derogaría las directivas vigentes 94/55/CE y 96/49/CE sobre transporte de mercancías peligrosas, en sus versiones modificadas, así como las directivas 96/35/CE y 2000/18/CE sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas, y las decisiones 2005/263/CE y 2005/180/CE de la Comisión, en sus versiones modificadas, sobre excepciones nacionales respecto de las directivas 94/55/CE y 96/49/CE. Por último, los anexos de la directiva contendrían simplemente una referencia a los acuerdos internacionales sobre transporte de mercancías peligrosas, en lugar de incluir su texto completo. Ello reduciría el acervo comunitario en 2 000 páginas aproximadamente.

Una cuestión menor es que en la Directiva 82/714/CEE del Consejo por la que se establecen las prescripciones técnicas de los barcos de la navegación interior (actualmente en proceso de modificación), el artículo 6 permite actualmente que cualquier embarcación que lleve un certificado expedido de conformidad con el Reglamento para el transporte de sustancias peligrosas por el Rin (ADN-R) está autorizada a transportar mercancías peligrosas en todo el territorio de la Comunidad. Dado que la directiva propuesta prevé la desaparición del certificado expedido en virtud del ADN-R, el citado artículo debe ser derogado.

La simplificación de la legislación comunitaria facilitaría su incorporación al derecho nacional. Las actuaciones de las autoridades encargadas de hacer cumplir la normativa, incluidas sus labores de información, se verían simplificadas y resultarían más eficaces gracias a la armonización de las normas que rigen el transporte de mercancías peligrosas.
También se facilitarían los procedimientos administrativos que deben seguir todos los participantes en el transporte de mercancías peligrosas, desde el expedidor hasta el destinatario. Por último, las reglas armonizadas simplificarían la documentación de las operaciones de transporte y los vehículos, así como la formación de las personas que participan en ellas y la tarea de los consejeros de seguridad para mercancías peligrosas.

La propuesta figura en el Programa permanente de la Comisión para la actualización y la simplificación del acervo comunitario y en su Programa legislativo y de trabajo con la referencia 2005/TREN/017.

Derogación de disposiciones legales vigentes

La adopción de la propuesta dará lugar a la derogación de legislación vigente.

Tabla de correspondencias

Los Estados miembros deben comunicar a la Comisión el texto de las disposiciones que incorporan la directiva al Derecho nacional, así como una tabla de correspondencias entre esas disposiciones y la presente directiva.

Espacio Económico Europeo

El acto propuesto es pertinente a efectos del Espacio Económico Europeo y, por consiguiente, debe hacerse extensivo a este último.

Explicación detallada de la propuesta

Artículo 1: Ámbito de aplicación

Uno de los aspectos más importantes de este artículo es indicar en qué condiciones un Estado miembro puede quedar exento de la aplicación de la directiva en lo que respecta al transporte por vía navegable.

Artículo 2: Definiciones

Se definen los acuerdos internacionales, mercancías peligrosas y medios de transporte pertinentes.

Artículo 3: Disposiciones generales

Se formulan las disposiciones generales relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas

Artículo 4: Terceros países

Se permite el transporte con origen y destino en países no comunitarios que apliquen los acuerdos internacionales sobre mercancías peligrosas.

Artículo 5: Restricciones durante el transporte por motivos ajenos a la seguridad

Los Estados miembros pueden aplicar, en sus respectivos territorios, disposiciones adicionales relativas al transporte de mercancías peligrosas por motivos distintos de la seguridad.

Artículo 6: Restricciones por motivos de seguridad del transporte

Los Estados miembros pueden aplicar disposiciones adicionales al transporte nacional efectuado por vehículos nacionales. En caso de accidente o incidente, un Estado miembro podrá adoptar medidas de urgencia, en caso necesario.

Artículo 7: Excepciones

Dado que los acuerdos internacionales y los anexos de la directiva no tienen en cuenta todas las particularidades del transporte nacional, los Estados miembros pueden, en determinadas circunstancias, permitir en el transporte nacional excepciones respecto del cumplimiento de la directiva. En algunos casos, dichas excepciones deberán ser aprobadas por la Comisión con arreglo al procedimiento de comitología. Las excepciones serán revisadas a intervalos periódicos, y se enumerarán en los anexos de la directiva.

Artículo 8: Disposiciones transitorias

Los Estados miembros podrán mantener determinadas disposiciones nacionales enumeradas en los anexos de la directiva durante un determinado período.

Artículo 9: Adaptaciones

Las modificaciones necesarias para la adaptación de los anexos al progreso científico y técnico se aprobarán mediante el procedimiento de comitología.

Artículo 10: Comité

El Comité de reglamentación del transporte de mercancías peligrosas asistirá a la Comisión en los procedimientos de comitología.

Artículo 11: Transposición

La fecha de aplicación de la directiva se fija en el 1 de enero de 2009. En esa misma fecha entrarán en vigor las actualizaciones bianuales de los acuerdos internacionales pertinentes.

Artículos 12 y 13: Modificación y derogaciones

La nueva directiva deroga las directivas existentes 94/55/CE y 96/49/CE sobre transporte de mercancías peligrosas, en sus versiones modificadas, las directivas 96/35/CE y 2000/18/CE sobre los consejeros de seguridad en materia de transporte de mercancías peligrosas, las decisiones 2005/263/CE y 2005/180/CE sobre excepciones, en sus versiones modificadas, así como el artículo 6 de la Directiva 82/714/CEE del Consejo sobre prescripciones técnicas de los barcos de la navegación interior, en su versión modificada.

Artículos 14 y 15: Entrada en vigor y destinatarios

La entrada en vigor se producirá el vigésimo día siguiente a la fecha de publicación de la directiva. Los destinatarios de la directiva son los Estados miembros.

2006/0278 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión[1],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[2],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[3],

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado,

Considerando lo siguiente:

(1) El transporte de mercancías peligrosas por carretera, ferrocarril o vía navegable presenta un riesgo considerable de accidentes. Por lo tanto, procede adoptar medidas para garantizar que dicho transporte se realiza en las mejores condiciones de seguridad.

(2) La Directiva 94/55/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera[4] y la Directiva 96/49/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril[5], fijaron normas uniformes para la reglamentación del transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, respectivamente.

---

1 DO C […] de […], p. […].
2 DO C […] de […], p. […].
3 DO C […] de […], p. […].
4 DO L 319 de 12.12.1994, p. 7. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2004/111/CE de la Comisión (DO L 365, 10.12.2004, p. 25).
5 DO L 235 de 17.9.1996, p. 25. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2004/110/CE de la Comisión (DO L 365 de 10.12.2004, p. 24).

(3) Con el fin de instaurar un régimen común para todos los aspectos del transporte terrestre de mercancías peligrosas, procede sustituir las directivas 94/55/CE y 96/49/CE por una Directiva única que incorpore también las correspondientes disposiciones en relación con las vías navegables.

(4) La mayor parte de los Estados miembros son Partes Contratantes en el Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera («ADR»), el Reglamento internacional sobre transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID») y, en la medida en que es pertinente, el Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por vía navegable («ADN»).

(5) El ADR, el RID y el ADN establecen normas uniformes para regular la seguridad del transporte internacional de mercancías peligrosas. Dichas normas se deben aplicar también al transporte nacional con objeto de armonizar en toda la Comunidad las condiciones del transporte de mercancías peligrosas y garantizar el funcionamiento del mercado común del transporte.

(6) Las disposiciones de la presente Directiva no se deben aplicar al transporte de mercancías peligrosas en determinadas circunstancias excepcionales vinculadas a la naturaleza de los vehículos o buques utilizados, o al carácter limitado de algunas operaciones de transporte.

(7) Los Estados miembros deben conservar el derecho a eximir de la aplicación de la presente Directiva al transporte de mercancías peligrosas por vía navegable si las vías navegables que se encuentren en su territorio no están conectadas por vía fluvial a las de los demás Estados miembros, o bien si por ellas no se transportan mercancías peligrosas.

(8) Se debe permitir a los medios de transporte matriculados en terceros países realizar transporte internacional de mercancías peligrosas dentro del territorio de los Estados miembros a condición de que se atengan a las disposiciones del ADR, RID o ADN que les sean aplicables.

(9) Los Estados miembros han de conservar también la facultad de regular o prohibir, únicamente por motivos distintos de la seguridad, el transporte nacional de determinadas mercancías peligrosas.

(10) Los Estados miembros deben poder aplicar normas más estrictas a las operaciones nacionales de transporte realizadas con vehículos que hayan sido matriculados o puestos en circulación en el interior de sus respectivos territorios.

(11) La armonización de las condiciones que se apliquen al transporte nacional de mercancías peligrosas no ha de impedir que se tengan en cuenta circunstancias nacionales específicas. En consecuencia, la presente Directiva debe otorgar a los Estados miembros la posibilidad de conceder determinadas excepciones si se reúnen condiciones definidas. Procede enumerar dichas excepciones en la presente Directiva bajo la denominación «disposiciones nacionales suplementarias».

(12) Dado el nivel de inversiones que se requiere en este sector, conviene permitir a los Estados miembros que mantengan, con carácter temporal, determinadas disposiciones nacionales específicas en relación con los requisitos de construcción de los medios y equipo de transportes, el transporte a través del Túnel del Canal de la Mancha y el transporte entre los Estados miembros y los Estados que son Partes en la Organización para la Cooperación Ferroviaria (OSJD). Procede enumerar dichas disposiciones en la presente Directiva bajo la denominación «disposiciones adicionales transitorias».

(13) Es necesario poder adaptar rápidamente los anexos de la presente Directiva al progreso científico y técnico, incluido el desarrollo de nuevas tecnologías de localización y seguimiento, en particular para tener en cuenta las nuevas disposiciones que se incorporen al ADR, RID y ADN.

(14) La Comisión debe también poder revisar las listas de disposiciones adicionales nacionales y decidir sobre la aplicación y puesta en práctica de medidas de emergencia en caso de accidente o incidente.

(15) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión[6].

(16) En particular, la Comisión ha de estar facultada para adaptar los anexos al progreso científico y técnico. Puesto que se trata de medidas de alcance general concebidas para modificar o suprimir elementos no esenciales de la presente Directiva, o complementar esta última añadiendo nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse conforme al procedimiento de reglamentación con control regulado por el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CEE.

(17) Por razones de eficiencia, conviene reducir los plazos que normalmente se aplican en el contexto del procedimiento de reglamentación con control para la aprobación de las adaptaciones de los anexos al progreso científico y técnico.

(18) Puesto que los objetivos de la presente Directiva, consistentes en garantizar la aplicación uniforme de normas armonizadas de seguridad en toda la Comunidad y alcanzar un alto nivel de seguridad para las operaciones de transporte nacionales e internacionales, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por sí solos y, por lo tanto, dados los efectos y dimensiones de la presente Directiva, se pueden lograr mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, en virtud del principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en ese mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos aludidos.

---

[6] DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada en último lugar por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

(19) Las disposiciones de la presente Directiva no contradicen el compromiso asumido por la Comunidad y sus Estados miembros de esforzarse por conseguir la armonización de los sistemas de clasificación de materias peligrosas, compromiso recogido en el capítulo 19 del Programa 21 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, celebrada en Río de Janeiro el mes de junio de 1992.

(20) Las disposiciones de la presente Directiva se entienden sin perjuicio de la legislación comunitaria que rige las condiciones de seguridad en que deben transportarse los agentes biológicos y los organismos modificados genéticamente, de conformidad con la Directiva 90/219/CEE del Consejo[7], la Directiva 2001/18/CE del Parlamento Europeo y el Consejo[8] y la Directiva 2000/54/CE del Parlamento Europeo y el Consejo[9].

(21) Las disposiciones de la presente Directiva se entienden sin perjuicio de la aplicación de otras disposiciones comunitarias en las áreas de la seguridad y salud en el trabajo y la protección del medio ambiente. En particular, la Directiva marco sobre salud y seguridad en el trabajo, la Directiva 89/391/CEE[10] y sus directivas derivadas, incluidas la Directiva 98/24/CE[11] sobre agentes químicos y la Directiva 2004/37/CE[12] sobre carcinógenos y mutágenos.

(22) El artículo 6 de la Directiva 82/714/CEE del Consejo, de 4 de octubre de 1982, por la que se establecen las prescripciones técnicas de los barcos de la navegación interior[13], dispone que todo buque provisto de un certificado expedido de conformidad con el Reglamento para el transporte de sustancias peligrosas por el Rin (ADN-R) está autorizado a transportar mercancías peligrosas en todo el territorio de la Comunidad en las condiciones especificadas en dicho certificado. Como consecuencia de la adopción de la presente Directiva, se ha de modificar la Directiva 82/714/CEE, eliminando la citada disposición.

(23) Por lo tanto, procede derogar las directivas 94/55/CEE y 96/49/CEE. En beneficio de la claridad y la racionalidad, es necesario derogar también la Directiva 96/35/CE del Consejo, de 3 de junio de 1996, relativa a la designación y a la cualificación profesional de consejeros de seguridad para el transporte por carretera[14], por ferrocarril o por vía navegable de mercancías peligrosas, la Directiva 2000/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2000, relativa a los requisitos mínimos aplicables al examen de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable[15], la Decisión de la Comisión, de 4 de marzo de 2005, por la que se autoriza a los Estados miembros a establecer determinadas excepciones, de conformidad con la Directiva 94/55/CE del

---

7 DO L 117 de 08.5.1990, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Decisión 2005/174/CE de la Comisión (DO L 59 de 5.3.2005, p. 20).

8 DO L 106, 17.4.2001, p. 1. Directiva modificada en último lugar por el Reglamento (CE) nº 1830/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 268 de 18.10.2003, p. 24).

9 DO L 262 de 17.10.2000, p. 21.

10 DO L 183, 29.6.1989, p.1

11 DO L 131, 5.5.1998, p.11.

12 DO L 158, 30.4.2004, p.50

13 DO L 301 de 28.10.1982, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva […/…CE] del Parlamento Europeo y del Consejo (…).

14 DO L 145, 19.6.1996, p.10.

15 DO L 118, 19.5.2000, p. 41.

Consejo, con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera[16] y la Decisión de la Comisión, de 4 de marzo de 2005, por la que se autoriza a los Estados miembros a establecer determinadas excepciones, de conformidad con la Directiva 96/49/CE, con respecto al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril[17].

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplica al transporte de mercancías peligrosas por carretera, ferrocarril o vía navegable entre los Estados miembros o en el interior de los mismos, incluidas las actividades de carga y descarga, la transferencia entre modos de transporte y las paradas que requieran las circunstancias del transporte.

   La presente Directiva no se aplicará al transporte de mercancías peligrosas

   – a) efectuado por vehículos, vagones y buques pertenecientes a las fuerzas armadas o colocados bajo su responsabilidad,

   – b) llevado a cabo por buques marítimos en rutas marítimas que formen parte de una vía navegable,

   – c) realizado por transbordadores que se limiten a cruzar una vía navegable o un puerto, o

   – d) verificado íntegramente dentro del perímetro de un recinto cerrado.

2. Durante el año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros podrán decidir no aplicar las disposiciones del anexo III.1 por una de las siguientes razones:

   – a) no hay vías navegables en su territorio,

   – b) sus vías navegables no están conectadas por vía fluvial a la red de vías navegables de otros Estados miembros, o

   – c) por sus vías navegables no se transportan mercancías peligrosas.

   Si un Estado miembro decide no aplicar lo dispuesto en el anexo III.1, notificará su decisión a la Comisión, la cual informará al respecto a los demás Estados miembros.

---

16 DO L 85, 2.4.2005, p.58. Decisión modificada por la Decisión 2005/903/CE (DO L 328 de 15.12.2005, p. 62).

17 DO L 61, 8.3.2005, p. 41. Decisión modificada por la Decisión 2005/777/CE (DO L 293 de 9.11.2005, p. 23).

3. La presente Directiva no afectará al derecho de los Estados miembros a establecer prescripciones de seguridad específicas para el transporte nacional o internacional de mercancías peligrosas en sus respectivos territorios, a condición de que esas mercancías no estén reguladas por la presente Directiva.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos de la presente Directiva se entenderá por:

(1) «ADR», el Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, en su versión enmendada,

(2) «RID», el Reglamento internacional sobre transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril que figura en el apéndice C del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), ultimado en Vilnius el 3 de junio de 1999, en su versión enmendada,

(3) «ADN», el Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por vía navegable, celebrado en Ginebra el 26 de mayo de 2000, en su versión enmendada,

(54) «vehículo», todo vehículo de motor destinado a ser utilizado en carretera, que tenga al menos cuatro ruedas y alcance una velocidad máxima de diseño superior a 25 km/h, así como sus remolques, con excepción de los vehículos que circulen sobre raíles, los tractores forestales y agrícolas con una velocidad máxima de diseño no superior a 40 km/h y la maquinaria móvil,

(5) «vagón», todo vehículo ferroviario que no disponga de medio de propulsión propio, circule con sus propias ruedas sobre vías férreas y se utilice para el transporte de mercancías,

(6) «buque», todo buque que circule por vías navegables o viaje por el mar.

Artículo 3

Disposiciones generales

1. Sin perjuicio del artículo 7, no se transportarán mercancías peligrosas en la medida en que lo prohíban los anexos I.1, II.1 y III.1.

2. Sin perjuicio de las normas generales sobre acceso al mercado o las disposiciones aplicables genéricamente al transporte de mercancías, se autorizará el transporte de mercancías peligrosas en las condiciones fijadas en los anexos I.1, II.1 y III.1.

Artículo 4

Terceros países

Se autoriza el transporte de mercancías peligrosas entre el territorio de la Comunidad y terceros países si dicho transporte cumple las prescripciones del ADR, el RID o el ADN.

Artículo 5

Restricciones durante el transporte por motivos distintos de la seguridad

Los Estados miembros conservan el derecho de regular o prohibir, únicamente por motivos distintos de la seguridad durante el transporte, el transporte de determinadas mercancías peligrosas en el interior de sus territorios.

Artículo 6

Restricciones por motivos de seguridad del transporte

1. Los Estados miembros podrán aplicar, por motivos relacionados con la seguridad del transporte, disposiciones más estrictas al transporte nacional de mercancías peligrosas (excepto en materia de fabricación de los medios o dispositivos utilizados en el transporte) cuando dicho transporte lo realicen vehículos matriculados o puestos en circulación dentro de su territorio.

2. Si, en caso de producirse un accidente o incidente en su territorio, un Estado miembro considera que las disposiciones de seguridad aplicables han resultado insuficientes para limitar los peligros derivados de la operación de transporte, y existe necesidad urgente de tomar medidas, el Estado miembro notificará a la Comisión, en la fase de planificación, las medidas que se propone adoptar.

   De conformidad con el procedimiento del artículo 10, apartado 2, la Comisión decidirá si autoriza la aplicación de las medidas en cuestión y el período durante el cual dicha autorización será efectiva.

Artículo 7

Excepciones

1. Los Estados miembros podrán autorizar el uso de lenguas distintas de las establecidas en los Anexos en los transportes realizados exclusivamente en el interior de su territorio.

2. a) Si no se compromete la seguridad, los Estados miembros podrán solicitar excepciones a lo prescrito en los anexos I.1, II.1 o III.1 para el transporte de pequeñas cantidades de determinadas mercancías peligrosas en el interior de su territorio, con excepción de sustancias con un nivel de radiactividad medio o alto, a condición de que las condiciones aplicadas a dicho transporte no sean más estrictas que las establecidas en los citados anexos.

   b) A condición de no comprometer la seguridad, los Estados miembros podrán solicitar también excepciones a lo prescrito en los anexos I.1, II.1 o III.1 en relación con el transporte de mercancías peligrosas dentro de su territorio en los siguientes casos:

      b1) transportes locales en distancias cortas, o

b2) transportes locales por ferrocarril en determinados itinerarios designados que formen parte de un proceso industrial y estén sometidos a un estricto control en condiciones claramente especificadas.

La Comisión examinará si se han cumplido las condiciones prescritas en los párrafos primero y segundo del presente apartado y resolverá, de conformidad con el procedimiento del artículo 10, apartado 2, si autoriza la excepción y la añade a las disposiciones adicionales nacionales que se enumeran en los anexos I.3, II.3 y III.3.

3. Las excepciones tendrán una vigencia de cinco años a partir de la fecha de su autorización.

Las excepciones se aplicarán sin discriminación.

4. Si un Estado miembro solicita la prórroga de una autorización de excepción, la Comisión revisará dicha excepción.

Si no se han aprobado modificaciones de los anexos I.1, II.1 o III.1 que afecten al asunto de la excepción, la Comisión renovará la autorización por un nuevo período de cinco años.

Si se han aprobado modificaciones de los anexos I.1, II.1 o III.1 que afecten al asunto de la excepción, la Comisión, de conformidad con el procedimiento del artículo 10, apartado 2, podrá optar por:

a) declarar la excepción obsoleta y suprimirla del anexo correspondiente.

b) Reducir el ámbito de aplicación de la autorización y modificar el anexo correspondiente en consonancia.

c) Prorrogar la autorización por un nuevo período de cinco años.

5. En el interior de sus respectivos territorios, los Estados miembros podrán expedir autorizaciones particulares para la realización de operaciones de transporte de mercancías peligrosas prohibidas por la presente Directiva o para que tales operaciones se lleven a cabo en condiciones distintas de las fijadas por la presente Directiva a condición de que dichas operaciones estén claramente definidas y circunscritas en el tiempo.

Artículo 8

Disposiciones transitorias

Los Estados miembros podrán mantener en sus respectivos territorios las disposiciones mencionadas en los anexos I.2., II.2. y III.2.

Los Estados miembros que mantengan dichas disposiciones deberán informar de ello a la Comisión. La Comisión informará al respecto a los demás Estados miembros.

Artículo 9

Adaptaciones

Las modificaciones necesarias para adaptar los anexos al progreso científico y técnico, incluido el uso de nuevas tecnologías de localización y seguimiento, en los ámbitos regulados por la presente Directiva, en particular para tener en cuenta las modificaciones de los acuerdos ADR, RID y ADN, se aprobarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control citado en el artículo 10, apartado 3.

Artículo 10

Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de Transporte de Mercancías Peligrosas.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

   El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 bis, apartados 1 a 4 y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observándose lo dispuesto en el artículo 8 de la misma.

   Los plazos previstos en el artículo 5 bis, apartado 3, letra c), y artículo 5 bis, apartado 4, letras b) y e), de la Decisión 1999/468/CE se fijan, respectivamente, en un mes, un mes y dos meses.

Artículo 11
Incorporación al Derecho interno

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 31.diciembre.2008. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.

   Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 12
Modificación

Queda suprimido el artículo 6 de la Directiva 82/714/CEE.

Artículo 13
Derogaciones

1. Quedan derogadas las directivas 94/55/CE, 96/49/CE, 96/35/CE y 2000/18/CE.

   Los certificados expedidos con arreglo a lo dispuesto en las directivas derogadas conservarán su validez hasta la fecha de su expiración.

2. Quedan derogadas las decisiones 2005/263/CE y 2005/180/CE.

Artículo 14
Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Artículo 15
Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*

ANEXOS

I

Transporte por carretera

I.1. ADR

Anexos A y B del Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), en su forma aplicable a partir del 1 de enero de 2009, entendiéndose que «Parte contratante» se sustituye por «Estado miembro», según proceda.

I.2. **Disposiciones adicionales transitorias**

1. Los Estados miembros podrán mantener las excepciones aprobadas en virtud del artículo 4 de la Directiva 94/55/CE hasta el 31 de diciembre de 2010, o bien hasta que se modifique el anexo I.1 para reflejar las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas a que se hace referencia en dicho artículo, si esta última fecha fuese anterior.

2. Los Estados miembros podrán autorizar en sus respectivos territorios el uso de cisternas y vehículos fabricados antes del 1 de enero de 1997 que, aun no siendo conformes con la presente Directiva, estén fabricados con arreglo a las disposiciones nacionales vigentes a 31 de diciembre de 1996, a condición de que dichas cisternas y vehículos sean objeto de un mantenimiento acorde con los niveles de seguridad prescritos.

   Podrán seguir utilizándose en el transporte nacional las cisternas y vehículos fabricados a partir del 1 de enero de 1997 que, aun no siendo conformes con la presente Directiva, estén fabricados con arreglo a las prescripciones de la Directiva 94/55/CE vigentes en su fecha de fabricación.

3. Los Estados miembros podrán autorizar en sus respectivos territorios el uso de bidones a presión, bloques de botellas y cisternas fabricados antes del 1 de julio de 2007, y de otros recipientes fabricados antes del 1 de julio 2003 que, aun no siendo conformes con la presente Directiva, estén fabricados con arreglo a las disposiciones aplicables en su fecha de fabricación, aunque no después del 1 de julio de 2005 por lo que respecta a los bidones a presión, bloques de botellas y cisternas, ni después del 1 de julio de 2001 por lo que se refiere a los demás recipientes, a condición de que tales equipos sean mantenidos con arreglo a los niveles de seguridad prescritos.

4. Los Estados miembros en cuyo territorio la temperatura ambiente descienda regularmente por debajo de - 20 °C podrán imponer normas más estrictas en relación con la temperatura de funcionamiento de los materiales utilizados para los embalajes de plástico, cisternas y su equipo destinados al transporte nacional de mercancías peligrosas por carretera hasta que se incorporen al anexo I.1 de la presente Directiva las adecuadas temperaturas de referencia para zonas climáticas dadas.

5. Los Estados miembros podrán mantener en sus respectivos territorios disposiciones nacionales distintas de las establecidas en la presente Directiva en relación con la temperatura de referencia para el transporte de gases licuados o mezclas de gases

licuados hasta que las correspondientes disposiciones en materia de temperaturas de referencia adecuadas para determinadas zonas climáticas se incorporen a las normas europeas y se referencien en el anexo I.1 de la presente Directiva.

6. Los Estados miembros podrán mantener en sus respectivos territorios las disposiciones de su legislación nacional vigentes a 31 de diciembre de 1996 en relación con la exhibición o colocación de un código de emergencia o tarjeta de peligro en lugar del número de identificación de peligro establecido en el anexo I.1 de la presente Directiva.

I.3. Disposiciones adicionales nacionales

Excepciones a que pueden acogerse los Estados miembros respecto del transporte de mercancías peligrosas en sus territorios en virtud del artículo 7, apartado 2.

Numeración de las excepciones: RO-a/b1/b2-MS-nn
RO= Carretera
a/b1/b2= Artículo 7 (2) a/b1/b2
MS= Abreviatura del Estado miembro
Nn= Número de orden

Basado en el artículo 7, apartado 2, letra a)

BE Bélgica

RO–a–BE-1

Asunto: Clase 1 - Pequeñas cantidades.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 1.1.3.6

Contenido del anexo de la Directiva: el punto 1.1.3.6 limita a 20 kilogramos la cantidad de explosivos de mina que puede transportar un vehículo ordinario.

Contenido de la legislación nacional: Las empresas que exploten depósitos alejados de los puntos de suministro podrán quedar autorizadas a transportar 25 kilogramos de dinamita o de explosivos difícilmente inflamables y 300 detonadores como máximo en vehículos de motor ordinarios, a reserva de las condiciones que establezca el servicio de explosivos.

Referencia inicial a la legislación nacional: Referencia a la legislación nacional: Real Decreto de 23/9/1958 sobre explosivos, modificado por Real Decreto de 14 de mayo de 2000.

RO–a–BE– 2

Asunto: Transporte de contenedores vacíos sin limpiar que hayan contenido productos de diferentes clases.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.4.1.1.6

Contenido de la legislación nacional: Mención en la carta de porte: «Embalajes vacíos sin limpiar que han contenido productos de diferentes clases».

Referencia inicial a la legislación nacional: Derogation 6-97.

Observaciones: Excepción registrada por la Comisión Europea con el nº 21 (en virtud del apartado 10 del artículo 6).

RO–a–BE–3

Asunto: Adopción de RO–a–UK–4.

Referencia inicial a la legislación nacional:

DE Alemania

RO–a–DE–1

Asunto: Embalaje y carga en común de piezas de vehículos de la clase 1.4G y determinadas mercancías peligrosas (n4).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 4.1.10 y 7.5.2.1

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones sobre embalaje y carga en común.

Contenido de la legislación nacional: Las mercancías de los números ONU 0431 y 0503 pueden cargarse junto con determinadas mercancías peligrosas (productos para fabricación de automóviles) en ciertas cantidades, enumeradas en la exención. No debe sobrepasarse el valor 1000 (comparable al fijado en el punto 1.1.3.6.4).

Referencia inicial a la legislación nacional: 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.

Observaciones: Esta exención es necesaria para garantizar la rápida entrega de componentes de seguridad para automóviles en función de la demanda local. Dada la gran variedad de productos de esta gama, no es frecuente que los talleres de automóviles almacenen existencias de los mismos.

RO–a–DE-2

Asunto: Exención con respecto al requisito de llevar a bordo una carta de porte y una declaración del expedidor para transportar determinadas cantidades de mercancías peligrosas contempladas en el punto 1.1.3.6 (n1).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.4.1.1.1 y 5.4.1.1.6

Contenido del anexo de la Directiva: contenido de la carta de porte.

Contenido de la legislación nacional: Para todas las clases, excepto la clase 7: No se precisará carta de porte si la cantidad de mercancías transportadas no excede las especificadas en 1.1.3.6.

Referencia inicial a la legislación nacional: 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.

Observaciones: se considera que la información suministrada por el marcado y etiquetado de los embalajes es suficiente para el transporte nacional, ya que la carta de porte no siempre resulta adecuada en el caso de la distribución a escala local.
Excepción registrada por la Comisión Europea con el nº 22 (en virtud del apartado 10 del artículo 6).

RO–a–DE-3

Asunto: Transporte de patrones de medida y bombas de combustible (vacías, sin limpiar).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: Disposiciones para los números ONU 1202, 1203 y 1223

Contenido del anexo de la Directiva: Embalaje, marcado, documentación, instrucciones de transporte y manipulación, instrucciones para las tripulaciones de vehículos.

Contenido de la legislación nacional: Especificación de la normativa aplicable y disposiciones auxiliares para aplicar la excepción; hasta 1000 l: comparable con embalajes vacíos sin limpiar; por encima de 1000 l: cumplimiento de determinadas normas en materia de cisternas; transporte exclusivo en vacío y sin limpiar.

Referencia inicial a la legislación nacional: 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.

Observaciones: Lista Nº. 7, 38, 38a.

RO–a–DE-4

Asunto: Exención de pequeñas cantidades de determinadas mercancías para uso particular.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: Cuadro del capítulo 3.2 para determinados números ONU de las clases 1 a 9.

Contenido del anexo de la Directiva: Autorización y disposiciones en materia de transporte.

Contenido de la legislación nacional: Clases 1 a 9; exención para cantidades muy pequeñas de distintas mercancías en embalajes y cantidades para uso particular; máximo de 50 kilogramos por unidad de transporte; aplicación de la disposiciones generales sobre embalaje interior.

Referencia inicial a la legislación nacional: 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.

Observaciones: Excepción con plazo limitado hasta el 31.12.2004. Nº 14* de la lista.

RO–a–DE-5

Asunto: Autorización de embalaje combinado.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 4.1.10.4. MP2

Contenido del anexo de la Directiva: Prohibición de embalaje combinado.

Contenido de la legislación nacional: Clases 1.4S, 2, 3 y 6.1; Autorización de embalaje combinado de objetos de clase 1.4S (cartuchos de armas pequeñas), aerosoles (clase 2) y materiales de limpieza y tratamiento de las clases 3 y 6.1 (números ONU indicados) como conjuntos para la venta en embalajes combinados, grupo de embalajes II y en pequeñas cantidades.

Referencia inicial a la legislación nacional: 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.

Observaciones: Nº Lista. 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

DK Dinamarca

RO–a–DK–1

Asunto: Transporte por carretera de embalajes que contengan desechos o residuos de materias peligrosas recogidos en hogares y determinadas empresas con fines de eliminación.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: Parte 2, 4.1.4, 4.1.10, 5.2, 5.4 y 8.2

Contenido del anexo de la Directiva:

Principios de clasificación. Disposiciones relativas al embalaje en común. Disposiciones de marcado y etiquetado. Carta de porte.

Contenido de la legislación nacional: Los embalajes interiores que contengan desechos o residuos de productos químicos recogidos en hogares o determinadas empresas podrán embalarse juntos en determinados embalajes exteriores autorizados por las Naciones Unidas. El contenido de cada embalaje interior no podrá ser superior a 5 kg o 5 litros. Excepciones de las disposiciones sobre clasificación, marcado y etiquetado, documentación y formación.

Referencia inicial a la legislación nacional: Bekendtgørelse nr. 729 of 15. august 2001 om vejtransport of farligt gods § 4, stk.3.

Observaciones: No es posible proceder a una clasificación exacta y aplicar todas las disposiciones del ADR cuando los residuos o cantidades residuales de sustancias químicas se

recogen en hogares y determinadas empresas con fines de eliminación. Los residuos suelen encontrarse en embalajes vendidos por minoristas.

RO–a–DK-2

Asunto: Transporte por carretera de embalajes que contengan materias explosivas y embalajes que contengan detonadores en el mismo vehículo.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 7.5.2.2

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones relativas al embalaje en común.

Contenido de la legislación nacional: Las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera deben atenerse a las normas del ADR.

Referencia inicial a la legislación nacional: Bekendtgørelse nr. 729 of 15. august 2001 om vejtransport of farligt gods § 4, stk. l.

Observaciones: Desde un punto de vista práctico, es necesario poder embalar las materias explosivas y los detonadores en el mismo vehículo para transportarlos desde el almacén hasta el lugar en que se utilizarán y viceversa.
Una vez modificada la legislación danesa sobre transporte de mercancías peligrosas, las autoridades de Dinamarca autorizarán este tipo de transporte siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

(1) no podrán transportarse más de 25 kg de materias explosivas del grupo D,

(2) no podrán transportarse más de 200 detonadores del grupo B,

(3) los detonadores y las materias explosivas se habrán de embalar por separado en embalajes certificados por la ONU de conformidad con las normas establecidas en la Directiva 2000/61/CE por la que se modifica la Directiva 94/55/CE,

(4) deberá haber una distancia de al menos un metro entre los embalajes que contienen detonadores y los que contienen materias explosivas. Esta distancia deberá respetarse incluso en caso de frenado brusco. Los embalajes que contengan materias explosivas y los que contengan detonadores deberán colocarse de manera que sea posible sacarlos rápidamente del vehículo,

(5) deberán cumplirse todas las demás normas sobre transporte de mercancías peligrosas.

FI Finlandia

RO–a–FI–1

Asunto: Transporte de determinadas cantidades de mercancías peligrosas en autobuses y pequeñas cantidades de materiales radiactivos de baja actividad para fines de asistencia sanitaria e investigación

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 4.1, 5.4

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones de embalaje, documentación.

Contenido de la legislación nacional: Se autoriza el transporte en autobuses de mercancías peligrosas en determinadas cantidades inferiores al límite de 1.1.3.6 con una masa neta no superior a 200 kg, sin necesidad de llevar carta de porte ni cumplir todas las prescripciones pertinentes en materia de embalaje. Cuando se transporte hasta 50 kg de material radiactivo con fines de asistencia sanitaria e investigación, no será obligatorio marcar y equipar el vehículo de conformidad con el ADR.

Referencia inicial a la legislación nacional: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003, 312/2005).

RO–a–FI-2

Asunto: Descripción de cisternas vacías en la carta de porte.

Referencia al anexo 1.1. de la presente Directiva: 5.4.1.1.6

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones particulares relativas a los embalajes, vehículos, contenedores, cisternas, vehículos batería y CGEM, vacíos, sin limpiar.

Contenido de la legislación nacional: En el caso de vehículos cisternas vacíos sin limpiar, en los que se han transportado dos o más sustancias con números ONU 1202, 1203 y 1223, la descripción en la carta de porte podrá ir completada con las palabras «Última mercancía cargada» seguidas del nombre del producto con más bajo punto de inflamación; «Vehículo cisterna vacío, 3, última mercancía cargada: ONU 1203 Gasolina, II».

Referencia inicial a la legislación nacional: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

RO–a–FI-3

Asunto: Embalaje y marcado de unidades de transporte de explosivos.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.3.2.1.1

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones generales relativas al panel naranja.

Contenido de la legislación nacional: Las unidades que transporten (normalmente en camionetas) pequeñas cantidades de explosivos (1000 kilos (netos) como máximo) a canteras y centros de trabajo podrán etiquetarse en las partes delantera y trasera utilizando el panel del modelo nº 1.

Referencia inicial a la legislación nacional: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

FR Francia

RO–a–FR–1

Asunto: Transporte de equipos de radiografía de rayos gamma portátiles y móviles (18).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: anexos A y B.

Contenido del anexo de la Directiva:

Contenido de la legislación nacional: Se establece una exención con respecto al transporte por los usuarios de equipos de radiografía de rayos gamma portátiles y móviles en vehículos especiales, si bien dicho transporte queda sujeto a normas específicas.

Referencia inicial a la legislación nacional: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto de 1 de junio de 2001 relativo al transporte de mercancías peligrosas por carretera, denominado «Decreto ADR») - Artículo 28.

RO–a–FR-2

Asunto: Transporte de residuos de actividades de asistencia sanitaria que entrañen riesgos de infección y se consideren partes anatómicas cubiertas por el n° ONU 3291 con una masa inferior o igual a 15 kg.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: anexos A y B.

Contenido de la legislación nacional: Queda exento de los requisitos del ADR el transporte de residuos de actividades de asistencia sanitaria que entrañen riesgos de infección y se consideren partes anatómicas cubiertas por el n° ONU 3291 con una masa inferior o igual a 15 kg.

Referencia inicial a la legislación nacional: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto de 1 de junio de 2001 relativo al transporte de mercancías peligrosas por carretera, denominado «Decreto ADR») - Artículo 12.

RO–a–FR-3

Asunto: Transporte de materias peligrosas en vehículos de transporte público de viajeros (18).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 8.3.1

Contenido del anexo de la Directiva: Transporte de viajeros y materias peligrosas.

Contenido de la legislación nacional: se autoriza el transporte de materias peligrosas como equipaje de mano en vehículos de transporte público: solamente son aplicables las disposiciones relativas al embalaje, marcado y etiquetado de los bultos establecidas en los puntos 4.1, 5.2 y 3.4.

Referencia inicial a la legislación nacional: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto de 1 de junio de 2001 relativo al transporte de mercancías peligrosas por carretera, denominado «Decreto ADR») - Artículo 21.

Observaciones: Está permitido llevar en el equipaje de mano mercancías peligrosas exclusivamente destinadas a uso personal o profesional. Los pacientes con afecciones respiratorias pueden llevar consigo recipientes portátiles de gas con la cantidad necesaria para un viaje.

RO–a–FR-4

Asunto: Transporte por cuenta propia de pequeñas cantidades de mercancías peligrosas (18).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.4.1.

Contenido del anexo de la Directiva: Obligación de llevar una carta de porte.

Contenido de la legislación nacional: El transporte por cuenta propia de pequeñas cantidades de mercancías peligrosas que no sobrepasen los límites establecidos en el punto 1.1.3.6 no está sujeto a la obligación de llevar la carta de porte prevista en el punto 5.4.1.

Referencia inicial a la legislación nacional: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto de 1 de junio de 2001 relativo al transporte de mercancías peligrosas por carretera, denominado «Decreto ADR») - Artículo 23-2.

IE Irlanda

RO–a–IE–1

Asunto: Exención del requisito establecido en 5.4.0 del ADR por el cual es obligatoria una carta de porte para el transporte de plaguicidas de la clase 3 del ADR, enumerados en 2.2.3.3 como plaguicidas FT2 (p.i. <23ºC) y la clase 6.1 del ADR, mencionados en 2.2.61.3 como plaguicidas T6, líquidos (punto de inflamación no inferior a 23ºC), cuando las cantidades de mercancía peligrosa transportadas no excedan de las fijadas en el punto 1.1.3.6 del ADR.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.4

Contenido del anexo de la Directiva: Carta de porte obligatoria.

Contenido de la legislación nacional: No es obligatoria la carta de porte para el transporte de los citados plaguicidas de las clases 3 y 6.1 cuando la cantidad de mercancías peligrosas transportadas no exceda de las cantidades establecidas en 1.1.3.6 del ADR.

Referencia inicial a la legislación nacional: Regulation 82(9) of the Proposed amendment to Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004».

Observaciones: Obligación innecesaria y onerosa para el transporte y distribución local de estos plaguicidas.

RO–a–IE-2

Asunto: Exención de lo prescrito en algunas disposiciones del ADR en relación con el embalaje, marcado y etiquetado para el transporte de pequeñas cantidades (inferiores a los límites fijados en 1.1.3.6) de artículos pirotécnicos caducados correspondientes a los códigos de clasificación 1.3G, 1.4G y 1.4S de la clase 1 del ADR, con nos respectivos de identificación ONU 0092, 0093, 0403 o 0404, a la instalación militar más próxima para su eliminación.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 1.1.3.6, 4.1, 5.2 y 6.1

Contenido del anexo de la Directiva: Eliminación de artículos pirotécnicos caducados.

Contenido de la legislación nacional: No se aplican las disposiciones del ADR sobre embalaje, marcado y etiquetado del transporte de artículos pirotécnicos caducados con nos respectivos de identificación ONU 0092, 0093, 0403 o 0404 a la instalación militar más cercana a condición de que se observen las disposiciones generales de embalaje del ADR y se incluya información suplementaria en la carta de porte. Se aplica exclusivamente al transporte local, hasta la instalación militar más próxima, de pequeñas cantidades de estos artículos pirotécnicos caducados para su eliminación segura.

Referencia inicial a la legislación nacional: Regulation 82(10) of the Proposed amendment to Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004».

Observaciones: El transporte de pequeñas cantidades de bengalas marítimas de emergencia «caducadas», especialmente por parte de propietarios de embarcaciones de recreo y minoristas de artículos náuticos, a instalaciones militares para su eliminación segura, ha planteado dificultades, en especial en relación con las prescripciones en materia de embalaje. La excepción se circunscribe a pequeñas cantidades (por debajo del especificado en 1.1.3.6) en transporte local.

RO–a–IE-3

Asunto: Exención del cumplimiento de las prescripciones de los capítulos 6.7 y 6.8 en relación con el transporte por carretera de cisternas de almacenamiento nominalmente vacías y sin limpiar (para almacenamiento en lugares fijos) con fines de limpieza, reparación, ensayo o desguace.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 6,7 y 6,8

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones relativas al diseño y construcción de cisternas y a los controles y pruebas a que éstas se deben someter.

Contenido de la legislación nacional: Exención [propuesta] del cumplimiento de las prescripciones de los capítulos 6.7 y 6.8 del ADR en relación con el transporte por carretera de cisternas de almacenamiento nominalmente vacías y sin limpiar (para almacenamiento en lugares fijos) con fines de limpieza, reparación, ensayo o desguace, a condición de que a) se haya retirado la mayor cantidad razonablemente viable de tuberías conectadas a la cisterna; b) se instale en la cisterna una válvula de escape adecuada, que se mantendrá en funcionamiento durante el transporte; y c) , sin perjuicio de b), todas las aberturas de la cisterna y cañerías

conectadas a la misma haya sido selladas para impedir cualquier escape de mercancías peligrosas, en la medida en que esto sea razonablemente viable.

Referencia inicial a la legislación nacional: Proposed amendment to the Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004.

Observaciones: Estas cisternas se utilizan para almacenamiento de sustancias en lugares fijos, y no para transporte de mercancías. Cabe suponer que contienen cantidades muy pequeñas de mercancías peligrosas cuando son transportadas para su limpieza, reparación, etc.

Anteriormente en virtud del apartado 10 del artículo 6.

RO–a–IE-4

Asunto: Exención de las disposiciones de los capítulos 5.3, 5.4, parte 7 y anejo B del ADR, en relación con el transporte de botellas de gas que contienen agentes dispensadores (para bebidas) cuando dichas botellas se transporten en el mismo vehículo que las bebidas (para las cuales serán utilizadas).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: capítulos 5.3, 5.4, parte 7 y anexo B.

Contenido del anexo de la Directiva: marcado de vehículos, documentación que debe llevarse y disposiciones en materia de equipo y operaciones de transporte.

Contenido de la legislación nacional: Exención [propuesta] de las disposiciones de los capítulos 5.3, 5.4, parte 7 y anejo B del ADR, aplicada a las botellas de gas que contienen agentes dispensadores (para bebidas) cuando dichas botellas se transportan en el mismo vehículo que las bebidas (para las cuales serán utilizadas).

Referencia inicial a la legislación nacional: Proposed amendment to the Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004.

Observaciones: La principal actividad consiste en la distribución de bultos de bebidas, que no son sustancias del ADR, junto con pequeñas cantidades de pequeñas botellas de gas que contienen los correspondientes gases dispensadores.

Anteriormente en virtud del apartado 10 del artículo 6.

RO–a–IE-5

Asunto: Exención, para el transporte nacional en el interior de Irlanda, del cumplimiento de las prescripciones en materia de construcción y ensayo de recipientes, y sus disposiciones de uso, contenidas en los capítulos 6.2 y 4.1 del ADR, para las botellas y bidones de presión de gas de clase 2 objeto de un transporte multimodal que incluya un segmento marítimo, siempre que dichas botellas y bidones de presión i) estén construidos, probados y utilizados de conformidad con el código IMDG, ii) no se rellenen en Irlanda, sino que se devuelvan nominalmente vacíos al país de origen del viaje de transporte multimodal, y iii) se distribuyan localmente en pequeñas cantidades.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 1.1.4.2, 4.1 y 6.2

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones relativas a los viajes de transporte multimodal, que incluyan un segmento marítimo, utilización de botellas y bidones de presión de la clase 2 del ADR, y construcción y ensayo de los mismos para el transporte de gases de la clase 2 del ADR.

Contenido de la legislación nacional: [Propuesta] Las disposiciones de los capítulos 4.1 y 6.2 no se aplicarán a las botellas y bidones de presión de gases de clase 2 a condición de que estos últimos i) hayan sido construidos y probados de conformidad con el Código IMDG, ii) se utilicen de conformidad con dicho Código, iii) sean transportados a su destinatario mediante un transporte multimodal que incluya un recorrido marítimo, iv) su transporte al usuario final consista en una sola jornada de transporte, completada el mismo día, desde el destinatario del transporte multimodal [mencionado en iii)], v) no se rellenen en el interior del Estado y se devuelvan nominalmente vacíos al país de origen del transporte multimodal [mencionado en la letra iii)], y se distribuyan localmente en el Estado en pequeñas cantidades.

Referencia inicial a la legislación nacional: Proposed amendment to the Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004.

Observaciones: Los gases contenidos en esas botellas y bidones de presión poseen unas especificaciones, requeridas por los usuarios finales, que obligan a importarlos desde el exterior de la zona ADR. Tras su utilización, estas botellas y bidones de presión deben ser devueltos al país de origen, donde se rellenan con gases que poseen especificaciones especiales - no se rellenan en Irlanda ni en ningún otro lugar de la zona ADR. Aunque no cumplen los requisitos del ADR, sí se ajustan a lo dispuesto en el Código IMDG. El transporte multimodal, que se inicia en el exterior de la zona ADR, finaliza en los locales del importador, desde los cuales se distribuyen las botellas y bidones de presión localmente al usuario final en Irlanda en pequeñas cantidades. Este transporte en el interior de Irlanda estaría regulado por el artículo 6, apartado 9, modificado, de la Directiva 94/55/CE modificada.

LT Lituania

RO–a–LT–1

Asunto: Adopción de RO–a–UK-6.

Referencia inicial a la legislación nacional: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 «Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje» (Resolución gubernativa nº 337 sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera en la República de Lituania, aprobada el 23 de marzo de 2000).

UK Reino Unido

RO–a–UK–1

Asunto: Transporte de determinados objetos radiactivos de escaso riesgo como despertadores, relojes, detectores de humo o brújulas de bolsillo (E1).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: Mayoría de las prescripciones del ADR

Contenido del anexo de la Directiva: Prescripciones relativas al transporte de material de clase 7.

Contenido de la legislación nacional: Quedan totalmente exentos de las disposiciones de la reglamentación nacional determinados productos comerciales que contienen cantidades limitadas de materias radiactivas. (Un dispositivo luminoso destinado a ser llevado por una persona; en cualquier vehículo o vehículo ferroviario, un máximo de 500 detectores de humo para uso doméstico con una actividad individual no superior a 40 kBq; o, en cualquier vehículo o vehículo ferroviario, un máximo de 5 dispositivos de alumbrado con tritio gaseoso con una actividad individual no superior a 10 GBq).

Referencia inicial a la legislación nacional: The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5(4)(d). The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(10).

Observaciones: Esta excepción es una medida a corto plazo que dejará de ser necesaria en cuanto se incorporen en el ADR enmiendas similares de la reglamentación del OIEA.

RO–a–UK-2

Asunto: Exención de la obligación de llevar una carta de porte cuando se transporten determinadas cantidades de mercancías peligrosas (excepto de la clase 7) previstas en el punto 1.1.3.6 (E2).

Referencia al anexo I.1. de la Directiva: 1.1.3.6.2 y 1.1.3.6.3

Contenido del anexo de la Directiva: Exenciones de determinadas prescripciones para determinadas cantidades por unidad de transporte.

Contenido de la legislación nacional: No es obligatoria la carta de porte para transportar cantidades limitadas, excepto cuando éstas forman parte de una carga mayor.

Referencia inicial a la legislación nacional: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(a).

Observaciones: Esta exención resulta apropiada para el transporte nacional, ya que la carta de porte no siempre es adecuada para la distribución local.

RO–a–UK-3

Asunto: Exención de la obligación de llevar medios de extinción de incendios en el caso de los vehículos que transporten materias de baja radiactividad (E4).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 8.1.4

Contenido del anexo de la Directiva: Obligación de llevar medios de extinción de incendios en los vehículos.

Contenido de la legislación nacional: Suprime la obligación de llevar extintores de incendios a bordo cuando sólo se transportan bultos con las materias objeto de la excepción (números ONU 2908, 2909, 2910 y 2911).

Limita la obligación cuando sólo se transporta un pequeño número de bultos.

Referencia inicial a la legislación nacional: The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5(4)(d).

Observaciones: El transporte de medios de extinción de incendios resulta irrelevante en la práctica por lo que respecta a las materias de los números ONU 2908, 2909, 2910 y 2911, que a menudo pueden llevarse en vehículos pequeños.

RO–a–UK-4

Asunto: distribución de mercancías en embalajes interiores a minoristas o usuarios (excluidas las de las clases 1, 4.2, 6.2 y 7) desde los almacenes de distribución local a los minoristas o usuarios y desde los minoristas hasta los usuarios finales (N1).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 6.1.

Contenido del anexo de la Directiva: Requisitos en materia de construcción y ensayo de embalajes.

Contenido de la legislación nacional: No será preciso asignar una marca RID/ADR u ONU a los embalajes, ni marcarlos de otro modo, cuando contengan mercancías conforme a lo previsto en el Schedule 3.

Referencia inicial a la legislación nacional: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(4) and Regulation 36 Authorisation Number 13.

Observaciones: Los requisitos del ADR son inadecuados para las fases finales del transporte desde el almacén de distribución hasta el minorista o usuario o desde el minorista al usuario final. Con esta excepción se pretende que los recipientes interiores de las mercancías destinadas a la distribución al por menor puedan transportarse sin embalaje exterior durante el tramo final de un trayecto de distribución local.

RO–a–UK-5

Asunto: autorizar «cantidades máximas totales por unidad de transporte» distintas para las mercancías de la clase 1 de las categorías 1 y 2 del cuadro de 1.1.3.6.3 (N10).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 1.1.3.6.3 y 1.1.3.6.4.

Contenido del anexo de la Directiva: Exenciones relacionadas con las cantidades transportadas por unidad de transporte.

Contenido de la legislación nacional: Se establecen normas relativas a exenciones respecto de cantidades limitadas y cargas en común de explosivos.

Referencia inicial a la legislación nacional: Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 13 y Schedule 5; reg. 14 y Schedule 4.

Observaciones: El objetivo es autorizar distintos límites cuantitativos para las mercancías de la clase 1; a saber: «50» para la categoría 1 y «500» para la categoría 2. A los efectos del cálculo de las cargas en común, los factores de multiplicación son «20» en el caso de la categoría de transporte 1, y «2», en el de la categoría de transporte 2.
Hasta el momento existía una excepción en virtud del apartado 10 del artículo 6.

RO–a–UK-6

Asunto: aumento de la masa neta máxima admisible de objetos explosivos en los vehículos EX/II (N13).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 7.5.5.2

Contenido del anexo de la Directiva: Limitación de las cantidades de materias y objetos explosivos transportadas.

Contenido de la legislación nacional: Limitación de las cantidades de materias y objetos explosivos transportadas.

Referencia inicial a la legislación nacional: Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 13, Schedule 3.

Observaciones: La reglamentación británica autoriza una masa neta máxima de 5.000 kg en los vehículos de la categoría II para los grupos de compatibilidad 1.1C, 1.1D, 1.1E y 1.1J.

Muchos objetos de las clases 1.1C, 1,1D, 1.1E y 1.1J transportados en Europa son grandes o voluminosos y superan los 2,5 m de longitud. Se trata principalmente de objetos explosivos para uso militar. Las limitaciones impuestas respecto de la construcción de vehículos EX/III (que han de ser vehículos cubiertos) hacen que la carga y descarga de tales objetos resulte muy difícil. Algunos de ellos requerirían equipamiento especial de carga y descarga al principio y al final del trayecto. En la práctica, rara vez se dispone de dicho equipamiento. En el Reino Unido circulan pocos vehículos EX/III y a la industria le resultaría muy caro hacer construir más vehículos especiales EX/III para transportar este tipo de explosivo.

En el Reino Unido los explosivos para uso militar son transportados en general por empresas comerciales que, por tanto, no pueden acogerse a la exención prevista para los vehículos militares en la Directiva marco. A fin de resolver este problema, el Reino Unido siempre ha autorizado el transporte de una masa máxima de 5.000 kg de tales objetos en vehículos EX/II. El límite vigente en la actualidad no siempre es suficiente, ya que un objeto puede contener más de 1.000 kg de explosivos.

Desde 1950 solamente se han producido dos incidentes (ambos en la década de los cincuenta) con explosivos detonantes de masa superior a 5.000 kg, ocasionados por el incendio de un neumático y por un tubo de escape recalentado que prendió en la cubierta. Estos incendios podrían haber ocurrido con cargas más pequeñas. No hubo que lamentar víctimas mortales ni heridos.

La experiencia demuestra que es poco probable que objetos explosivos correctamente embalados estallen debido a un impacto como, por ejemplo, una colisión de vehículos. Según los datos de informes militares y los resultados de ensayos sobre impacto de misiles, es precisa una velocidad de impacto superior a la creada por una caída desde una altura de 12 metros para que estallen los cartuchos.

Las normas de seguridad actuales no se verán afectadas.

RO–a–UK-7

Asunto: exención respecto de los requisitos sobre vigilancia de pequeñas cantidades de algunas mercancías de la clase 1 (N12).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 8.4 y 8.5 S1(6)

Contenido del anexo de la Directiva: Requisitos sobre vigilancia aplicables a los vehículos que transporten determinadas cantidades de mercancías peligrosas.

Contenido de la legislación nacional: Se prevén instalaciones seguras de aparcamiento y vigilancia, pero no se exige que determinadas cargas de la clase 1 permanezcan constantemente vigiladas, tal y como establece el capítulo 8.5 S1(6) del ADR.

Referencia inicial a la legislación nacional: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 24.

Observaciones: Los requisitos del ADR en materia de vigilancia no siempre son factibles a escala nacional.

RO–a–UK-8

Asunto: Restricciones menos rigurosas en relación con el transporte de cargas en común de explosivos, y de explosivos con otras mercancías peligrosas, en vagones, vehículos y contenedores (N4/5/6).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 7.5.2.1 y 7.5.2.2.

Contenido del anexo de la Directiva: Restricciones respecto de determinados tipos de cargas en común.

Contenido de la legislación nacional: La legislación nacional es menos restrictiva por lo que respecta a la carga en común de explosivos, siempre y cuando el transporte pueda realizarse sin riesgo alguno.

Referencia inicial a la legislación nacional: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 18.

Observaciones: El Reino Unido desea autorizar algunas variantes de las normas sobre transporte en común de explosivos con otros explosivos o de explosivos con otras mercancías peligrosas. Cualquier variante entrañará una limitación cuantitativa de una o varias partes de la carga y solamente quedará autorizada si se han tomado todas las medidas razonablemente

viables para evitar que los explosivos entren en contacto con las mercancías, las pongan en peligro o se vean puestos en peligro por ellas.

Ejemplos de variantes que el Reino Unido desea autorizar:

1. Los explosivos a los que se han asignado los números ONU 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 o 0361 pueden transportarse en el mismo vehículo con las mercancías peligrosas pertenecientes al n° ONU 1942. La cantidad del no ONU 1942 cuyo transporte está autorizado quedará limitada al considerarse equivalente a un explosivo de la clase 1.1D.

2. Los explosivos a los que se han asignado los números ONU 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431, o 0453 pueden transportarse en el mismo vehículo con mercancías peligrosas (exceptuando los gases inflamables, las sustancias infecciosas y las sustancias tóxicas) de la categoría de transporte 2 o de mercancías peligrosas de la categoría de transporte 3, o cualquier combinación de ellas, siempre que la masa o el volumen total de mercancías peligrosas de la categoría de transporte 2 no sobrepase los 500 kilogramos o litros y la masa neta total de tales explosivos no supere los 500 kilogramos.

3. Los explosivos de la clase 1.4G pueden transportarse con líquidos y gases inflamables de la categoría de transporte 2 o con gases no inflamables y no tóxicos de la categoría de transporte 3, o cualquier combinación de ellas en el mismo vehículo, siempre que la masa o el volumen total de mercancías peligrosas no sobrepase los 200 kg o l y la masa neta total de explosivos no supere los 20 kg.

4. Los objetos explosivos a los que se han asignado los nos ONU 0106, 0107 ó 0257 pueden transportarse con objetos explosivos de los grupos de compatibilidad D, E o F de los que sean componentes. La cantidad total de explosivos de los nos ONU 0106, 0107 o 0257 no sobrepasará los 20 kg.

RO–a–UK-9

Asunto: Alternativa al uso de paneles naranja en el caso de envíos limitados de materias radiactivas en pequeños vehículos.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.3.2

Contenido del anexo de la Directiva: Fijación obligatoria de paneles naranja en los pequeños vehículos que transporten materias radiactivas.

Contenido de la legislación nacional: Autoriza cualquier excepción aprobada en virtud de este proceso. Se solicita la siguiente excepción:

1. Los vehículos deberán:

   a) estar señalizados de conformidad con las disposiciones aplicables del ADR (5.3.2), o

b) llevar un rótulo que se ajuste a los requisitos del punto 2, en el caso de los vehículos de peso inferior a 3500 kg que transporten menos de diez embalajes que contengan materias radiactivas, exceptuadas las fisionables o no fisionables, y cuando la suma de los índices de transporte de dichos embalajes no sea superior a 3.

2. A los efectos del apartado 1, el rótulo que se habrá de fijar en el vehículo que transporte materias radiactivas deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) su superficie no será inferior a 12 cm^2. Todos los caracteres del rótulo serán de color negro y deberán grabarse o imprimirse en negrita de forma que sean legibles. Las mayúsculas de la palabra «RADIACTIVO» tendrán 12 mm de altura como mínimo y todas las demás mayúsculas tendrán al menos 5 mm de altura.

b) estará fabricado con materiales ignífugos de modo que los caracteres sigan siendo legibles tras haber sufrido el vehículo un incendio.

c) deberá fijarse en un lugar del vehículo que sea perfectamente visible para el conductor, pero no obstruya su campo visual, y solamente se exhibirá cuando el vehículo transporte materias radiactivas;

d) deberá tener la forma acordada e indicar el nombre, la dirección y el número de teléfono de la persona de contacto en caso de emergencia.

Referencia inicial a la legislación nacional: The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5(4)(d).

Observaciones: La excepción es precisa en el caso de los desplazamientos limitados entre centros hospitalarios locales de pequeñas cantidades de materias radiactivas, fundamentalmente dosis únicas destinadas a los pacientes, para los que se utilizan vehículos pequeños en los que resulta difícil fijar paneles naranja, aunque sean de reducidas dimensiones. La experiencia adquirida demuestra que es problemático fijar paneles naranja en dichos vehículos y mantenerlos en su sitio en condiciones normales de transporte. Los vehículos se señalizarán con paneles que identifiquen el contenido de conformidad con lo dispuesto en el ADR (5.3.1.5.2 y normalmente 5.3.1.7.4) y especifiquen el peligro que representan. Además, se fijará en un lugar claramente visible un rótulo fabricado con materiales ignífugos con información pertinente para casos de emergencia. En la práctica, se ofrecerá más información en materia de seguridad que la prevista por el ADR (5.3.2).

Basado en el artículo 7, apartado 2, b1)

BE Bélgica

RO–b1–BE–1

Asunto: Transporte en las inmediaciones de zonas industriales, incluido el transporte en la vía pública.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: anexos A y B.

Contenido del anexo de la Directiva: anexos A y B.

Contenido de la legislación nacional: Las excepciones se refieren a la documentación, el etiquetado y el marcado de bultos y el certificado del conductor.

Referencia inicial a la legislación nacional: Excepciones 2-89, 4-97 y 2-2000.

Observaciones: transporte de mercancías peligrosas entre locales

– excepción 2-89: cruce de una vía pública (productos químicos en bultos).

– excepción 4-97: distancia de 2 km (hierro en lingotes a una temperatura de 600° C).

– excepción 2-2000: distancia aproximada de 500 m (IBC, PG II, III clases 3, 5.1, 6.1, 8 y 9).

RO–b1–BE-2

Asunto: Desplazamiento de cisternas de almacenamiento no destinadas a ser utilizadas como equipamiento de transporte.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 1.1.3.2. f)

Contenido de la legislación nacional: se autoriza el desplazamiento de cisternas de almacenamiento nominalmente vacías para fines de limpieza o reparación.

Referencia inicial a la legislación nacional: Exención 6-82, 2-85.

Observaciones: Excepción registrada por la Comisión Europea con el nº 7 (en virtud del artículo 6, apartado 10).

RO–b1–BE-3

Asunto:
Formación de conductores.
Transporte local de mercancías de los nos ONU 1202, 1203 y 1223 en embalajes y cisternas (en Bélgica, radio de 75 km en torno a la sede social).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 8.2

Contenido del anexo de la Directiva:
Estructura de la formación
1) Bultos para ejercicios prácticos
2) Cisternas para ejercicios prácticos
2) formación especial Cl 1
2) formación especial Cl 7

Contenido de la legislación nacional: Definiciones — certificado — expedición — duplicados — validez y prórroga — organización de cursos y exámenes — excepciones — sanciones — disposiciones finales.

Referencia inicial a la legislación nacional: se especificará en la futura reglamentación.

Observaciones: Se propone impartir un curso inicial seguido de un examen limitado al transporte de las mercancías de los números ONU 1202, 1203 y 1223 en embalajes y en cisternas en un radio de 75 km en torno a la sede social. La duración de la formación debe atenerse a los requisitos del ADR. Al cabo de 5 años, el conductor debe seguir un curso de actualización y aprobar un examen. El certificado llevará la siguiente mención: «Transporte nacional de mercancías de los números ONU 1202, 1203 y 1223 con arreglo al apartado 9 del artículo 6 de la Directiva 94/55/CE».

RO–b1–BE-4

Asunto: Transporte de mercancías peligrosas en cisternas para su eliminación mediante incineración.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 3.2

Contenido de la legislación nacional: No obstante lo dispuesto en el cuadro del capítulo 3.2, está permitido utilizar un contenedor-cisterna del código L4BH en lugar de uno del código L4DH para el transporte de líquidos que reaccionen con el agua, tóxicos, III, n.e.p., de acuerdo con determinadas condiciones.

Referencia inicial a la legislación nacional: excepción 01-2002.

Observaciones: esta disposición sólo es aplicable al transporte de residuos peligrosos en distancias cortas.

RO–b1–BE-5

Asunto: Transporte de residuos a instalaciones de eliminación.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.2, 5.4, 6.1 (reglamentación anterior: A5, 2X14, 2X12)

Contenido del anexo de la Directiva: clasificación, marcado y requisitos relativos al embalaje.

Contenido de la legislación nacional: en lugar de clasificar los residuos de acuerdo con el ADR, aquéllos se asignan a distintos grupos (disolventes, pinturas, ácidos, pilas inflamables, etc.) para evitar reacciones peligrosas en el interior de un grupo. Los requisitos para la fabricación de embalajes son menos restrictivos.

Referencia inicial a la legislación nacional: Arrête royal relatif au transport de marchandises dangereuses par route.

Observaciones: esta reglamentación puede utilizarse para transportar pequeñas cantidades de residuos a las instalaciones de eliminación.

RO–b1–BE-6

Asunto: Adopción de RO–b1–SE-5.

Referencia inicial a la legislación nacional:

RO–b1–BE-7

Asunto: Adopción de RO–b1–SE-6.

Referencia inicial a la legislación nacional:

RO–b1–BE-8

Asunto: Adopción de RO–b1–UK-2.

Referencia inicial a la legislación nacional:

DE Alemania

RO–b1–DE–1

Asunto: Dispensa de incluir determinadas indicaciones en la carta de porte (n2).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.4.1.1.1

Contenido del anexo de la Directiva: contenido de la carta de porte.

Contenido de la legislación nacional: aplicable a todas las clases, excepto las clases 1 (salvo la 1.4S), 5.2 y 7.

No es necesario incluir en la carta de porte indicaciones sobre:

a) el destinatario, en el caso de la distribución local (salvo para cargas completas y transportes en determinadas rutas);

b) número y tipo de embalajes, cuando no sea de aplicación lo establecido en 1.1.3.6 y el vehículo cumpla todas las disposiciones de los anexos A y B.

c) las cisternas vacías sin limpiar; bastará la carta de porte de la última carga.

Referencia *inicial a la legislación nacional:* 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.

Observaciones: en el tipo de transporte en cuestión no resultaría factible aplicar todas las disposiciones.
Excepción registrada por la Comisión Europea con el nº 22. (en virtud del artículo 6, apartado 10).

RO–b1–DE-2

Asunto: transporte de materias peligrosas de clase y 9 PCB a granel.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 7.3.1

Contenido del anexo de la Directiva: transporte a granel.

Contenido de la legislación nacional: autorización para el transporte a granel en cajas o recipientes móviles sellados, impermeables a los fluidos y el polvo.

Referencia inicial a la legislación nacional: 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.

Observaciones: Excepción 11 por un período limitado hasta el 31.12.2004. A partir de 2005, mismas disposiciones en ADR y RID.
Véase también el Acuerdo Multilateral M137.
Lista no 4*.

RO–b1–DE-3

Asunto: transporte de residuos peligrosos embalados.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: Partes 1 a 5

Contenido del anexo de la Directiva: Clasificación, envasado y etiquetado.

Contenido de la legislación nacional: clases 2 a 6.1, 8 y 9: embalaje combinado y transporte de residuos peligrosos en bultos e IBC; Los residuos deben introducirse en embalajes interiores (en el momento en que se recogen) y clasificarse en grupos específicos (se evitan relaciones peligrosas en el interior de un grupo de residuos); utilización de instrucciones especiales por escrito sobre los grupos de residuos y como conocimiento de embarque; recogida de residuos domésticos y de laboratorio, etc.

Referencia inicial a la legislación nacional: 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.

Observaciones: Lista no 6*.

DK Dinamarca

RO–b1–DK–1

Asunto: números ONU 1202, 1203 y 1223, y clase 2 - sin carta de porte.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.4.1.

Contenido del anexo de la Directiva: obligatoriedad de la carta de porte.

Contenido de la legislación nacional: No es obligatoria la carta de porte para transportar productos petrolíferos de la clase 3 (nos ONU 1202, 1203 y 1223) y gases de la clase 2 para su distribución (mercancías que han de entregarse a dos destinatarios o más y recogida de las mercancías devueltas en situaciones similares), a condición de que las instrucciones escritas

indiquen, además de la información solicitada en el ADR, el n° ONU, la denominación y la clase.

Referencia inicial a la legislación nacional: Bekendtgørelse nr. 729 af 15/08/2001 om vejtransport af farligt gods.

Observaciones: El motivo por el cual es necesaria una excepción nacional como la antes mencionada es la introducción de equipos electrónicos perfeccionados gracias a los que las compañías petrolíferas, por ejemplo, pueden transmitir continuamente a los vehículos información sobre los clientes. Dado que dicha información no está disponible al inicio de la operación de transporte y se enviará al vehículo durante la misma, no es posible redactar la carta de porte antes de que comience el trayecto. Este tipo de transporte se limita a zonas restringidas.
Actualmente Dinamarca está acogida a una excepción respecto de una disposición similar en virtud del apartado 10 del artículo 6.

EL Grecia

RO–b1–EL–1

Asunto: excepción respecto de los requisitos de seguridad aplicables a las cisternas fijas (vehículos cisterna) matriculadas antes del 31.12.2001 y destinadas al transporte local de pequeñas cantidades de algunas categorías de mercancías peligrosas.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 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.

Contenido del anexo de la Directiva: disposiciones relativas a la construcción, los equipos, la aprobación del prototipo, los controles y ensayos y el marcado de las cisternas fijas (vehículos cisterna), cisternas desmontables, contenedores cisterna y cajas móviles cisterna, cuyo depósito se construya con materiales metálicos, así como vehículos batería y contenedores de gas de elementos múltiples (CGEM).

Contenido de la legislación nacional: Disposición transitoria: las cisternas fijas (vehículos cisterna), las cisternas desmontables y los contenedores cisterna matriculados por primera vez en Grecia entre el 1 de enero de 1985 y el 31 de diciembre 2001 se podrán seguir utilizando hasta el 31 de diciembre de 2010. Esta disposición transitoria es aplicable a los vehículos dedicados al transporte de materias peligrosas de los números ONU 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262, 3257). El objetivo es regular el transporte local de pequeñas cantidades por parte de vehículos matriculados en el período de referencia. Esta disposición transitoria deberá estar en vigor para los vehículos cisterna adaptados de conformidad con:

1. los puntos del ADR relativos a controles y ensayos, a saber: 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, 211.154).

2. Las paredes del depósito tendrán un espesor mínimo de 3 mm en el caso de las cisternas con una capacidad máxima del compartimento del depósito de 3500 litros, y de al menos 4 mm de acero dulce en el de las cisternas divididas en compartimentos con una capacidad máxima de 6000 litros, independientemente del tipo o el espesor de las mamparas.

3. En caso de que se utilicen aluminio u otros metales, las cisternas deberán cumplir los requisitos en materia de espesor y otras especificaciones técnicas derivados de los diseños técnicos aprobados por la autoridad local del país en que fueron previamente matriculadas. De no disponerse de diseños técnicos, las cisternas habrán de cumplir los requisitos establecidos en el punto 6.8.2.1.17 (211.127).

4. Las cisternas deberán atenerse a lo dispuesto en los marginales puntos 211.128, 6.8.2.1.28 (211.129), en 6.8.2.2 y en 6.8.2.2.1 y 6.8.2.2.2 (211.130, 211.131).

Más concretamente, los vehículos cisterna de masa inferior a 4 t dedicados exclusivamente al transporte local de gasoil (n° ONU 1202), matriculados por primera vez antes del 31 de diciembre de 2002 y con un depósito de espesor inferior a 3mm solamente se podrán utilizar si se transforman de acuerdo con lo dispuesto en el marginal 211.127 (5)b4 (6.8.2.1.20).

Referencia inicial a la legislación nacional: Τεχνικές Προδιαγραφές κατασκευής, εξοπλισμού και ελέγχων των δεξαμενών μεταφοράς συγκεκριμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων για σταθερές δεξαμενές (οχήματα-δεξαμενές), αποσυναρμολογούμενες δεξαμενές που βρίσκονται σε κυκλοφορία. (Disposiciones relativas a la construcción, los equipos, los controles y ensayos de las cisternas fijas (vehículos cisterna) y cisternas desmontables en circulación, para determinadas categorías de mercancías peligrosas).

RO-b1–EL–2

Asunto: excepción respecto de las disposiciones relativas a la construcción del vehículo de base aplicable a los vehículos destinados al transporte local de mercancías peligrosas matriculados por primera vez antes del 31 de diciembre de 2001.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: ADR 2001: 9.2, 9.2.3.2, 9.2.3.3.

Contenido del anexo de la Directiva: disposiciones relativas a la construcción del vehículo de base.

Contenido de la legislación nacional: la excepción es aplicable a los vehículos destinados al transporte local de mercancías peligrosas (categorías ONU 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262 y 3257), matriculados por primera vez antes del 31 de diciembre de 2001.

Los citados vehículos cumplirán los requisitos establecidos en el capítulo 9 (9.2.1-9.2.6) del anexo B de la Directiva 94/55/CE con las siguientes excepciones:

Solamente deberán cumplir los requisitos del punto 9.2.3.2 cuando estén equipados con un sistema de frenado antibloqueo instalado por el fabricante y provistos de un dispositivo de frenado de resistencia con arreglo al punto 9.2.3.3.1, si bien éste no deberá atenerse necesariamente a las disposiciones de los puntos 9.2.3.3.2. y 9.2.3.3.3.

La alimentación eléctrica del tacógrafo se efectuará mediante una barrera de seguridad conectada directamente a la batería (marginal 220514) y el mecanismo de levantamiento eléctrico de un eje deberá estar colocado donde lo instaló el fabricante y estar protegido en un compartimento estanco adecuado (marginal 220517).

Los vehículos cisterna con una masa máxima inferior a 4 toneladas destinados al transporte local de gasóleo para motores diesel (n° ONU 1202) deberán cumplir los requisitos establecidos en los puntos 9.2.2.3, 9.2.2.6, 9.2.4.3 y 9.2.4.5, pero no necesariamente los demás.

Referencia inicial a la legislación nacional: Τεχνικές Προδιαγραφές ήδη κυκλοφορούντων οχημάτων που διενεργούν εθνικές μεταφορές ορισμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων. (Requisitos técnicos aplicables a los vehículos en circulación destinados al transporte local de determinadas categorías de mercancías peligrosas).

Observaciones: en comparación con el número total de vehículos ya matriculados, hay pocos vehículos de este tipo; por otra parte, debe tenerse en cuenta que están exclusivamente destinados al transporte local. El tipo de excepción solicitada, el número de vehículos a los que se aplica y el tipo de mercancías transportadas no ocasionan problemas de seguridad vial.

ES España

RO–b1–ES–1

Asunto: equipo especial para la distribución de amoníaco anhidro.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 6.8.2.2.2.

Contenido del anexo de la Directiva: A fin de evitar cualquier pérdida del contenido en caso de avería de los dispositivos exteriores, (bocas, dispositivos laterales de cierre), el obturador interno y su asiento se protegerán contra el riesgo de arrancamiento causado por solicitaciones exteriores, o se diseñarán para prevenirse de ello. Los órganos de llenado y vaciado (incluyendo las bridas o los tapones roscados) y las tapas de protección que puedan existir, se asegurarán contra cualquier apertura intempestiva.

Contenido de la legislación nacional: los depósitos utilizados para la distribución y aplicación de amoníaco anhidro para usos agrícolas, puestos en servicio antes del 1 de enero de 1997, podrán estar equipados con dispositivos de seguridad externos en lugar de internos, si dichos dispositivos están provistos de una protección equivalente, al menos, a la que proporciona la pared del depósito.

Referencia inicial a la legislación nacional: Real Decreto 2115/1998. Anejo 1. Apartado 3.

Observaciones: antes del 1 de enero de 1992 se utilizaba, exclusivamente en agricultura, un tipo de depósito equipado con dispositivos de seguridad externos para aplicación de amoníaco anhidro directamente en la tierra. Algunas cisternas de este tipo siguen utilizándose en la actualidad. Raramente se conducen, cargan o desplazan en carretera, sino que se usan solamente para abonar grandes explotaciones agrícolas.

FI Finlandia

RO–b1–FI–1

Asunto: modificación de la información que figura en la carta de porte correspondiente a las sustancias explosivas.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.4.1.2.1 (a)

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones particulares para la clase 1

Contenido de la legislación nacional: se permite hacer constar en la carta de porte el número de detonadores (100 detonadores corresponden a un kilo de explosivos), en lugar de la masa neta efectiva de sustancias explosivas.

Referencia inicial a la legislación nacional: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

Observaciones: la información se considera suficiente para el transporte nacional. Esta excepción se utiliza principalmente para el transporte local de pequeñas cantidades de explosivos en el sector de las voladuras.
Excepción registrada por la Comisión Europea con el nº 31.

FR Francia

RO–b1–FR–1

Asunto: utilización del documento marítimo como carta de porte para trayectos cortos efectuados tras la descarga del buque.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.4.1

Contenido del anexo de la Directiva: información que ha de consignarse en el documento utilizado como carta de porte de mercancías peligrosas.

Contenido de la legislación nacional: el documento marítimo se utiliza como carta de porte en un radio de 15 km.

Referencia inicial a la legislación nacional: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto de 1 de junio de 2001 relativo al transporte de mercancías peligrosas por carretera, denominado «Decreto ADR») - Artículo 23-4.

RO–b1–FR-2

Asunto: transporte común de objetos de la clase 1 y materias peligrosas de otras clases (91).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 7.5.2.1.

Contenido del anexo de la Directiva: prohibición de la carga en común de bultos provistos de etiquetas de peligro distintas.

Contenido de la legislación nacional: posibilidad de transportar conjuntamente detonadores simples o ensamblados y mercancías no pertenecientes a la clase 1, de acuerdo con determinadas condiciones y en distancias inferiores o iguales a 200 kilómetros en el territorio francés.

Referencia inicial a la legislación nacional: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto de 1 de junio de 2001 relativo al transporte de mercancías peligrosas por carretera, denominado «Decreto ADR») - Artículo 26.

RO–b1–FR-3

Asunto: transporte de cisternas fijas destinadas al almacenamiento de gas licuado de petróleo (18).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: anexos A y B.

Contenido de la legislación nacional: el transporte de cisternas fijas destinadas al almacenamiento de gas licuado de petróleo está sujeto a normas específicas. Solamente aplicable en distancias cortas.

Referencia inicial a la legislación nacional: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto de 1 de junio de 2001 relativo al transporte de mercancías peligrosas por carretera, denominado «Decreto ADR») - Artículo 30.

RO–b1–FR-4

Asunto: condiciones específicas en materia de formación de conductores y aprobación de vehículos destinados al transporte agrario (distancias cortas).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 6.8.3.2; 8.2.1 y 8.2.2

Contenido del anexo de la Directiva: Equipos de cisternas y formación de conductores.

Contenido de la legislación nacional:
Disposiciones específicas sobre homologación de vehículos.
Formación especial para conductores.

Referencia inicial a la legislación nacional: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto de 1 de junio de 2001 relativo al transporte de mercancías peligrosas por carretera, denominado «Decreto ADR») - Artículo 29-2, anexo D4.

IE Irlanda

RO-b1–IE–1

Asunto: exención de las disposiciones de 5.4.1.1.1 sobre la obligación de hacer figurar en la carta de porte i) los nombres y direcciones de los destinatarios, ii) el número y descripción de los bultos y iii) la cantidad total de mercancías peligrosas, cuando se transporten al usuario final las siguientes sustancias: queroseno, combustible para motores diesel o hidrocarburos gaseosos licuados, a los que corresponden los números ONU de identificación 1223, 1202 y 1965.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.4

Contenido del anexo de la Directiva: Documentación.

Contenido de la legislación nacional: cuando se transporte al usuario final queroseno, combustible para motores diesel o hidrocarburos gaseosos licuados, con números ONU de identificación 1223, 1202 y 1965, según lo especificado en el apéndice B.5 del Anejo B del ADR, no será necesario incluir el número y dirección del destinatario, número y descripción de los bultos, contenedores de granel intermedios o recipientes, ni la cantidad total transportada en la unidad de transporte.

Referencia inicial a la legislación nacional: Regulation 82(2) of the Proposed amendment to Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004».

Observaciones: en el caso de la distribución de gasóleo de calefacción a usuarios domésticos, es práctica habitual llenar al máximo la cisterna de almacenamiento del cliente, motivo por el cual en el momento en que el vehículo cisterna emprende su viaje se desconoce la cantidad que se va a entregar, así como el número de clientes que serán atendidos en un sólo viaje. En cuanto a la entrega de botellas de LPG a usuarios domésticos, es uso común sustituir las botellas vacías por otras llenas, razón por la cual al comienzo de la operación de transporte se desconoce el número de clientes y sus direcciones.

RO–b1–IE–2

Asunto: exención que permite que la carta de porte obligatoria en virtud de 5.4.1.1.1 haga referencia a la última carga en el caso de transporte de cisternas vacías sin limpiar.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.4

Contenido del anexo de la Directiva: Documentación.

Contenido de la legislación nacional: para el transporte de cisternas vacías sin limpiar es suficiente la carta de porte de la última carga.

Referencia inicial a la legislación nacional: Regulation 82(3) of the Proposed amendment to Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004».

Observaciones: especialmente en la distribución de gasolina y gasóleo a estaciones de servicio, el vehículo cisterna de carretera regresa directamente al depósito (a fin de ser cargado de nuevo para la siguiente entrega) inmediatamente después de entregar la última carga.

RO–b1–IE-3

Asunto: exención para permitir la carga y descarga en lugar público de mercancías peligrosas, a las que se aplica la disposición especial CV1 de 7.5.11 o S1 de 8.5, sin permiso de las autoridades competentes.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 7,5 y 8,5

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones adicionales relativas a la carga, descarga y manipulación

Contenido de la legislación nacional: se autoriza la carga y descarga de mercancías peligrosas en lugares públicos sin permiso especial de la autoridad competente, como excepción a lo dispuesto en 7.5.11 o 8.5.

Referencia inicial a la legislación nacional: Regulation 82(5) of the Proposed amendment to Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004».

Observaciones: para el transporte nacional en el interior del Estado, esta disposición supone una carga muy importante para las autoridades competentes.

RO–b1–IE-4

Asunto: exención para permitir el transporte en cisternas de matriz explosiva en emulsión con no de identificación de sustancia ONU 3375.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 4.3

Contenido del anexo de la Directiva: uso de cisternas, etc..

Contenido de la legislación nacional: se permite el transporte en cisternas de matriz explosiva en emulsión con nº de identificación de sustancia ONU 3375.

Referencia inicial a la legislación nacional: Regulation 82(6) of the Proposed amendment to Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004».

Observaciones: la matriz, aunque se clasifica como sólida, no está en forma de polvo ni granular.

RO–b1–IE-5

Asunto: exención de la «prohibición de carga en común» establecida en 7.5.2.1 que permite transportar artículos del grupo de compatibilidad B y sustancias y artículos del grupo de compatibilidad D en un mismo vehículo con mercancías peligrosas de clases 3, 5.1 y 8 transportadas en cisternas.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 7.5

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones adicionales relativas a la carga, descarga y manipulación

Contenido de la legislación nacional: se autoriza el transporte de bultos que contengan artículos del grupo de compatibilidad B de la clase 1 del ADR y de bultos que contengan sustancias y artículos del grupo de compatibilidad D de la clase 1 del ADR a bordo de un vehículo que transporte también mercancías peligrosas de las clases 3, 5.1 u 8 si se reúnen las siguientes condiciones: a) los mencionados bultos de clase 1 del ADR se transportan en contenedores/compartimientos separados de un diseño aprobado, y con arreglo a las condiciones exigidas por la autoridad competente, y b) las mencionadas sustancias de clase 3, 5.1 u 8 del ADR son transportadas en recipientes que cumplen las especificaciones fijadas por la autoridad competente en cuanto a su diseño, construcción, ensayo, examen, funcionamiento y uso.

Referencia inicial a la legislación nacional: Regulation 82(7) of the Proposed amendment to Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004».

Observaciones: permitir, en las condiciones aprobadas por la autoridad competente, la carga de artículos y sustancias de los grupos de compatibilidad B y D de clase 1 en el mismo vehículo que mercancías peligrosas contenidas en cisternas de clases 3, 5.1 y 8, es decir, autobombas.

RO–b1–IE-6

Asunto: exención del requisito fijado en 4.3.4.2.2 según el cual los tubos flexibles de llenado y vaciado que no queden unidos a la cisterna deberán vaciarse para el transporte.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 4.3

Contenido del anexo de la Directiva: uso de vehículos cisterna.

Contenido de la legislación nacional: se dispensa de la obligación de que las mangueras flexibles (incluidas las tuberías fijas asociadas a las mismas) conectadas a vehículos cisterna dedicados a la distribución al por menor de productos derivados del petróleo con no de identificación de sustancia ONU 1202, 1223, 1011 y 1978 estén vacías durante su transporte por carretera, a condición de que se adopten las medidas adecuadas para impedir cualquier fuga de su contenido.

Referencia inicial a la legislación nacional: Regulation 82(8) of the Proposed amendment to Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004».

Observaciones: las mangueras flexibles de que están provistos los vehículos cisterna para entregas a domicilio deben mantenerse llenas en todo momento, incluso durante el transporte. El sistema de descarga es del tipo «línea húmeda» que precisa purgar el contador y la manguera del vehículo cisterna para garantizar que el cliente recibe la cantidad correcta de producto.

RO–b1–IE-7

Asunto: exención de algunas prescripciones de los capítulos 5.4.0, 5.4.1.1.1 y 7.5.11 del ADR para el transporte a granel de abonos a base de nitrato amónico (nº ONU 2067) desde puertos a sus destinatarios.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.4.0, 5.4.1.1.1 y 7.5.11

Contenido del anexo de la Directiva: obligatoriedad de una carta de porte separada, en la que figurará la cantidad total correcta de la carga particular en cada viaje de transporte; y obligación de limpiar el vehículo antes y después del viaje.

Contenido de la legislación nacional: excepción propuesta para permitir modificaciones de los requisitos del ADR en materia de carta de porte y limpieza de vehículos para tener en cuenta los aspectos prácticos del transporte a granel desde el puerto al destinatario.

Referencia inicial a la legislación nacional: Proposed amendment to the Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004.

Observaciones: las disposiciones del ADR requieren: a) una carta de porte separada, donde figure la masa total de mercancías peligrosas transportadas para la carga particular, y b) la disposición especial CV24 que regula la limpieza tras cada carga transportada entre el puerto y el destinatario durante la descarga de buques graneleros. Dado que el transporte tiene carácter local y se relaciona con la descarga de graneleros, que implica múltiples cargas de transporte [el mismo día o en días consecutivos] de la misma sustancia entre el granelero y el destinatario, debe bastar una carta de porte única en la que figure la masa total aproximada de cada carga, siendo innecesario aplicar obligatoriamente la disposición especial «CV24».

LT Lituania

RO–b1–LT–1

Asunto: Adopción de RO–b1–EL-1.

Referencia inicial a la legislación nacional: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 «Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje» (Resolución gubernativa nº 337 sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera en la República de Lituania, aprobada el 23 de marzo de 2000).

RO–b1–LT-2

Asunto: Adopción de RO–b1–EL-2.

Referencia inicial a la legislación nacional: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 «Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje» (Resolución gubernativa nº 337 sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera en la República de Lituania, aprobada el 23 de marzo de 2000).

NL Países Bajos

RO–b1–NL–1

Asunto: plan de transporte de residuos domésticos peligrosos (2002).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 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, letras a) y b); 8.1.5, letra c); 8.3.6.

Contenido del anexo de la Directiva:

1.1.3.6: exenciones relacionadas con las cantidades transportadas por unidad de transporte.

3.3: Disposiciones especiales aplicables a una materia o a un objeto particular.

4.1.4: lista de instrucciones de embalaje; **4.1.6**: Disposiciones particulares relativas al embalaje de mercancías de la clase 2; **4.1.8**: Disposiciones particulares relativas al embalaje de materias infecciosas; **4.1.10**: Disposiciones relativas al embalaje en común.

5.2.2: Etiquetado de los bultos; **5.4.0**: todo transporte de mercancías reglamentado por el ADR deberá ir acompañado de la documentación prescrita en el presente capítulo, según proceda, salvo si hay exención en virtud de los puntos 1.1.3.1 a 1.1.3.5; **5.4.1**: Carta de porte para las mercancías peligrosas e informaciones asociadas; **5.4.3**: instrucciones escritas.

7.5.4: precauciones relativas a los productos alimenticios, a otros objetos de consumo y a los alimentos para animales. **7.5.7**: Manipulación y estiba
8.1.2.1: además de los documentos requeridos por otros reglamentos, deberán llevarse a bordo de la unidad de transporte los documentos siguientes: a) los documentos de transporte previstos en el punto 5.4.1 que cubran todas las mercancías peligrosas transportadas y, en su caso, el certificado de arrumazón del contenedor prescrito en 5.4.2; b) las instrucciones escritas previstas en 5.4.3 que correspondan a todas las mercancías peligrosas transportadas; **8.1.5**: Toda unidad de transporte que lleve mercancías peligrosas deberá ir provista de: c. el equipamiento necesario para adoptar las medidas suplementarias y especiales indicadas en las instrucciones escritas previstas en el punto 5.4.3;

8.3.6: funcionamiento del motor durante la carga o descarga.

No serán de aplicación las siguientes disposiciones del ADR:

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. letras a) y b); 8.1.5. letra c); 8.3.6.

Referencia inicial a la legislación nacional: Artikel 3 van Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Observaciones: este plan se ha concebido para que los ciudadanos puedan depositar cantidades limitadas de residuos químicos en un único lugar. Se trata, por ejemplo, de sustancias tales como residuos de tintes. Los posibles riesgos se reducen al mínimo mediante la elección del medio de transporte, que entraña el uso de elementos especiales de transporte y la fijación en un lugar claramente visible para los ciudadanos de carteles en los que se prohíbe fumar.

Teniendo en cuenta las cantidades limitadas que se depositan y la naturaleza especializada del embalaje, este artículo excluye determinadas secciones del ADR. El plan establece otras normas suplementarias.

RO–b1–NL-2

Asunto: plan de transporte de residuos domésticos peligrosos (2002).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 1.1.3.6.

Contenido del anexo de la Directiva: exenciones relacionadas con las cantidades transportadas por unidad de transporte.

Contenido de la legislación nacional:

El certificado de competencia profesional del conductor y la nota a que hace referencia el artículo 16, apartado 1, letra b), estarán a bordo del vehículo. El conductor del vehículo dispondrá de un certificado de capacitación para el transporte de residuos peligrosos expedido por el CCV (Consejo de Certificación de Conductores).

Referencia inicial a la legislación nacional: Artikel 10, onderdeel a, en 16, onderdeel b, van de Regeling vervoer huishoudelijkgevaarlijk afval 2002.

Observaciones: dada la amplia gama de residuos domésticos peligrosos, el operador de transporte deberá estar en posesión de un certificado de competencia profesional, aun cuando las cantidades de residuos que se le entregan sean pequeñas. Además, el operador de transporte deberá disponer de otro certificado que le capacite para el transporte de residuos peligrosos.

Con estos requisitos se pretende garantizar, por ejemplo, que el operador de transporte no embale ácidos y bases juntos, y sepa cómo ha de actuar si se produce un incidente.

RO–b1–NL-3

Asunto: plan de transporte de residuos domésticos peligrosos (2002).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 1.1.3.6.

Contenido del anexo de la Directiva: exenciones relacionadas con las cantidades transportadas por unidad de transporte.

Contenido de la legislación nacional:

Se hallarán a bordo del vehículo: b) instrucciones escritas e información recopilada de conformidad con el anexo del acto por el que se establece el plan.

Referencia inicial a la legislación nacional: Artikel 10b van Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Observaciones: Dado que el plan excluye cualquier exención a las disposiciones del punto 1.1.3.6 del ADR, las pequeñas cantidades también deben ir acompañadas de instrucciones escritas. Esta disposición se considera necesaria debido a la amplia gama de residuos peligrosos depositados y al hecho de que quienes los entregan (particulares) desconocen los riesgos que entrañan.

RO–b1–NL-4

Asunto: plan de transporte de residuos domésticos peligrosos (2002).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 6.1

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones en materia de construcción y ensayo de embalajes.

Contenido de la legislación nacional:

1. Los residuos domésticos peligrosos se han de depositar exclusivamente en embalajes cerrados herméticamente que sean apropiados para la materia de que se trate, y:

    a) en el caso de los objetos de la categoría 6.2: en un embalaje que no pueda causar lesiones en el momento de su depósito;

    b) en el caso de los residuos domésticos peligrosos de origen industrial, en una caja cuya capacidad no supere los 60 litros y en la que los residuos estén separados en función de la categoría de peligro (kga-box).

2. La parte externa del embalaje estará exenta de residuos domésticos peligrosos.

3. En el embalaje se indicará la denominación de la materia.

4. En cada operación de recogida solamente se aceptará una caja con arreglo a la letra b) del punto 1.

Referencia inicial a la legislación nacional: Artikel 6 van Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

Observaciones: este artículo se deriva del artículo 3, por el que se declaran no aplicables determinadas secciones del ADR. En virtud del plan, no son necesarios embalajes aprobados de conformidad con el capítulo 6.1 del ADR, habida cuenta de las cantidades limitadas de materias peligrosas de que se trata. En cambio, el artículo establece una serie de normas, entre las que figura el requisito de depositar las materias peligrosas en contenedores cerrados herméticamente a fin de evitar fugas.

RO–b1–NL-5

Asunto: plan de transporte de residuos domésticos peligrosos (2002).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 6.1

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones en materia de construcción y ensayo de embalajes.

Contenido de la legislación nacional:

El vehículo dispondrá de un compartimento de carga separado de la cabina del conductor por un tabique sólido grueso, o bien de un compartimento de carga que no forme parte integrante del vehículo.

Referencia inicial a la legislación nacional: Artikel 7, tweede lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Observaciones: en virtud del plan, no son necesarios embalajes aprobados de conformidad con el capítulo 6.1 del ADR, habida cuenta de las cantidades limitadas de materias peligrosas de que se trata. Por consiguiente, este artículo establece un requisito adicional a fin de evitar escapes de gases tóxicos en la cabina del conductor.

RO–b1–NL-6

Asunto: plan de transporte de residuos domésticos peligrosos (2002).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 6.1

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones en materia de construcción y ensayo de embalajes.

Contenido de la legislación nacional:

El compartimento de carga de un vehículo cerrado deberá disponer en la parte superior de un extractor de aire, que funcionará permanentemente, y estará provisto de aperturas en la parte inferior.

Referencia inicial a la legislación nacional: Artikel 8, eerste lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Observaciones: en virtud del plan, no son necesarios embalajes aprobados de conformidad con el capítulo 6.1 del ADR, habida cuenta de las cantidades limitadas de materias peligrosas de que se trata. Por consiguiente, este artículo establece un requisito adicional a fin de evitar la acumulación de gases tóxicos en el compartimento de carga.

RO–b1–NL-7

Asunto: plan de transporte de residuos domésticos peligrosos (2002).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 6.1.

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones en materia de construcción y ensayo de embalajes.

Contenido de la legislación nacional:

1. El vehículo estará provisto de unidades que, durante el transporte:

   a) estén protegidas para evitar desplazamientos accidentales y

   b) estén cerradas herméticamente con una tapa para evitar aperturas accidentales.

2. La letra b) del punto 1 no será aplicable cuando el vehículo circule para efectuar la recogida o cuando esté parado durante sus rondas de recogida.

3. Deberá habilitarse un espacio lo suficientemente amplio en el vehículo para proceder a la clasificación y al depósito de los residuos domésticos peligrosos en las distintas unidades.

Referencia inicial a la legislación nacional: Artikel 9, eerste, tweede en derde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Observaciones: en virtud del plan, no son necesarios embalajes aprobados de conformidad con el capítulo 6.1 del ADR, habida cuenta de las cantidades limitadas de materias peligrosas de que se trata. Este artículo pretende ofrecer una garantía única mediante el uso de unidades para el almacenamiento de los embalajes, garantizando de este modo un método adecuado de almacenamiento para cada categoría de mercancías peligrosas.

RO–b1–NL-8

Asunto: plan de transporte de residuos domésticos peligrosos (2002).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 6.1

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones en materia de construcción y ensayo de embalajes.

Contenido de la legislación nacional:

1. Los residuos domésticos peligrosos se transportarán exclusivamente en elementos.

2. Se dispondrá de un elemento separado para materias y objetos de cada clase.

3. En el caso de las materias y objetos de la clase 8, se dispondrá de elementos separados para ácidos, bases y baterías.

4. Los aerosoles se podrán colocar en cajas de cartón que puedan cerrarse, siempre que tales cajas se transporten de conformidad con el artículo 9, apartado 1.

5. Si se han recogido extintores de incendios de la clase 2, podrán colocarse en el mismo elemento que los aerosoles que no estén embalados en cajas de cartón.

6. No obstante lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1, las baterías se podrán transportar sin tapa, siempre que se coloquen en el elemento de forma que todas sus aperturas estén cerradas y boca arriba.

Referencia inicial a la legislación nacional: Artikel 14 van Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

Observaciones: este artículo se deriva del artículo 3, por el que se declaran no aplicables determinadas secciones del ADR. En virtud del plan, no son necesarios embalajes aprobados de conformidad con el capítulo 6.1 del ADR, habida cuenta de las cantidades limitadas de materias peligrosas de que se trata. Este artículo establece requisitos para los elementos en que se almacenan temporalmente residuos domésticos peligrosos.

RO–b1–NL-9

Asunto: plan de transporte de residuos domésticos peligrosos (2002).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 6.1.

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones en materia de construcción y ensayo de embalajes.

Contenido de la legislación nacional:

1. Los elementos o cajas destinados al transporte de aerosoles se deberán marcar claramente del siguiente modo:

   a) los aerosoles de la clase 2 recogidos en cajas de cartón llevarán el término «SPUITBUSSEN» [aerosoles];

   b) Los extintores de incendios y aerosoles de la clase 2 llevarán la etiqueta n° 2,2.

   c) Los extintores de incendios y aerosoles de la clase 3 llevarán la etiqueta n° 3.

   d) Los residuos de pintura de la clase 4.1 llevarán la etiqueta n° 4.1.

   e) Las materias tóxicas de la clase 6.1 llevarán la etiqueta n° 6.1.

   f) Los objetos de la clase 6.2 llevarán la etiqueta n° 6.2.

   g) Las materias y objetos corrosivos de la clase 8 llevarán la etiqueta n° 8. Además:

   h) las materias alcalinas llevarán el término «BASEN» [bases];

   i) las materias ácidas llevarán el término «ZUREN» [ácidos];

   j) las baterías llevarán el término «ACCU'S» [baterías].

2. Se fijarán de forma visible los mismos textos y etiquetas en los espacios del interior del vehículo que puedan cerrarse y en los que puedan colocarse los elementos.

Referencia inicial a la legislación nacional: Artikel 15 van Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

Observaciones: este artículo se deriva del artículo 3, por el que se declaran no aplicables determinadas secciones del ADR. En virtud del plan, no son necesarios embalajes aprobados de conformidad con el capítulo 6.1 del ADR, habida cuenta de las cantidades limitadas de materias peligrosas de que se trata. Este artículo establece requisitos para la identificación de los elementos en que se almacenan temporalmente residuos domésticos peligrosos.

RO–b1–NL-10

Asunto: plan de transporte de residuos domésticos peligrosos (2002).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 7.5.4.

Contenido del anexo de la Directiva: precauciones relativas a los productos alimenticios, a otros objetos de consumo y a los alimentos para animales.

Contenido de la legislación nacional:

1. Se prohíbe transportar productos alimenticios y alimentos para animales junto con residuos domésticos peligrosos.

2. El vehículo ha de estar parado durante la recogida.

3. Deberá ponerse en funcionamiento una luz intermitente de color naranja cuando el vehículo esté circulando o cuando se detenga para efectuar la recogida.

4. Durante la recogida en un lugar fijo indicado para tal fin, se deberá parar el motor y, no obstante lo dispuesto en el punto 3, se podrá apagar la luz intermitente.

Referencia inicial a la legislación nacional: Artikel 13 van Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Observaciones: la prohibición establecida en el punto 7.5.4 del ADR se amplía a este caso por cuanto, dada la amplia gama de materias depositadas, prácticamente siempre hay entre ellas materias de la clase 6.1.

RO–b1–NL-11

Asunto: plan de transporte de residuos domésticos peligrosos (2002).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 7.5.9.

Contenido del anexo de la Directiva: prohibición de fumar.

Contenido de la legislación nacional: Se fijarán de forma visible carteles en los que se prohíba fumar en los lados y en la parte trasera del vehículo.

Referencia inicial a la legislación nacional: Artikel 9, vierde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Observaciones: dado que el plan abarca el depósito de materias peligrosas por parte de particulares, el artículo 9.4 establece que ha de fijarse en un lugar visible un cartel en el que se prohíba fumar.

RO–b1–NL-12

Asunto: plan de transporte de residuos domésticos peligrosos (2002).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 8.1.5.

Contenido del anexo de la Directiva: equipamientos diversos.

Toda unidad de transporte que lleve mercancías peligrosas deberá ir provista de:

a) de un calzo como mínimo por vehículo, de dimensiones apropiadas al peso del vehículo y al diámetro de las ruedas;

b) el equipamiento necesario para adoptar las medidas de orden general indicadas en las instrucciones escritas previstas en el punto 5.4.3, en particular:

– dos señales de advertencia autoportantes (por ejemplo, conos o triángulos reflectantes o luces intermitentes de color naranja, independientes de la instalación eléctrica del vehículo),

– un chaleco o una prenda fluorescente apropiada (por ejemplo, similar a la descrita en la norma europea EN 471) para cada miembro de la tripulación del vehículo,

– una linterna (véase también 8.3.4) para cada miembro de la tripulación del vehículo,

– una protección respiratoria conforme a la disposición suplementaria S7 (véase capítulo 8.5), cuando sea aplicable de acuerdo con las indicaciones de la columna 19 de la tabla A del capítulo 3.2;

c) el equipamiento necesario para adoptar las medidas suplementarias y especiales indicadas en las instrucciones escritas previstas en el punto 5.4.3.

Contenido de la legislación nacional: Cada uno de los miembros de la tripulación deberá tener a su alcance un equipo de seguridad con los siguientes componentes:

a) gafas protectoras completamente cerradas;

b) máscara de protección respiratoria;

c) mono o delantal resistente a los ácidos;

d) guantes de caucho sintético;

e) botas o zapatos de seguridad resistentes a los ácidos; y

f) una botella de agua destilada para enjuagarse los ojos.

Referencia inicial a la legislación nacional: Artikel 11 van Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Observaciones: dada la amplia gama de materias peligrosas depositadas, se imponen requisitos suplementarios con respecto al punto 8.1.5 del ADR por lo que se refiere al equipo obligatorio de seguridad.

SE Suecia

RO–b1–SE–1

Asunto: transporte de residuos peligrosos hasta instalaciones de eliminación a ellos destinadas.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 2, 5.2 y 6.1.

Contenido del anexo de la Directiva: clasificación, marcado y etiquetado, y requisitos sobre construcción y pruebas de embalajes.

Contenido de la legislación nacional: La legislación simplifica los criterios de clasificación, establece requisitos menos restrictivos en materia de construcción y pruebas de embalajes, y modifica los requisitos sobre etiquetado y marcado.

En lugar de clasificar los residuos peligrosos de acuerdo con el ADR, los distribuye en diversos grupos de residuos. Cada uno de ellos contiene sustancias que, de conformidad con el ADR, pueden embalarse en común.

Cada embalaje debe marcarse con el código del grupo de residuos pertinente en lugar de marcarse con el no ONU.

Referencia inicial a la legislación nacional: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Observaciones: Esta reglamentación sólo es aplicable al transporte de residuos peligrosos desde centros públicos de reciclaje hasta instalaciones de eliminación de residuos peligrosos.

RO–b1–SE-2

Asunto: nombre y dirección del expedidor en la carta de porte.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.4.1.1.

Contenido del anexo de la Directiva: Informaciones generales que deberán figurar en la carta de porte.

Contenido de la legislación nacional: no es obligatorio indicar el nombre y la dirección del expedidor en el caso de los embalajes vacíos y sin limpiar que se devuelven dentro de un sistema de distribución.

Referencia inicial a la legislación nacional: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Observaciones: En la mayoría de los casos, los embalajes vacíos y sin limpiar que se devuelven todavía contienen pequeñas cantidades de mercancías peligrosas.
Se acogen sobre todo a esta excepción las industrias que cambian recipientes de gas vacíos y sin limpiar por recipientes llenos.

RO–b1–SE-3

Asunto: transporte de mercancías peligrosas en las inmediaciones de zonas industriales, incluido el transporte en la vía pública entre las distintas partes de las zonas.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: anexos A y B.

Contenido del anexo de la Directiva: Requisitos en materia de transporte de mercancías peligrosas por vía pública.

Contenido de la legislación nacional: transporte en las inmediaciones de zonas industriales, incluido el transporte en la vía pública entre las distintas partes de las zonas. Las excepciones

se refieren al etiquetado y marcado de los embalajes, las cartas de porte, el certificado del conductor y el certificado de aprobación con arreglo a la parte 9.

Referencia inicial a la legislación nacional: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Observaciones: Hay varias situaciones en que puede ser necesario trasladar mercancías peligrosas entre locales situados a ambos lados de una vía pública. Este tipo de transporte no se considera transporte de mercancías peligrosas en una vía privada y, por tanto, debería vincularse a los requisitos pertinentes. Compárese asimismo con el artículo 6, apartado 14, de la Directiva 96/49/CE.

RO–b1–SE-4

Asunto: transporte de mercancías peligrosas confiscadas por las autoridades.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: anexos A y B.

Contenido del anexo de la Directiva: Requisitos en materia de transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Contenido de la legislación nacional: Es posible apartarse de la reglamentación por motivos relacionados con la protección en el trabajo, los riesgos de descarga, la presentación de pruebas, etc.

La inaplicación de la reglamentación solamente está autorizada si se alcanzan niveles de seguridad satisfactorios durante el transporte en condiciones normales.

Referencia inicial a la legislación nacional: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Observaciones: Sólo pueden acogerse a estas excepciones las autoridades que se incautan de mercancías peligrosas.

La excepción está destinada al transporte local, p.ej., transporte de mercancías de que se haya incautado la policía como, como explosivos u objetos robados. Estos tipos de mercancías plantean el problema de que nunca es posible estar seguro de la clasificación. Por añadidura, a menudo las mercancías no están embaladas, marcadas ni etiquetadas de conformidad con el ADR. La policía efectúa todos los años varios centenares de operaciones de transporte de este tipo.

En el caso del alcohol de contrabando, hay que transportarlo desde el lugar en que se ha producido la incautación hasta el almacén en que se conservan las pruebas y, a continuación, hasta otras instalaciones en las que se procede a su destrucción, pudiendo existir una considerable distancia entre estos dos últimos lugares. Se autorizan las siguientes exenciones: a) no es preciso etiquetar cada uno de los bultos; b) no es necesario emplear bultos homologados. Sí deben etiquetarse correctamente, en cambio, todas y cada una de las paletas que contienen dichos embalajes. Deben cumplirse todos los requisitos restantes. Todos los años se efectúan aproximadamente unas 20 operaciones de transporte de este tipo.

RO–b1–SE-5

Asunto: transporte de mercancías peligrosas en los puertos o en sus inmediaciones.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 8.1.2, 8.1.5, 9.1.2

Contenido del anexo de la Directiva: Documentos que deberán llevarse a bordo de la unidad de transporte; todas las unidades de transporte de mercancías peligrosas han de estar provistas del equipamiento especificado; aprobación de vehículos.

Contenido de la legislación nacional:
No es obligatorio llevar los documentos a bordo de la unidad de transporte (salvo el certificado del conductor).
Una unidad de transporte no debe estar obligatoriamente provista del equipamiento indicado en el punto 8.1.5.
Los tractores no requieren certificado de aprobación.

Referencia inicial a la legislación nacional: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Observaciones: Compárese con el artículo 6, apartado 14, de la Directiva 96/49/CE.

RO–b1–SE-6

Asunto: certificado de formación de inspectores conforme al ADR.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 8.2.1

Contenido del anexo de la Directiva: los conductores de vehículos han de seguir cursos de formación.

Contenido de la legislación nacional: Los inspectores que lleven a cabo la inspección técnica anual del vehículo no están obligados a seguir los cursos de formación mencionados en el punto 8.2 ni a ser titulares de un certificado de formación conforme al ADR.

Referencia inicial a la legislación nacional: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Observaciones: En algunas ocasiones, los vehículos que se someten a la inspección técnica pueden llevar una carga de mercancías peligrosas como, por ejemplo, cisternas vacías sin limpiar.
Siguen siendo aplicables los requisitos establecidos en los puntos 1.3 y 8.2.3.

RO–b1–SE-7

Asunto: distribución local de mercancías de los números ONU 1202, 1203 y 1223 en camiones cisterna.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.4.1.1.6, 5.4.1.4.1

Contenido del anexo de la Directiva: En el caso de las cisternas y los contenedores-cisterna vacíos y sin limpiar, la designación ADR se ajustará a lo dispuesto en 5.4.1.1.6. Los nombres y direcciones de destinatarios múltiples se podrán indicar en otros documentos.

Contenido de la legislación nacional: En el caso de las cisternas y los contenedores-cisterna vacíos y sin limpiar, la designación que ha de figurar en la carta de porte de conformidad con 5.4.1.1.6 no es necesaria si la cantidad de materia del plan de carga está marcada con un cero. Los nombres y direcciones de los destinatarios no son precisos en ninguno de los documentos a bordo del vehículo.

Referencia inicial a la legislación nacional: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

RO–b1–SE-8

Asunto: transporte de cisternas de almacenamiento vacías y sin limpiar no destinadas a ser utilizadas como equipamiento de transporte.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.4.1.1.1, 6.8, 8.2.2.8.1

Contenido del anexo de la Directiva: carta de porte, requisitos en materia de construcción, pruebas, etc. aplicables a las cisternas y certificado del conductor.

Contenido de la legislación nacional: Las materias de nº ONU 1202, 1203, 1223 y 1965 pueden transportarse en cisternas de almacenamiento no destinadas a ser utilizadas como equipamiento de transporte. Las cisternas han de vaciarse.

La unidad de transporte debe marcarse como en el caso de un vehículo cisterna con la materia pertinente. El conductor ha de ser titular de un certificado conforme al punto 8.2.2.7.1.

Referencia inicial a la legislación nacional: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Observaciones: Esta excepción es aplicable cuando es preciso desplazar las cisternas de almacenamiento, por ejemplo para repararlas o proceder a su mantenimiento.

Con esta excepción se pretende evitar los riesgos y los efectos en el medio ambiente que entraña la limpieza de cisternas vacías antes de transportarlas.

Esta excepción es aplicable a pequeñas cantidades. Este tipo de transporte suele efectuarse a escala local, si bien en ocasiones excepcionales puede cubrir distancias superiores a 300 km en las zonas poco pobladas del norte de Suecia.

Condiciones de transporte: el equipamiento montado en la cisterna de almacenamiento ha de estar colocado de manera tal que no pueda resultar dañado durante el transporte. Los documentos que acreditan que la cisterna de almacenamiento ha sido autorizada para el transporte de la materia en cuestión deben llevarse a bordo del vehículo. El material utilizado para fijar y amarrar la cisterna de almacenamiento al vehículo ha de poder sujetar un peso dos veces superior al de la cisterna transportada. Está prohibido transportar materias inflamables en el mismo vehículo que transporta la cisterna.

RO–b1–SE-9

Asunto: transporte local en zonas agrarias o zonas en construcción.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 5.4, 6.8 y 9.1.2

Contenido del anexo de la Directiva: Carta de porte; construcción de cisternas; certificado de aprobación.

Contenido de la legislación nacional: El transporte local en zonas agrarias o zonas en construcción está exento de la obligación de cumplir algunas normas:
- No se exige la declaración de mercancías peligrosas.
- Pueden seguir usándose las cisternas o contenedores antiguos que no se hayan construido conforme a lo dispuesto en 6.8, sino conforme a una normativa nacional más antigua y se acoplen a remolques para personal.
- Las cisternas antiguas que no cumplan los requisitos establecidos en 6.7 ó 6.8 y se destinen al transporte de materias de nº ONU 1268, 1999, 3256 y 3257, con o sin equipamiento para revestimiento de carreteras, pueden seguir utilizándose en el transporte local y en las inmediaciones de las carreteras en obras.
- No se exige un certificado de aprobación en el caso de los remolques para personal y los camiones-cisterna con o sin equipamiento para revestimiento de carreteras.

Referencia inicial a la legislación nacional: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Observaciones: Un «remolque para personal» es una especie de caravana con un habitáculo para el personal y provista de una cisterna o un contenedor de gasóleo no aprobados para que reposten los tractores forestales.

RO–b1–SE-10

Asunto: transporte de explosivos en cisterna.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 4.1.4

Contenido del anexo de la Directiva: Los explosivos sólo se podrán disponer en embalajes conforme a 4.1.4.

Contenido de la legislación nacional: La autoridad nacional competente aprobará los vehículos destinados al transporte de explosivos en cisterna. El transporte en cisterna podrá autorizarse exclusivamente para los explosivos enumerados en el Reglamento o mediante permiso especial de la autoridad competente.

Un vehículo cargado de explosivos en cisternas deberá estar marcado y etiquetado de conformidad con 5.3.2.1.1, 5.3.1.1.2. y 5.3.1.4. Sólo un vehículo de la unidad de transporte podrá contener mercancías peligrosas.

Referencia inicial a la legislación nacional: apéndice S — Disposiciones específicas para el transporte nacional de mercancías peligrosas por carretera expedidas de conformidad con la Ley de transporte de mercancías peligrosas y el Reglamento sueco SÄIFS 1993: 4.

Observaciones: Esto es aplicable únicamente al transporte nacional, y el transporte es mayoritariamente de carácter local. La reglamentación en cuestión estaba vigente antes de la adhesión de Suecia a la Unión Europea.
Sólo dos empresas transportan explosivos en vehículos cisterna. En un futuro próximo se prevé una transición a las emulsiones.
Antigua excepción nº 84.

RO–b1–SE-11

Asunto: permiso de conducción

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 8.2

Contenido del anexo de la Directiva: disposiciones relativas a la formación de las tripulaciones de vehículos.

Contenido de la legislación nacional: no se permite el uso de ninguno los vehículos mencionados en 8.2.1.1 para la formación de conductores.

Referencia inicial a la legislación nacional: apéndice S - Disposiciones específicas para el transporte nacional de mercancías peligrosas por carretera expedidas de conformidad con la Ley de transporte de mercancías peligrosas.

Observaciones: Transporte local.

RO–b1–SE-12

Asunto: transporte de fuegos artificiales del nº ONU 0335.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: anexo B, sección 7.2.4, V2 (1)

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones sobre uso de vehículos EX/II y EX/III.

Contenido de la legislación nacional: la disposición especial V2 (1) del punto 7.2.4 únicamente se aplica al transporte de fuegos artificiales del nº UN 0335 cuando el contenido neto de explosivos supera 3 000 kg (4 000 kg con remolque), siempre y cuando se haya asignado a los fuegos artificiales el nº UN 0335 según la tabla de clasificación por defecto del punto 2.1.3.5.5 de la decimocuarta edición revisada de las Recomendaciones relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas de la ONU.

La asignación de ese número estará supeditada al visto bueno de la autoridad competente y se comprobará en la unidad de transporte.

Referencia inicial a la legislación nacional: apéndice S - Disposiciones específicas para el transporte nacional de mercancías peligrosas por carretera expedidas de conformidad con la Ley de transporte de mercancías peligrosas.

Observaciones: sólo pueden transportarse fuegos artificiales a lo largo de dos cortos períodos del año: a finales de año y a finales del mes de abril y principios del de mayo. El transporte desde los expedidores hasta los almacenes puede efectuarse sin grandes problemas con la flota

actual de vehículos que cuentan con la homologación EX. En cambio, la distribución de fuegos artificiales desde los almacenes hasta las zonas de venta y la devolución de los remanentes es más difícil debido a la falta de vehículos con homologación EX. Los transportistas no están interesados en invertir para conseguir esa homologación debido a que esas actividades no permiten cubrir gastos, lo que puede hacer peligrar la existencia misma de los expedidores de fuegos artificiales dado que no pueden poner sus productos en el mercado.

Para recurrir a esta excepción, la clasificación de los fuegos artificiales debe haberse hecho con arreglo a la lista por defecto de las Recomendaciones de la ONU con objeto de que sea lo más actualizada posible.

Se aplica una excepción similar a los fuegos artificiales del nº ONU 0336 contemplados en la disposición especial 651, sección 3.3, del ADR 2005.

UK Reino Unido

RO–b1–UK–1

Asunto: cruce de la vía pública por vehículos que transportan mercancías peligrosas (N8).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: anexos A y B.

Contenido del anexo de la Directiva: Requisitos en materia de transporte de mercancías peligrosas por carreteras públicas.

Contenido de la legislación nacional: inaplicación de la reglamentación sobre mercancías peligrosas al transporte entre locales privados separados por una carretera. En lo que respecta a la clase 7, esta excepción no se aplica a las disposiciones de las Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002.

Referencia inicial a la legislación nacional: 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).

Observaciones: esta situación puede presentarse fácilmente cuando se trasladan mercancías entre locales privados situados a ambos lados de una carretera. No se trata de lo que normalmente se entiende por transporte de mercancías peligrosas en una vía pública y, por tanto, en este caso no debería ser de aplicación ninguna de las disposiciones de la reglamentación sobre mercancías peligrosas.

RO–b1–UK-2

Asunto: exención de la prohibición impuesta a los conductores o a sus acompañantes de abrir bultos que contengan mercancías peligrosas en una cadena de distribución local del almacén de distribución local al minorista o usuario final y del minorista al usuario final (con excepción de la clase 7) (N11).

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: 8.3.3

Contenido del anexo de la Directiva: se prohíbe al conductor o a su acompañante abrir bultos que contengan mercancías peligrosas.

Contenido de la legislación nacional: la prohibición de abrir bultos queda matizada con la siguiente salvedad: «a menos que el operador del vehículo lo autorice».

Referencia inicial a la legislación nacional: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg.12 (3).

Observaciones: si se interpreta literalmente, la prohibición, tal y como figura en el anexo, puede causar graves problemas en el sector de la distribución al por menor.

RO–b1–UK-3

Asunto: Disposiciones de transporte alternativas para barriles de madera que contengan nº ONU 3065 del grupo de embalaje III.

Referencia al anexo I.1. de la presente Directiva: Capítulos1.4, 4.1, 5.2 y 5.3.

Contenido del anexo de la Directiva: Disposiciones sobre envasado y etiquetado.

Contenido de la legislación nacional: Se permite el transporte de bebidas alcohólicas de contenido de alcohol situado entre el 24% y el 70% (Grupo de embalaje III) en barriles de madera no homologados por las Naciones Unidas sin etiquetas de peligro, supeditado a prescripciones más estrictas en materia de carga y vehículo.

Referencia inicial a la legislación nacional: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7 (13) y (14).

Observaciones: Se trata de un producto de alto valor sujeto al pago de impuestos especiales que debe ser transportado de la destilería al almacén con los timbres acreditativos del pago del impuesto especial en vehículos seguros y precintados. La suavización de los requisitos de embalaje y etiquetado se tiene en cuenta en las prescripciones suplementarias para garantizar la seguridad.

II

Transporte ferroviario

III.1. RID

Reglamento internacional sobre transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, que figura en el apéndice C del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), aplicable a partir del 1 de enero de 2009.

III.2. Disposiciones adicionales transitorias

1. Los Estados miembros podrán mantener las excepciones aprobadas en virtud del artículo 4 de la Directiva 96/49/CE hasta el 31 de diciembre de 2010, o bien hasta que se modifique el anexo II.1 para reflejar las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas a que se hace referencia en dicho artículo, si esta última fecha fuese anterior.

2. Los Estados miembros podrán autorizar el uso en sus respectivos territorios de vagones y vagones cisterna de 1520 mm fabricados antes del 1 de julio de 2005 que, aun no siendo conformes con la presente Directiva, estén fabricados con arreglo a las disposiciones nacionales vigentes a 30 de junio de 2005, a condición de que dichos vagones sean objeto de un mantenimiento acorde con los niveles de seguridad prescritos.

3. Los Estados miembros podrán autorizar el uso en sus respectivos territorios de vagones fabricados antes del 1 de enero de 1997 que, aun no siendo conformes con la presente Directiva, estén fabricados con arreglo a las disposiciones nacionales vigentes a 31 de diciembre de 1996, a condición de que dichos vagones sean objeto de un mantenimiento acorde con los niveles de seguridad prescritos.

   Podrán seguir utilizándose en el transporte nacional las cisternas y vagones fabricados a partir del 1 de enero de 1997 que, aun no siendo conformes con la presente Directiva, estén fabricados con arreglo a las prescripciones de la Directiva 96/49/CE vigentes en su fecha de fabricación.

4. Los Estados miembros podrán autorizar en sus respectivos territorios el uso de bidones a presión, bloques de botellas y cisternas fabricados antes del 1 de julio de 2007, y otros recipientes fabricados antes del 1 de julio 2003 que, aun no siendo conformes con la presente Directiva, estén fabricados según las disposiciones nacionales aplicables en su fecha de fabricación, aunque no después del 1 de julio de 2005 por lo que respecta a los bidones a presión, bloques de botellas y cisternas, y no después del 1 de julio de 2001 por lo que respecta a los demás recipientes, a condición de que tal equipo sea objeto de un mantenimiento acorde con los niveles de seguridad prescritos.

5. Los Estados miembros en cuyo territorio la temperatura ambiente descienda regularmente por debajo de - 20 °C podrán imponer normas más estrictas en relación con la temperatura de funcionamiento de los materiales utilizados para los embalajes de plástico, cisternas y su equipo destinados a utilizarse en el transporte nacional de mercancías peligrosas por ferrocarril hasta que se incorporen al anexo II.1 de la

presente Directiva las adecuadas temperaturas de referencia para zonas climáticas dadas.

6. Los Estados miembros podrán mantener en sus respectivos territorios disposiciones nacionales distintas de las establecidas en la presente Directiva en relación con la temperatura de referencia para el transporte de gases licuados o mezclas de gases licuados hasta que las correspondientes disposiciones en materia de temperaturas de referencia adecuadas para determinadas zonas climáticas se incorporen a las normas europeas, y se referencien en el anexo II.1 de la presente Directiva.

7. Los Estados miembros podrán mantener en sus respectivos territorios las disposiciones de su legislación nacional vigentes a 31 de diciembre de 1996 en relación con la exhibición o colocación de un código de emergencia o tarjeta de peligro en lugar del número de identificación de peligro establecido en el anexo II.1 de la presente Directiva.

8. En lo que se refiere al transporte por el Túnel del Canal de la Mancha, Francia y el Reino Unido podrán aplicar disposiciones más estrictas que las previstas en la presente Directiva.

9. La presente Directiva no afectará al derecho de los Estados miembros a aprobar normas sobre el transporte ferroviario dentro de su territorio de mercancías peligrosas con origen o destino en países que sean Partes Contratantes en la Organización para la Cooperación Ferroviaria (OSJD), pero no en la COTIF. Dichas normas se aplicarán exclusivamente al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril a bordo de vagones autorizados en un Estado que no sea Parte Contratante en la COTIF. A través de las medidas y obligaciones adecuadas, los Estados miembros interesados garantizarán el mantenimiento de un nivel de seguridad equivalente al que proporciona el RID.

II.3. Disposiciones adicionales nacionales

Excepciones a que pueden acogerse los Estados miembros respecto del transporte de mercancías peligrosas en sus territorios en virtud del artículo 7, apartado 2.

Numeración de las excepciones: RA-a/b1/b2-MS-nn
RA= Ferrocarril
a/b1/b2= Artículo 7 (2) a/b1/b2
MS= Abreviatura del Estado miembro
Nn= Número de orden

Basado en el artículo 7, apartado 2, letra a)

DE Alemania

RA–a–DE–1

Asunto: Exención de pequeñas cantidades de determinadas mercancías para uso particular.

Referencia al anexo II.1. de la presente Directiva: Cuadro del capítulo 3.2 para determinados números ONU de las clases 1 a 9.

Contenido del anexo de la Directiva: Autorización y disposiciones en materia de transporte.

Contenido de la legislación nacional: Clases 1 a 9; exención para cantidades muy pequeñas de distintas mercancías en embalajes y cantidades para uso particular; máximo de 50 kilogramos por unidad de transporte; aplicación de la disposiciones generales sobre embalaje interior.

Referencia inicial a la legislación nacional: 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.

Observaciones: Excepción con plazo limitado hasta el 31.12.2004.

Nº 14* de la lista.

RA–a–DE-2

Asunto: Autorización de embalaje combinado.

Referencia al anexo II.1. de la presente Directiva: 4.1.10.4. MP2

Contenido del anexo de la Directiva: Prohibición de embalaje combinado.

Contenido de la legislación nacional: Clases 1.4S, 2, 3 y 6.1; Autorización de embalaje combinado de objetos de clase 1.4S (cartuchos de armas pequeñas), aerosoles (clase 2) y materiales de limpieza y tratamiento de las clases 3 y 6.1 (números ONU indicados) como conjuntos para la venta en embalajes combinados, grupo de embalajes II y en pequeñas cantidades.

Referencia inicial a la legislación nacional: 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.

Observaciones: Nº Lista. 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

FR Francia

RA–a–FR–1

Asunto: transporte de equipaje facturado en trenes de viajeros.

Referencia al anexo II.1. de la presente Directiva: 7.7

Contenido del anexo de la Directiva: Materias y objetos excluidos del transporte como equipaje.

Contenido de la legislación nacional: las materias y objetos contemplados en el RID que puedan expedirse como paquetes exprés podrán llevarse como equipaje en los trenes de viajeros.

Referencia inicial a la legislación nacional: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decreto de 5 de junio de 2001 relativo al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, denominado «Decreto RID») - artículo 18.

RA–a–FR-2

Asunto: materias peligrosas transportadas como bultos de mano por los viajeros en los trenes.

Referencia al anexo II.1. de la presente Directiva: 7.7

Contenido del anexo de la Directiva: Materias y objetos excluidos del transporte como equipaje de mano.

Contenido de la legislación nacional: queda autorizado el transporte como bultos de mano de materias peligrosas destinadas al uso personal o profesional de los viajeros, a reserva de que se cumplan determinadas condiciones: solamente son aplicables las disposiciones relativas al embalaje, marcado y etiquetado de los bultos establecidas en los puntos 4.1, 5.2 y 3.4.

Referencia inicial a la legislación nacional: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decreto de 5 de junio de 2001 relativo al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, denominado «Decreto RID») - artículo 19.

Observaciones: Los pacientes con afecciones respiratorias pueden llevar consigo recipientes portátiles de gas con la cantidad necesaria para un viaje.

RA–a–FR-3

Asunto: transporte para cubrir las necesidades de la empresa ferroviaria.

Referencia al anexo II.1. de la presente Directiva: 5.4.1

Contenido del anexo de la Directiva: información sobre las materias peligrosas que debe figurar en la carta de porte.

Contenido de la legislación nacional: la declaración de carga no es obligatoria en el caso del transporte, efectuado para cubrir las necesidades de la empresa ferroviaria, de cantidades que no superen los límites establecidos en 1.1.3.6.

Referencia inicial a la legislación nacional: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decreto de 5 de junio de 2001 relativo al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, denominado «Decreto RID») - artículo 20.2.

RA–a–FR-4

Asunto: exención respecto del etiquetado de determinados vagones correo.

Referencia al anexo II.1. de la presente Directiva: 5.3.1

Contenido del anexo de la Directiva: obligación de fijar etiquetas en las paredes de los vagones.

Contenido de la legislación nacional: únicamente es obligatorio fijar etiquetas en los vagones correo que transporten más de 3 toneladas de materias de la misma clase (distinta de las clases 1, 6.2 ó 7).

Referencia inicial a la legislación nacional: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decreto de 5 de junio de 2001 relativo al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, denominado «Decreto RID») - artículo 21,1.

RA–a–FR-5

Asunto: exención respecto del etiquetado de vagones que transporten pequeños contenedores.

Referencia al anexo II.1. de la presente Directiva: 5.3.1

Contenido del anexo de la Directiva: obligación de fijar etiquetas en las paredes de los vagones.

Contenido de la legislación nacional: no es obligatorio fijar etiquetas en los vagones si las etiquetas fijadas en los pequeños contenedores son claramente visibles.

Referencia inicial a la legislación nacional: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decreto de 5 de junio de 2001 relativo al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, denominado «Decreto RID») - artículo 21,2.

RA–a–FR-6

Asunto: exención respecto del etiquetado de vagones que transporten vehículos de carretera con bultos.

Referencia al anexo II.1. de la presente Directiva: 5.3.1

Contenido del anexo de la Directiva: obligación de fijar etiquetas en las paredes de los vagones.

Contenido de la legislación nacional: no es obligatorio fijar etiquetas en los vagones si los vehículos de carretera llevan etiquetas que corresponden a los bultos que contienen.

Referencia inicial a la legislación nacional: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decreto de 5 de junio de 2001 relativo al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, denominado «Decreto RID») - artículo 21,3.

SE Suecia

RA–a–SE–1

Asunto: no es obligatorio fijar etiquetas en los vagones de ferrocarril que transporten mercancías peligrosas en envíos exprés.

Referencia al anexo II.1. de la presente Directiva: 5.3.1

Contenido del anexo de la Directiva: los vagones de ferrocarril que transporten mercancías peligrosas deben llevar etiquetas.

Contenido de la legislación nacional: no es obligatorio fijar etiquetas en los vagones de ferrocarril que transporten mercancías peligrosas en envíos exprés.

Referencia inicial a la legislación nacional: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Observaciones: El RID establece cantidades límite para que una mercancía pueda considerarse exprés. Así pues, se trata de pequeñas cantidades.

UK Reino Unido

RA–a–UK–1

Asunto: transporte de determinados objetos radiactivos de escaso riesgo como despertadores, relojes, detectores de humo o brújulas de bolsillo.

Referencia al anexo II.1. de la presente Directiva: Mayoría de las prescripciones del RID

Contenido del anexo de la Directiva: Prescripciones relativas al transporte de material de clase 7.

Contenido de la legislación nacional: Quedan totalmente exentos de las disposiciones de la reglamentación nacional determinados productos comerciales que contienen cantidades limitadas de materias radiactivas.

Referencia inicial a la legislación nacional: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996, reg 2(6) (modificado por el anexo 5 de la Reglamentación de 1999 sobre transporte de mercancías peligrosas).

Observaciones: esta excepción es una medida a corto plazo que dejará de ser necesaria en cuanto se incorporen en el RID enmiendas similares de la reglamentación del OIEA.

RA–a–UK-2

Asunto: Restricciones menos rigurosas en relación con el transporte de cargas en común de explosivos, y de explosivos con otras mercancías peligrosas, en vagones, vehículos y contenedores (N4/5/6).

Referencia al anexo II.1. de la presente Directiva: 7.5.2.1 y 7.5.2.2.

Contenido del anexo de la Directiva: Restricciones respecto de determinados tipos de cargas en común.

Contenido de la legislación nacional: La legislación nacional es menos restrictiva por lo que respecta a la carga en común de explosivos, siempre y cuando el transporte pueda realizarse sin riesgo alguno.

Referencia inicial a la legislación nacional: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996, reg 2(6) (modificado por el anexo 5 de la Reglamentación de 1999 sobre transporte de mercancías peligrosas).

Observaciones: El Reino Unido desea autorizar algunas variantes de las normas sobre transporte en común de explosivos con otros explosivos o de explosivos con otras mercancías peligrosas. Cualquier variante entrañará una limitación cuantitativa de una o varias partes de la carga y solamente quedará autorizada si se han tomado todas las medidas razonablemente viables para evitar que los explosivos entren en contacto con las mercancías, las pongan en peligro o se vean en peligro a causa de ellas.

Ejemplos de variantes que el Reino Unido desea autorizar:

1. Los explosivos a los que se han asignado los números ONU 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 o 0361 pueden transportarse en el mismo vehículo con las mercancías peligrosas pertenecientes al n° ONU 1942. La cantidad del nº ONU 1942 cuyo transporte está autorizado quedará limitada al considerarse equivalente a un explosivo de la clase 1.1D.

2. Los explosivos a los que se han asignado los números ONU 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431, o 0453 pueden transportarse en el mismo vehículo con mercancías peligrosas (exceptuando los gases inflamables, las sustancias infecciosas y las sustancias tóxicas) de la categoría de transporte 2 o de mercancías peligrosas de la categoría de transporte 3, o cualquier combinación de ellas, siempre que la masa o el volumen total de mercancías peligrosas de la categoría de transporte 2 no sobrepase los 500 kilogramos o litros y la masa neta total de tales explosivos no supere los 500 kilogramos.

3. Los explosivos de la clase 1.4G pueden transportarse con líquidos y gases inflamables de la categoría de transporte 2 o con gases no inflamables y no tóxicos de la categoría de transporte 3, o cualquier combinación de ellas en el mismo vehículo, siempre que la masa o el volumen total de mercancías peligrosas no sobrepase los 200 kg o l y la masa neta total de explosivos no supere los 20 kg.

4. Los objetos explosivos a los que se han asignado los nos ONU 0106, 0107 ó 0257 pueden transportarse con objetos explosivos de los grupos de compatibilidad D, E o F de los que sean componentes. La cantidad total de explosivos de los nos ONU 0106, 0107 o 0257 no sobrepasará los 20 kg.

RA–a–UK-3

Asunto: Autorizar distintas «cantidades máximas totales por unidad de transporte» para las mercancías de la clase 1 incluidas en las categorías 1 y 2 del cuadro que figura en 1.1.3.1.

Referencia al anexo II.1. de la presente Directiva: 1.1.3.1

Contenido del anexo de la Directiva: Exenciones relacionadas con la naturaleza de la operación de transporte.

Contenido de la legislación nacional: Se establecen normas relativas a exenciones respecto de cantidades limitadas y cargas en común de explosivos.

Referencia inicial a la legislación nacional: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(b).

Observaciones: Autorizar distintos límites para pequeñas cantidades y factores de multiplicación para cargas en común con respecto a las mercancías de la clase 1; a saber: 50 para la categoría 1 y 500 para la categoría 2. A los efectos del cálculo de las cargas en común, los factores de multiplicación serán de 20 para la categoría de transporte 1 y de 2 para la categoría de transporte 2.

RA–a–UK-4

Asunto: Adopción de RA–a–FR-6.

Referencia al anexo II.1. de la presente Directiva: 5.3.1.3.2.

Contenido del anexo de la Directiva: Flexibilización del requisito de rotulación de vagones portadores en tráfico de plataformas.

Contenido de la legislación nacional: El requisito de rotulación no se aplica cuando el vehículo lleva placas-etiquetas claramente visibles.

Referencia inicial a la legislación nacional: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(12).

Observaciones: Esto ha sido siempre una disposición nacional en el Reino Unido.

Basado en el artículo 7, apartado 2, b1)

DE Alemania

RA–b1–DE–1

Asunto: transporte de materias peligrosas de clase y 9 PCB a granel.

Referencia al anexo II.1. de la presente Directiva: 7.3.1.

Contenido del anexo de la Directiva: transporte a granel.

Contenido de la legislación nacional: autorización para el transporte a granel en cajas o recipientes móviles sellados, impermeables a los fluidos y el polvo.

Referencia inicial a la legislación nacional: 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.

Observaciones: Excepción 11 por un período limitado hasta el 31.12.2004. A partir de 2005, mismas disposiciones en ADR y RID.

Véase también el Acuerdo Multilateral M137.

Lista no 4*.

RA–b1–DE-2

Asunto: transporte de residuos peligrosos embalados.

Referencia al anexo II.1. de la presente Directiva: Partes 1 a 5

Contenido del anexo de la Directiva: Clasificación, envasado y etiquetado.

Contenido de la legislación nacional: clases 2 a 6.1, 8 y 9 embalaje combinado y transporte de residuos peligrosos en bultos e IBC; Los residuos deben introducirse en embalajes interiores (en el momento en que se recogen) y clasificarse en grupos específicos (se evitan relaciones peligrosas en el interior de un grupo de residuos); utilización de instrucciones especiales por escrito sobre los grupos de residuos y como conocimiento de embarque; recogida de residuos domésticos y de laboratorio, etc.

Referencia inicial a la legislación nacional: 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.

Observaciones: Nº 6* de la lista.

SE Suecia

RA–b1–SE–1

Asunto: transporte de residuos peligrosos hasta instalaciones de eliminación a ellos destinadas.

Referencia al anexo II.1. de la presente Directiva: Parte 2, puntos 5.2 y 6.1

Contenido del anexo de la Directiva: clasificación, marcado y etiquetado, y requisitos sobre construcción y pruebas de embalajes.

Contenido de la legislación nacional: La legislación simplifica los criterios de clasificación, establece requisitos menos restrictivos en materia de construcción y pruebas de embalajes, y modifica los requisitos sobre etiquetado y marcado. En lugar de clasificar los residuos peligrosos de acuerdo con el RID, los distribuye en diversos grupos de residuos. Cada uno de ellos contiene sustancias que, de conformidad con el RID, pueden embalarse en común. Cada embalaje debe marcarse con el código del grupo de residuos pertinente en lugar de marcarse con el no ONU.

Referencia inicial a la legislación nacional: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Observaciones: Esta reglamentación sólo es aplicable al transporte de residuos peligrosos desde centros públicos de reciclaje hasta instalaciones de eliminación de residuos peligrosos.

III

Transporte por vía navegable

III.1. ADN

Reglamento anexo al Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por vía navegable (ADN) aplicable a partir del 1 de enero de 2009, así como los artículos 3(f), 3(h), 8(1), 8(3), 17 y 18 del ADN, entendiéndose que «Parte Contratante» se sustituye por «Estado miembro», según proceda.

III.2. Disposiciones adicionales transitorias

-

III.3. Disposiciones adicionales nacionales

-

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. DENOMINACIÓN DE LA PROPUESTA:

Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas

2. MARCO GPA/PPA (GESTIÓN/PRESUPUESTACIÓN POR ACTIVIDADES)

Ámbito político: *Energía y transportes*

Actividad: *Seguridad y protección de los usuarios de la energía y el transporte*

3. LÍNEAS PRESUPUESTARIAS

3.1. Líneas presupuestarias (líneas operativas y líneas correspondientes de asistencia técnica y administrativa (antiguas líneas BA)), incluidas sus denominaciones:

Seguridad del transporte 06 0701 00

3.2. Duración de la acción y de la incidencia financiera:

Indeterminada, con un inicio en el año 2008.

3.3. Características presupuestarias:

Línea presupuestaria	Tipo de gasto		Nuevo	Contribución de la AELC	Contribución de los países candidatos	Rúbrica de las perspectivas financieras
06 0701 00	GNO	Disoc[18]	NO	NO	NO	Nº [1A]

[18] Créditos no disociados; en lo sucesivo, CND.

4. SÍNTESIS DE LOS RECURSOS

4.1. Recursos financieros

4.1.1. Síntesis de los créditos de compromiso (CC) y de los créditos de pago (CP)

(Año n = 2006)

millones de euros (al tercer decimal)

Tipo de gasto	Sección nº		Año n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 y ss.	Total
Gastos operativos[19]									
Créditos de compromiso (CC)	8.1.	a)			0.5		0.5		1.0
Créditos de pago (CP)		b			0.5		0.5		1.0
Gastos administrativos incluidos en el importe de referencia[20]									
Asistencia técnica y administrativa (CND)	8.2.4.	c							
IMPORTE DE REFERENCIA TOTAL									
Créditos de compromiso		a +c			**0.5**		**0.5**		**1.0**
Créditos de pago		b+c			**0.5**		**0.5**		**1.0**
Gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia[21]									
Recursos humanos y gastos afines (CND)	8.2.5.	d							
Costes administrativos, excepto recursos humanos y costes afines, no incluidos en el importe de referencia (CND)	8.2.6.	e							
Coste financiero indicativo total de la intervención									
TOTAL CC, incluido el coste de los recursos humanos		a+c +d +e							
TOTAL CP, incluido el coste de los recursos humanos		b+c +d +e							

19 Gastos no cubiertos por el capítulo xx 01 del título xx correspondiente.

20 Gastos correspondientes al artículo xx 01 04 del título xx.

21 Gastos correspondientes al capítulo xx 01, excepto los artículos xx 01 04 y xx 01 05.

Desglose de la cofinanciación

millones de euros (al tercer decimal)

Organismo cofinanciador		Año n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 y ss.	Total
……	f							
TOTAL CC, incluida la cofinanciación	a+c +d +e +f							

4.1.2. Compatibilidad con la programación financiera

■ La propuesta es compatible con la programación financiera vigente.

☐ La propuesta requiere una reprogramación de la correspondiente rúbrica de las perspectivas financieras.

☐ La propuesta puede requerir la aplicación de las disposiciones del Acuerdo Interinstitucional[22] (relativas al instrumento de flexibilidad o a la revisión de las perspectivas financieras).

4.1.3. Incidencia financiera en los ingresos

■ La propuesta no tiene incidencia financiera en los ingresos

☐ La propuesta tiene incidencia financiera; el efecto en los ingresos es el siguiente:

millones de euros (al primer decimal)

		Antes de la acción[Año n-1]	Situación después de la acción					
Línea presupuestaria	Ingresos		[Año n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] [23]
	a) Ingresos en términos absolutos							
	b) Variación de los ingresos	Δ						

22 Véanse los puntos 19 y 24 del Acuerdo Interinstitucional.

23 Añada columnas en su caso, si la duración de la acción es superior a seis años.

4.2. Recursos humanos equivalentes a tiempo completo (ETC) (incluidos funcionarios, personal temporal y externo) – véase el desglose en el punto 8.2.1.

Necesidades anuales	Año n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 y ss.
Cantidad total de recursos humanos						

5. CARACTERÍSTICAS Y OBJETIVOS

5.1. Realización necesaria a corto o largo plazo

La parte financiera de la propuesta y la presente ficha se refieren sólo a las traducciones de los acuerdos internacionales, que se anexan a la directiva propuesta, a las lenguas comunitarias. La propuesta no tiene otras consecuencias presupuestarias para la UE.

Un problema particular en relación con las directivas marco sobre el transporte de mercancías peligrosas 94/55/CE y 96/49/CE se plantea en sus anexos, donde se dispone lo siguiente: «NB: Las diferentes versiones en las lenguas oficiales de la Comunidad se publicarán en cuanto se haya elaborado un texto codificado /modificado (del ADR RID) y se hayan efectuado las traducciones». El Servicio Jurídico interpreta que esto significa que el ADR y el RID han de traducirse y publicarse en todas las lenguas comunitarias para que las directivas surtan pleno efecto jurídico. El ADR RID (y el ADN) contienen aproximadamente 1000 páginas y son modificados cada dos años, suponiendo estas modificaciones 150-200 páginas por documento y por cada ciclo de dos años. En particular tras la última ampliación, la Comisión no ha conseguido llevar a cabo esta cantidad de traducción. Desde 2003 (ciclos que cubren 2003, 2004, 2005 y el próximo, 2007, ya en preparación) sólo se han traducido y publicado las directivas de la Comisión, pero no los anexo. De este modo, los Estados miembros disponen del instrumento legislativo comunitario sobre el que fundamentar sus medidas legislativas nacionales, pero la Comunidad no tiene la facultad de solicitar la adopción de medidas nacionales ni de incoar, en caso necesario, procedimientos de infracción. El ADR, el RID y el ADN están disponibles solamente en inglés y francés, y el RID también en alemán. Cada bienio, los Estados miembros traducen ellos mismos para su legislación nacional versiones consolidadas de los acuerdos que están aplicando. Los Estados miembros no utilizan habitualmente las traducciones de la Comisión para este fin, motivo por el cual cabe poner en duda el valor práctico De estas últimas.

5.2. Valor añadido de la implicación comunitaria, coherencia de la propuesta con otros instrumentos financieros y posibles sinergias

Con la nueva propuesta de directiva, se pretenden dejar de realizar las traducciones a nivel comunitario, encomendando la traducción y publicación en las lenguas nacionales a los Estados miembros. En consecuencia, la Comisión deberá facilitar apoyo financiero para socios nacionales, iniciar fuente teniendo en cuenta que el ahorro de costes de producción y publicación para la Comisión compensará de sobra las ayudas financieras que se den a los Estados miembros. Los créditos necesarios deberán proveerse por primera vez en 2009, y a partir de entonces, una vez cada dos años.

5.3. Objetivos de la propuesta, resultados esperados e indicadores correspondientes en el contexto de la gestión por actividades

Objetivo estratégico de la Comisión: Seguridad

Objetivo general de la DG: Seguridad y protección

Objetivo operativo de la DG: Fortalecer la protección del transporte

La Directiva propuesta simplificará y armonizará las normas comunitarias en materia de transporte e mercancías peligrosas y, en consecuencia, mejorará la seguridad y la protección del transporte.

La parte financiera de la propuesta posibilitará la transposición de la Directiva, al permitir que se disponga de las traducciones nacionales de los anexos a los acuerdos internacionales en todas las lenguas comunitarias.

5.4. Método de ejecución (indicativo)

☐ ***Gestión centralizada***

- ☐ directa, por la Comisión
- ☐ indirecta, por delegación en:
  - ☐ agencias ejecutivas
  - ☐ organismos creados por las Comunidades, como los previstos en el artículo 185 del Reglamento financiero
  - ☐ organismos nacionales del sector público / organismos con misión de servicio público

■ ***Gestión compartida o descentralizada***

- ■ con los Estados miembros
- ☐ con terceros países

☐ ***Gestión conjunta con organizaciones internacionales (especifíquese)***

Comentarios:

6. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

6.1. Sistema de seguimiento

La Comisión recibirá el producto y efectuará los pagos sobre la base del mismo.

6.2. Evaluación

6.2.1. Evaluación ex ante

Se realizó una evaluación de impacto, y la opción preferida fue la actuación legislativa propuesta, junto con las correspondientes simplificación y armonización de la normativa comunitaria en materia de transporte de mercancías peligrosas. Este planteamiento fue apoyado en todas las consultas. La parte financiera de la propuesta es un prerrequisito necesario para llevar a cabo la simplificación.

6.2.2. Medidas adoptadas sobre la base de una evaluación intermedia / ex post (enseñanzas extraídas de anteriores experiencias similares)

En 2004-2005 unos consultores externos realizaron una evaluación de este ámbito político, cuyos resultados que figura en el documento «Evaluation of the EU policy on the transport of dangerous goods since 1994», como se indica en el punto 1.3.1. de la evaluación de impacto. La evaluación apoyó la idea contenida en la propuesta.

6.2.3. Condiciones y frecuencia de evaluaciones futuras

En 2015 se realizará una evaluación similar a la mencionada en 6.2.2.

7. MEDIDAS ANTIFRAUDE

No existe riesgo de fraude porque la Comisión realizará los pagos tras haber recibido los productos (las traducciones nacionales de los acuerdos internacionales) cuya calidad se puede verificar.

8. DESGLOSE DE LOS RECURSOS

8.1. Objetivos de la propuesta en términos de coste financiero (Año n = 2006)

Créditos de compromiso en millones de euros (al tercer decimal)

(Indique las denominaciones de los objetivos, de las acciones y de los resultados)	**Tipo de resultados**	**Coste medio**	**Año** n		**Año** n+1		**Año** n+2		**Año** n+3		**Año** n+4		**Años** n+5 **y ss**.		**TOTAL**	
			Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total
OBJETIVO OPERATIVO nº 1[24] Fortalecer la protección del transporte																
Acción 1 Propuesta de directiva sobre el transporte de mercancías peligrosas																
Resultado 1	Traducciones	0.01					50	0.5			50	0.5			100	1.0
Subtotal objetivo 1		0.01					50	0.5			50	0.5			100	1.0
COSTE TOTAL		0.01					50	0.5			50	0.5			100	1.0

[24] Según se describe en el punto 5.3.

8.2. Gastos administrativos

8.2.1. Cantidad y tipo de recursos humanos

Tipos de puestos		Personal que se asignará a la gestión de la acción utilizando recursos existentes y/o adicionales **(número de puestos/ETC)**					
		Año n	Año n+1	Año n+2	Año n+3	Año n+4	Año n+5
Funcionarios o agentes temporales[25] (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Personal financiado[26] con cargo al artículo XX 01 02							
Personal[27] financiado con cargo al artículo XX 01 04/05							
TOTAL							

8.2.2. Descripción de las tareas derivadas de la acción

8.2.3. Origen de los recursos humanos (estatutarios)

- ☐ Puestos actualmente asignados a la gestión del programa que se va a sustituir o ampliar
- ☐ Puestos preasignados en el ejercicio EPA/AP del año n
- ☐ Puestos que se solicitarán en el próximo procedimiento EPA/AP
- ☐ Puestos que se reasignan utilizando recursos existentes en el servicio gestor (reasignación interna)
- ☐ Puestos necesarios en el año n, pero no previstos en el ejercicio EPA/AP del año en cuestión

25 Coste NO cubierto por el importe de referencia.
26 Coste NO cubierto por el importe de referencia.
27 Coste incluido en el importe de referencia.

8.2.4. Otros gastos administrativos incluidos en el importe de referencia (XX 01 04/05 - Gastos de gestión administrativa)

millones de euros (al tercer decimal)

Línea presupuestaria (n° y denominación)	Año n	Año n+1	Año n+2	Año n+3	Año n+4	Año n+5 y ss.	TOTAL
Asistencia técnica y administrativa (incluidos los costes de personal)							
Agencias ejecutivas[28]							
Otros tipos de asistencia técnica y administrativa							
- *intramuros*							
- *extramuros*							
Total asistencia técnica y administrativa							

8.2.5. Coste financiero de los recursos humanos y costes asociados no incluidos en el importe de referencia

millones de euros (al tercer decimal)

Tipo de recursos humanos	Año n	Año n+1	Año n+2	Año n+3	Año n+4	Año n+5 y ss.
Funcionarios y agentes temporales (XX 01 01)						
Personal financiado con cargo al artículo XX 01 02 (auxiliares, END, contratados, etc.) (indique la línea presupuestaria)						
Coste total de los recursos humanos y costes afines (NO incluidos en el importe de referencia)						

[28] Indique la ficha financiera legislativa correspondiente a la agencia o agencias ejecutivas de que se trate.

Cálculo - *Funcionarios y agentes temporales*

Cálculo - *Personal financiado con cargo al artículo XX 01 02*

8.2.6. Otros gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia

millones de euros (al tercer decimal)

	Año n	Año n+1	Año n+2	Año n+3	Año n+4	Año n+5 y ss.	TOTAL
XX 01 02 11 01 - Misiones							
XX 01 02 11 02 - Reuniones y conferencias							
XX 01 02 11 03 - Comités[29]							
XX 01 02 11 04 - Estudios y consultoría							
XX 01 02 11 05 - Sistemas de información							
Total otros gastos de gestión (XX 01 02 11)							
3 **Otros gastos de naturaleza administrativa** (especifique e indique la línea presupuestaria)							
Total gastos administrativos, excepto recursos humanos y costes afines (NO incluidos en el importe de referencia)							

Cálculo - *Otros gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia*

[29] Especifique el tipo de comité y el grupo al que pertenece.