COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 22.12.2006
COM(2006) 852 definitivo

2006/0278 (COD)

Proposta di

# DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

## relativa al trasporto interno di merci pericolose

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

(presentata dalla Commissione)

# RELAZIONE

## 1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

### Motivazione e obiettivi della proposta

Il trasporto internazionale di merci pericolose è disciplinato da accordi internazionali. In Europa esistono due strumenti di questo tipo, applicabili rispettivamente ai trasporti su strada e ai trasporti per ferrovia. Per i trasporti effettuati per vie navigabili interne è attualmente in corso di ratifica un corrispondente accordo. Nell'Unione europea, le norme applicabili ai trasporti su strada e ferroviari sono state introdotte nel diritto comunitario con due direttive che estendono il campo d'applicazione delle norme al trasporto nazionale e che istituiscono un unico corpus di norme per tutte le operazioni di trasporto nel mercato unico. Poiché l'accordo sul trasporto di merci per vie navigabili interne dovrebbe essere ratificato in tempi brevi, sarebbe logico, a fini di armonizzazione, integrare anch'esso nel diritto comunitario. Un tale contesto offre l'occasione per aggiornare ed armonizzare le disposizioni legislative in vigore.

La base giuridica su cui poggia l'intervento dell'Unione europea in questo settore è l'articolo 71, paragrafo 1, lettera c) del trattato.

### Contesto generale

Il volume totale delle merci pericolose trasportate nell'Unione europea si aggira sui 110 miliardi di t/km all'anno, di cui 58% su strada, 25% per ferrovia e il 17% per vie navigabili interne . Si registra una tendenza all'aumento per i trasporti su strada e per quelli fluviali mentre sono in calo i trasporti ferroviari. Le merci pericolose rappresentano circa l'8% dell'intero volume delle merci trasportate.

Per garantire la sicurezza e la protezione dei trasporti di merci pericolose ed assicurare nel contempo la libera circolazione e l'intermodalità dei servizi di trasporto internazionale, le Nazioni Unite hanno elaborato ed aggiornato le "Raccomandazioni relative al trasporto di merci pericolose".

Gli accordi internazionali che disciplinano il trasporto internazionale delle merci pericolose si basano sulle raccomandazioni delle Nazioni Unite, le quali hanno trovato attuazione nel settore dei trasporti interni in Europa mediante tre strumenti:

- l'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose su strada (ADR);
- il Regolamento riguardante il trasporto internazionale delle merci pericolose per ferrovia (RID);
- l'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per vie navigabili interne (ADN).

Quasi tutti i paesi dell'Unione europea hanno firmato l'ADR e il RID.

L'ADN non è ancora entrato in vigore; l'Accorso si trova in fase di ratifica e dovrebbe entrare in vigore entro il 2009. Nove paesi dell'Unione europea hanno firmato l'ADN. Altri due

sistemi basati sull'ADN (ADN-R e ADN-D), attualmente applicati nelle regioni del bacino del Reno e del Danubio, sono stati sottoscritti dai paesi nel cui territorio si trovano dette aree. Inoltre, esistono norme nazionali che disciplinano i trasporti nazionali.

Nel 1997 la Commissione ha elaborato una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di trasporto di merci pericolose con navigazione interna (modificata nel 1999). Tuttavia, la proposta non è mai stata adottata perché l'ADN non è stato concluso nei tempi previsti ed è stata ritirata nel 2004. Per questo motivo la legislazione dell'Unione europea si applica soltanto alle modalità stradale e ferroviaria di trasporto via terra delle merci pericolose. Per questi due settori, le disposizioni legislative in vigore garantiscono un elevato livello di sicurezza dei trasporti, la libera prestazione dei servizi di trasporto e la libera circolazione dei mezzi di trasporto sul territorio dell'Unione europea. Non esistono norme europee applicabili al trasporto delle merci pericolose per vie di navigazione interna.

Alla luce dell'imminente entrata in vigore dell'ADN, si deve evitare di instaurare due regimi diversi, uno per i trasporti internazionali e l'altro per i trasporti nazionali. Il motivo di fondo che impone di integrare gli accordi internazionali in materia di trasporti su strada e ferroviari nel diritto comunitario, vale a dire l'estensione di dette norme al trasporto nazionale, vale anche per le vie navigabili interne .

Nell'ambito del trasporto multimodale, non è auspicabile mantenere norme distinte per ciascuna modalità di trasporto, con l'obbligo per i trasportatori di conformarvisi. Ogniqualvolta ciò sia possibile, le norme devono essere identiche, conformemente all'obiettivo fissato nelle raccomandazioni delle Nazioni Unite.

Per ragioni storiche l'attuale legislazione dell'Unione europea in materia di trasporto delle merci pericolose è piuttosto complessa. Gli atti legislativi specifici alle singole modalità presentano inutili incoerenze. Inoltre, alcune disposizioni sono già obsolete, o lo diventeranno presto. Due direttive possono essere considerate superflue, dato che le loro disposizioni sono state integrate negli accordi ADR, RID e ADN.

Oltre alle suesposte questioni di fondo, è emerso un problema tecnico in relazione all'attuale struttura delle direttive esistenti. Ad ogni revisione degli accordi internazionali (ogni due anni) i voluminosi allegati tecnici della direttiva devono essere tradotti integralmente, cosa che si è rivelata estremamente difficile, se non impossibile, da realizzare.

In mancanza di qualsiasi intervento, i problemi persisteranno e peggioreranno: le norme attuali, già complesse, lo diventeranno ancora di più ad ogni modifica degli accordi internazionali; le norme obsolete continueranno ad esistere ingenerando confusione negli utenti; il rischio di inosservanza delle aumenterà. Anziché tendere verso la facilità d'uso per l'utente, le norme dell'Unione europea rischiano di diventare più complesse. Con il maggior ricorso alla multimodalità, l'applicazione di norme diverse per i vari tipi di trasporto comporterà un numero più elevato di problemi pratici per il trasporto multimodale, facendone aumentare i costi. Nel settore della navigazione fluviale, l'esistenza di norme distinte per i trasporti internazionali ed i trasporti nazionali ostacolerebbe lo sviluppo di questo tipo di trasporto, che secondo le statistiche dovrebbe rappresentare la modalità di trasporto da preferire in molti casi.

**Disposizioni in vigore nel settore della proposta**

La normativa comunitaria contiene quattro atti legislativi applicabili a questo settore:

(1) la Direttiva 94/55/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose su strada;

(2) la Direttiva 96/49/CE del Consiglio del 23 luglio 1996 per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia;

(3) la Direttiva 96/35/CE del Consiglio del 3 giugno 1996 relativa alla designazione e alla qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia o per via navigabile di merci pericolose;

(4) la Direttiva 2000/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2000, relativa alle prescrizioni minime applicabili all'esame di consulente per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia e per via navigabile di merci pericolose.

Le disposizioni della direttiva (3) e (4) sono attualmente incluse negli allegati delle direttive (1) e (2), cosa che rende queste direttive senza oggetto per i trasporti su strada e ferroviari.

La proposta integra e aggiorna le direttive (1) e (2) senza introdurre cambiamenti essenziali nelle disposizioni relative al trasporto su strada e per ferrovia. Per contro, la proposta estende il campo d'applicazione del diritto comunitario alla navigazione fluviale, apportando in tal modo un significativo cambiamento.

**Coerenza con le altre politiche e gli obiettivi dell'Unione**

La proposta si iscrive nell'ambito della normativa comunitaria in vigore riguardante la sicurezza nel settore dei trasporti, il mercato interno e l'ambiente, e sostiene il perseguimento degli obiettivi dello sviluppo sostenibile e della strategia di Lisbona.

## 2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

**Consultazione delle parti interessate**

*Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di quanti hanno risposto*

Un comitato di regolamentazione competente in queste materie è stato istituito nell'ambito della normativa comunitaria relativa al trasporto delle merci pericolose. Gli Stati membri ed i paesi dell'EFTA sono stati consultati in seno al comitato in occasione di molte riunioni, nonché via Internet negli intervalli tra le riunioni.

Il comitato ha regolarmente informato per iscritto il Parlamento europeo dei suoi lavori.

Le associazioni industriali che rappresentano le imprese che partecipano al trasporto di merci pericolose hanno il diritto di assistere come osservatori alle riunioni del comitato. Hanno così potuto fare conoscere il loro parere nel corso dell'elaborazione della proposta.

Inoltre, è stata consultata la Commissione centrale per la navigazione del Reno a motivo dell'importanza che riveste per le operazioni di trasporto sul Reno, in considerazione del fatto che il Reno concentra l'80% del trasporto di merci pericolose in Europa.

Una consultazione pubblica via Internet è stata organizzata dal 21.5.2006 al 31.7.2006. La Commissione ha ricevuto 108 risposte. I risultati possono essere consultati all'indirizzo seguente:
http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/security/consultations/2006_07_31_en.htm.

*Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione*

I contributi degli Stati membri e delle parti interessate hanno segnato fortemente il contenuto della proposta. Nel corso dell'intera procedura di consultazione si è cercato di giungere possibilmente a posizioni comuni.

Una grande maggioranza delle risposte ricevute nell'ambito della consultazione pubblica era favorevole alle misure proposte dalla Commissione.

**Ricorso a pareri di esperti**

Non è stato necessario consultare esperti esterni.

**Valutazione d'impatto**

Tre opzioni sono state esaminate nella valutazione dell'impatto:

(1) "Codificazione, senza alcun cambiamento della politica"

La portata ed il contenuto della normativa comunitaria in vigore relativa al trasporto delle merci pericolose sarebbero mantenuti nello stato attuale. Il trasporto mediante navigazione fluviale non sarebbe incluso nel diritto comunitario. Ci si accontenterebbe di portare a termine il processo di codificazione della legislazione in vigore, già iniziato provvisoriamente. Probabilmente la codificazione faciliterebbe – in certa misura - l'applicazione delle norme per gli utenti. Sebbene tali cambiamenti sarebbero certamente ben accolti dalle parti interessate, si ritiene che il loro impatto in tutti i settori sarebbe limitato.

(2) "Codificazione e nuovo atto legislativo per le vie navigabili interne "

La codificazione sarebbe effettuata come nell'opzione 1, con l'introduzione di un nuovo atto legislativo comunitario in materia di trasporto delle merci pericolose per vie di navigazione interne. Diverse norme regionali o nazionali si applicano attualmente alla vie navigabili interne sul territorio dell'Unione europea. Il nuovo atto sarebbe basato sul prossimo accordo internazionale e si applicherebbe allo stesso tempo al trasporto internazionale e nazionale, armonizzando in tal modo le norme all'interno dell'Unione. Ciò avrebbe un effetto economico positivo per le imprese di trasporti, perché le norme sarebbero più semplici, e anche per i lavoratori dei settori dei trasporti e per l'ambiente l'effetto sarebbe positivo il rischio di incidenti diminuirebbe. Inoltre sarebbe facilitato il compito delle autorità nazionali che devono vigilare sul rispetto delle norme.

(3) "Revisione legislativa con l'integrazione della navigazione interna"

Questa opzione consiste nel rivedere e semplificare il corpus degli atti di diritto comunitario in materia di trasporto delle merci pericolose, fondere le direttive esistenti ed estendere il campo d'applicazione alla navigazione fluviale. L'opzione 3 aggiunge elementi di revisione e di semplificazione rispetto all'opzione 2. In primo luogo, le disposizioni obsolete sarebbero eliminate. Il loro mantenimento non farebbe che rendere inutilmente ancora più complicata una materia già complessa e si tradurrebbe in un aumento dei rischi e dei costi. In secondo luogo, le norme che disciplinano le tre modalità di trasporto interno - trasporto su strada, trasporto ferroviario e la navigazione fluviale - sarebbero armonizzate per quanto possibile. L'introduzione di un corpus di norme armonizzate dovrebbe ampiamente facilitare il trasporto multimodale. Questi due elementi non sarebbero presenti nelle opzioni 1 e 2. La complessità delle norme è una fonte di rischi sul piano della sicurezza e dell'ambiente. Si riconosce pertanto che l'armonizzazione delle norme avrebbe un effetto benefico in tutti i settori: sul piano economico si tradurrebbe in una riduzione dei costi; sul piano sociale, l'armonizzazione agevolerebbe l'applicazione delle norme rafforzando la sicurezza; e anche sul piano dell'ambiente i rischi diminuirebbero per le stesse ragioni. Una riduzione del numero di variazioni nelle norme permetterebbe alle autorità nazionali di farle più facilmente applicare. Infine, le parti interessate potrebbero certamente conformarsi meglio alle norme se esistesse un corpus armonizzato e di facile utilizzo per l'utente. Chiaramente, l'opzione 3 offre il migliore impatto sul piano economico, sociale ed ambientale e favorisce meglio la corretta applicazione delle norme.

## 3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

### Sintesi della misura proposta

La nuova direttiva proposta aggiorna quattro direttive e quattro decisioni della Commissione relative al trasporto delle merci pericolose, le fonde in un unico atto legislativo ed estende il campo d'applicazione delle norme comunitarie alla navigazione fluviale, in aggiunta ai trasporti su strada e per ferrovia. La proposta integra le norme esistenti in materia di trasporto internazionale nel diritto comunitario ed estende anche l'applicazione delle norme internazionali al trasporto nazionale.

### Base giuridica

Articolo 71, paragrafo 1, lettera c) del trattato.

### Principio di sussidiarietà

Il principio di sussidiarietà si applica perché la proposta non è di competenza esclusiva della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati adeguatamente dagli Stati membri per le ragioni seguenti:

- l'Unione europea ha già adottato misure in questo settore che si applicano al trasporto di merci pericolose su strada e per ferrovia.

- Per quanto riguarda il trasporto di merci pericolose mediante navigazione fluviale, esistono due sistemi di norme regionali che disciplinano il trasporto sul Reno e sul Danubio (ADN-R e ADN-D), ed un terzo sistema (ADN delle Nazioni Unite) dovrebbe entrare in vigore in tempi brevi. Inoltre, esistono diverse norme che disciplinano il trasporto nazionale nei paesi il cui territorio è percorso dal Reno e dal Danubio e in altri paesi. Le misure adottate individualmente dagli Stati membri non permetterebbero di conseguire su tutto il territorio dell'Unione lo stesso grado di armonizzazione e di applicazione delle norme per vie navigabili interne raggiunto nel settore dei trasporti su strada e per ferrovia.

Gli obiettivi della proposta possono essere realizzati più efficacemente a livello comunitario per le ragioni seguenti:

l'obiettivo che consiste nell'introdurre norme uniformi su tutto il territorio dell'Unione per tutte le operazioni di trasporto di merci pericolose, indipendentemente dal tipo di trasporto e dal fatto che si tratti di trasporto nazionale o internazionale, non può essere raggiunto senza un intervento comunitario.

I seguenti indicatori qualitativi dimostrano che l'Unione può conseguire più efficientemente gli obiettivi della proposta:

- la quota di trasporto multimodale aumenterà;
- le operazioni di trasporto saranno più semplici per gli operatori delle imprese di trasporti ed il loro costo diminuirà;
- diminuiranno i rischi di incidenti per i lavoratori del settore dei trasporti, la popolazione in generale e l'ambiente;
- le autorità nazionali potranno più facilmente far applicare una legislazione semplificata nel settore del trasporto;
- la normativa comunitaria in questo settore sarà semplificata.

Il rafforzamento e l'estensione dell'applicazione degli accordi ADR e RID a seguito della loro integrazione nel diritto comunitario in materia di trasporti su strada e ferroviari hanno dimostrato la fondatezza di un'azione a livello dell'UE. Lo stesso vale per l'estensione del campo d'applicazione al terzo tipo di trasporto interno: la navigazione fluviale.

La proposta è pertanto conforme al principio di sussidiarietà.

**Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per le ragioni seguenti.

La questione della proporzionalità si pone in questo caso soltanto alla navigazione fluviale, poiché il trasporto delle merci pericolose è già disciplinato da strumenti comunitari.

Gli Stati membri che applicano già uno degli accordi ADN regionali (ADN-R e ADN-D), o che intendono farlo, dovranno fare solo un minimo sforzo per estendere la portata delle norme al trasporto nazionale, tanto più che l'ADN include già disposizioni particolari per le navi che effettuano esclusivamente trasporti nazionali di merci. Inoltre la direttiva proposta contiene

disposizioni particolari per gli Stati membri in cui le vie navigabili interne non sono utilizzate per il trasporto di merci pericolose.

La direttiva è lo strumento più adeguato per due motivi:

- gli strumenti comunitari in vigore nel settore interessato, che devono essere sostituiti, sono direttive;

- ai fini dell'attuazione delle disposizioni temporanee e nazionali contenute negli allegati della proposta.

Poiché la proposta armonizza e semplifica le norme che disciplinano il trasporto delle merci pericolose nell'Unione, gli oneri finanziari ed amministrativi per tutte le parti interessate negli Stati membri diminuiranno anziché aumentare. Nel settore della navigazione fluviale, in cui le norme dell'ADN sarebbero applicate per la prima volta al trasporto nazionale, l'adattamento delle navi precedentemente utilizzate per i trasporti nazionali alle norme dell'ADN potrebbe, in teoria, comportare costi supplementari, ma in pratica ciò è improbabile.

**Scelta degli strumenti**

Strumento proposto: direttiva.

Altri strumenti non risulterebbero idonei per le ragioni seguenti.

In primo luogo, lo strumento proposto sostituisce ed abroga quattro strumenti esistenti, che sono tutti direttive. In secondo luogo, l'estensione del campo d'applicazione dello strumento proposto alla vie navigabili interne si ispira agli stessi principi legislativi che informano le direttive in vigore. Benché la proposta contenga principalmente disposizioni tecniche, che sono basate sulle raccomandazioni delle Nazioni Unite e che non possono essere cambiate, sono previste anche esenzioni e deroghe che possono essere attuate negli Stati membri in vari modi. In terzo luogo, l'applicazione della proposta alla vie navigabili interne dipende dalle circostanze proprie di ogni Stato membro. La direttiva è pertanto lo strumento più idoneo.

## 4) INCIDENZA DI BILANCIO

La proposta mira a trasferire, all'occorrenza, agli Stati membri l'onere della traduzione e della pubblicazione degli allegati tecnici della direttiva, che è stato assunto finora dalla Comunità, segnatamente dalla Commissione. Gli allegati sono aggiornati ad intervalli biennali. La Comunità dovrebbe quindi essere disposta a dare un sostegno finanziario alle traduzioni effettuate a livello nazionale. In ogni caso, il risparmio che la Comunità potrà realizzare in termini di costi di traduzione e di pubblicazione compenserà il sostegno fornito agli Stati membri.

## 5) INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

**Semplificazione**

La proposta si traduce in una semplificazione della legislazione e delle procedure amministrative applicate dalle autorità pubbliche (UE o nazionali) e dagli organismi privati.

La proposta apporta una sensibile semplificazione del diritto comunitario nel settore del trasporto delle merci pericolose, benché il campo d'applicazione ne risulterebbe più esteso. I tre tipi di trasporto terrestre sarebbero disciplinati da un unico atto legislativo. La nuova direttiva dovrebbe abrogare le direttive 94/55/CE e 96/49/CE, come modificate, relative al trasporto delle merci pericolose, le direttive 96/35/CE e 2000/18/CE relative ai consulenti per la sicurezza delle merci pericolose, e le decisioni 2005/263/CE e 2005/180/CE della Commissione, come modificate, che autorizzano alcune deroghe nazionali alle direttive 94/55/CE e 96/49/CE. Infine, si farebbe riferimento agli accordi internazionali sul trasporto delle merci pericolose sarebbero soltanto negli allegati della direttiva e non nella direttiva stessa come avviene attualmente. In tal modo l'*acquis* comunitario sarebbe ridotto di circa 2000 pagine.

Una questione di dettaglio concerne la direttiva 82/714/CEE del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna (in fase di modifica), il cui articolo 6 dispone che ogni nave munita di un certificato rilasciato a titolo del regolamento per il trasporto di sostanze pericolose sul Reno (ADN-R) può trasportare sostanze pericolose in tutto il territorio della Comunità alle condizioni previste in tale certificato. Poiché la direttiva proposta prevede la progressiva eliminazione dei certificati rilasciati in base all'ADN-R, l'articolo dovrebbe essere pertanto abrogato.

La semplificazione della normativa comunitaria dovrebbe renderne più agevole il recepimento nel diritto nazionale. I compiti delle autorità responsabili per l'attuazione, ivi compresa la redazione delle relazioni, sarebbero resi più facili e più efficaci da un'armonizzazione delle norme in materia di trasporto delle merci pericolose.

L'esistenza di norme semplificate ed armonizzate ridurrebbe le procedure amministrative per tutti gli operatori coinvolti nel trasporto di merci pericolose, dal mittente al destinatario. Anche la preparazione dei documenti per il trasporto e per i veicoli sarebbe facilitata dall'applicazione di norme armonizzate, così come la formazione dei partecipanti e il lavoro dei consulenti per la sicurezza delle merci pericolose.

La proposta è ripresa nel Programma di aggiornamento e semplificazione dell'acquis comunitario della Commissione e nel suo Programma legislativo e di lavoro con il riferimento 2005/TREN/017.

**Abrogazione della normativa vigente**

L'adozione della proposta comporterà l'abrogazione della regolamentazione esistente.

**Tavola di concordanza**

Gli Stati membri sono tenuti a comunicare alla Commissione il testo delle disposizioni nazionali che recepiscono la direttiva, corredato di una tavola di concordanza tra queste disposizioni e la presente direttiva.

**Accordo sullo Spazio economico europeo**

La proposta di direttiva concerne un settore oggetto dell'accordo SEE ed è pertanto opportuno estenderla allo Spazio economico europeo.

**Illustrazione dettagliata della proposta**

*Articolo 1: Campo d'applicazione*

Uno degli elementi principali dell'articolo consiste nell'indicare in quali condizioni uno Stato membro può essere esonerato dall'obbligo di applicare la direttiva con riferimento alla navigazione fluviale.

*Articolo 2: Definizioni*

Le definizioni riportate riguardano gli accordi internazionali pertinenti, le merci pericolose e i mezzi di trasporto.

*Articolo 3: Disposizioni generali*

L'articolo stabilisce le disposizioni generali per il trasporto delle merci pericolose.

*Articolo 4: Paesi terzi*

È autorizzato il trasporto in partenza da e a destinazione di paesi non membri dell'Unione europea che applicano gli accordi internazionali relativi al trasporto delle merci pericolose.

*Articolo 5: Limitazioni per motivi non inerenti alla sicurezza durante il trasporto*

Uno Stato membro può, sul suo territorio, applicare disposizioni supplementari in materia di trasporto delle merci pericolose per ragioni diverse dalla sicurezza.

*Articolo 6: Limitazioni per motivi inerenti alla sicurezza durante il trasporto*

Uno Stato membro può applicare disposizioni supplementari per il trasporto nazionale effettuato mediante veicoli nazionali. In caso di incidenti, uno Stato membro può adottare, all'occorrenza, delle misure di emergenza.

*Articolo 7: Deroghe*

Poiché gli accordi internazionali e gli allegati della direttiva non tengono conto delle particolarità del trasporto nazionale, gli Stati membri possono, a determinate condizioni, accordare deroghe alle disposizioni della direttiva per quanto riguarda il trasporto nazionale. In alcuni casi, le deroghe devono essere adottate dalla Commissione secondo la procedura di comitato. Le deroghe sono sottoposte a riesame ad intervalli regolari ed elencate negli allegati della direttiva.

*Articolo 8: Disposizioni transitorie*

Uno Stato membro può mantenere temporaneamente in vigore le disposizioni nazionali che sono riportate negli allegati della direttiva.

*Articolo 9: Adattamenti*

Le modifiche necessarie per adattare gli allegati al progresso scientifico e tecnico sono adottate conformemente alla procedura di comitato.

*Articolo 10: Comitato*

L'articolo prevede l'istituzione di un comitato di regolamentazione per il trasporto delle merci pericolose incaricato di assistere la Commissione nell'ambito della procedura di comitato.

*Articolo 11: Recepimento*

La scadenza per l'applicazione della direttiva è fissata al 1º gennaio 2009. Le revisioni biennali dei pertinenti accordi internazionali entreranno in vigore alla medesima data.

*Articoli 12 e 13 Modifica e Abrogazioni*

La nuova direttiva abrogherà le direttive 94/55/CE e 96/49/CE, come modificate, relative al trasporto delle merci pericolose, le direttive 96/35/CE e 2000/18/CE relative ai consulenti per la sicurezza dei trasporti di merci pericolose, e le decisioni 2005/263/CE e 2005/180/CE della Commissione, come modificate, sulle deroghe, nonché l'articolo 6 della direttiva 82/714/CEE del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna.

*Articoli 14 e 15 Entrata in vigore e Destinatari*

La data d'entrata in vigore è fissata al ventesimo giorno successivo alla pubblicazione della direttiva. Gli Stati membri sono destinatari della direttiva.

2006/0278 (COD)

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativa al trasporto interno di merci pericolose**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71,

vista la proposta della Commissione[1],

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

visto il parere del Comitato delle regioni[3],

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

(1) Il trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia o per vie navigabili interne comporta un considerevole rischio di incidenti. È pertanto opportuno adottare misure atte ad assicurare che tale tipo di trasporto sia effettuato nelle migliori condizioni di sicurezza possibili.

(2) Norme uniformi applicabili al trasporto di merci pericolose su strada e per ferrovia sono state introdotte, rispettivamente, con la direttiva 94/55/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose su strada[4] e con la direttiva 96/49/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia[5].

(3) Al fine di instaurare un regime comune che contempli tutti gli aspetti del trasporto interno di merci pericolose, è opportuno sostituire le direttive 94/55/CE e 96/49/CE con un'unica direttiva che comprenda anche le disposizioni applicabili al trasporto mediante vie navigabili interne.

---

1 GU C […] del […], pag. […].
2 GU C […] del […], pag. […].
3 GU C […] del […], pag. […].
4 GU L 319 del 12.12.1994, pag. 7. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/111/CE della Commissione (GU L 365 del 10.12.2004, pag. 25).
5 GU L 235 del 17.09.1996, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/110/CE della Commissione (GU L 365 del 10.12.2004, pag. 25).

(4) La maggioranza degli Stati membri è Parte contraente dell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose su strada (ADR), del Regolamento relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per ferrovia (RID) e, ove pertinente, dell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per vie navigabili interne (ADN).

(5) L'ADR, il RID e l'ADN stabiliscono norme uniformi di sicurezza in materia di trasporti internazionali di merci pericolose. È opportuno che tali norme siano estese anche al trasporto nazionale, in modo da armonizzare in tutta la Comunità le condizioni di trasporto delle merci pericolose e garantire il funzionamento del mercato comune dei trasporti.

(6) Le disposizioni della presente direttiva non devono essere applicate al trasporto di merci pericolose in alcune circostanze eccezionali connesse alla natura dei veicoli o delle navi utilizzate o al carattere locale del trasporto.

(7) Ciascuno Stato membro deve mantenere il diritto di esonerare il trasporto di merci pericolose per vie navigabili interne dall'applicazione della presente direttiva se le vie navigabili del suo territorio non sono collegate, mediante altre vie navigabili, a quelle di altri Stati membri, o se non sono utilizzate per il trasporto di merci pericolose.

(8) I mezzi di trasporto immatricolati in paesi terzi devono essere autorizzati ad effettuare trasporti internazionali di merci pericolose sul territorio degli Stati membri a condizione che rispettino le pertinenti disposizioni dell'ADR, del RID o dell'ADN.

(9) Ciascuno Stato membro deve inoltre conservare il diritto di regolamentare o proibire, esclusivamente per motivi diversi dalla sicurezza, il trasporto nazionale di merci pericolose.

(10) È opportuno che ciascuno Stato membro abbia facoltà di applicare norme più rigorose alle operazioni di trasporto nazionale effettuate mediante veicoli immatricolati o messi in circolazione sul suo territorio.

(11) L'armonizzazione delle condizioni applicabili al trasporto nazionale di merci pericolose non deve impedire di tenere conto di circostanze nazionali particolari. La presente direttiva deve pertanto accordare agli Stati membri la possibilità di accordare alcune deroghe a condizioni determinate. Tali deroghe devono figurare nella presente direttiva nella sezione “Disposizioni nazionali supplementari".

(12) In considerazione del livello d'investimento richiesto in questo settore, è opportuno che gli Stati membri siano autorizzati a mantenere temporaneamente alcune specifiche disposizioni nazionali applicabili ai requisiti per la costruzione dei mezzi o delle attrezzature di trasporto, al trasporto attraverso il tunnel della Manica e al trasporto tra gli Stati membri e gli Stati parte dell'Organizzazione per la cooperazione ferroviaria (OSJD). Tali disposizioni devono figurare nella presente direttiva nella sezione “Disposizioni transitorie aggiuntive".

(13) È necessario che gli allegati della presente direttiva siano adattati rapidamente al progresso scientifico e tecnico, compreso lo sviluppo di nuove tecnologie per il rilevamento e la localizzazione delle merci, in particolare per tenere conto delle nuove disposizioni introdotte nell'ADR, nel RID e nell'ADN.

(14) La Commissione deve inoltre poter rivedere gli elenchi delle disposizioni nazionali supplementari e decidere l'applicazione e l'attuazione di provvedimenti di emergenza in caso di incidenti o sinistri.

(15) I provvedimenti necessari per l'entrata in vigore della presente direttiva devono essere adottati in conformità della decisione 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione[6].

(16) In particolare, la Commissione deve essere autorizzata ad adattare gli allegati al progresso scientifico e tecnico. Vista la portata generale di tali misure volte a modificare o sopprimere elementi non essenziali della presente direttiva, o a integrare la presente direttiva con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali, tali misure devono essere adottate conformemente alla procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CEE.

(17) Per ragioni d'efficacia, i termini che si applicano normalmente nell'ambito della procedura di regolamentazione con controllo dovrebbero essere abbreviati per l'adozione degli adattamenti degli allegati al progresso scientifico e tecnico.

(18) Atteso che gli obiettivi della presente direttiva - garantire l'applicazione uniforme di norme di sicurezza armonizzate in tutta la Comunità nonché un livello di sicurezza elevato nelle operazioni di trasporto nazionale ed internazionale - non possono essere adeguatamente conseguiti mediante un'azione isolata degli Stati membri, e possono pertanto, a motivo delle dimensioni o degli effetti dell'azione prevista, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure conformemente al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Conformemente al principio di proporzionalità, sancito dal medesimo articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

(19) Le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano l'impegno assunto dalla Comunità e dai suoi Stati membri, conformemente agli obiettivi fissati nel capitolo 19 dell'Agenda 21 della Conferenza UNCED di Rio de Janeiro nel giugno del 1992, di adoperarsi per armonizzare i sistemi di classificazione delle sostanze pericolose.

(20) Le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano la legislazione comunitaria che disciplina le condizioni di sicurezza inerenti al trasporto degli agenti biologici e dei microrganismi geneticamente modificati, e segnatamente la direttiva 90/219/CEE del Consiglio[7], la direttiva 2001/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[8] e la direttiva 2000/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[9].

(21) Le disposizioni della presente direttiva lasciano impregiudicate altre disposizioni comunitarie relative alla sicurezza e alla salute dei lavoratori e alla tutela

---

6 GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata da ultimo dalla decisione 2006/512/CE (GU *L 200 del 22.7.2006, pag. 11).*

7 GU L 117 dell'8.5.1990, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2005/174/CE della Commissione (GU L 59 del 5.3.2005, pag. 25).

8 GU L 106 del 17.4.2001. pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dal Regolamento (CE) n. 1830/2003/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 268 del 18.10.2003, pag. 24).

9 GU L 262 del 17.10.2000, pag. 21.

dell'ambiente, e segnatamente la direttiva quadro 89/391/CEE concernente la sicurezza e la salute dei lavoratori durante il lavoro[10] e le direttive che ne derivano, comprese la direttiva 98/24/CE sugli agenti chimici[11] e la direttiva 2004/37/CE sugli agenti cancerogeni o mutageni[12].

(22) L'articolo 6 della direttiva 82/714/CEE del Consiglio, del 4 ottobre 1982, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna[13] dispone che le navi munite di un certificato rilasciato a titolo del regolamento per il trasporto di sostanze pericolose sul Reno (ADN-R) possono trasportare sostanze pericolose in tutto il territorio della Comunità alle condizioni previste in tale certificato. Conseguentemente all'adozione della presente direttiva, sarà necessario sopprimere tale disposizione dalla direttiva 82/714/CEE.

(23) Le direttive 94/55/CE e 96/49/CE devono pertanto essere abrogate. Per ragioni di chiarezza e di razionalità, è necessario abrogare altresì la direttiva 96/35/CE del Consiglio del 3 giugno 1996 relativa alla designazione e alla qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia o per via navigabile di merci pericolose[14], la direttiva 2000/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2000, relativa alle prescrizioni minime applicabili all'esame di consulente per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia e per via navigabile di merci pericolose[15], la decisione della Commissione 2005/263/CE, del 4 marzo 2005, che autorizza gli Stati membri, a norma della direttiva 94/55/CE, ad adottare determinate deroghe in relazione al trasporto di merci pericolose su strada[16] e la decisione della Commissione 2005/180/CE, del 4 marzo 2005, che autorizza gli Stati membri, a norma della direttiva 96/49/CE del Consiglio, ad adottare determinate deroghe in relazione al trasporto di merci pericolose per ferrovia[17],

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

*Articolo 1*

***Campo di applicazione***

1. La presente direttiva si applica al trasporto di merci pericolose effettuato su strada, per ferrovia o per vie navigabili all'interno degli Stati membri o tra gli stessi, comprese le operazioni di carico e scarico, il trasferimento da un modo di trasporto ad un altro e le soste rese necessarie dalle condizioni di trasporto.

Non si applica al trasporto di merci pericolose:

---

10 GU L 183 del 29.6.1989, pag. 1.
11 GU L 131 del 5.5.1998, pag. 11.
12 GU L 158 del 30.4.2004, pag. 50.
13 GU L 301 del 28.10.1982, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva [../../CE] del Parlamento europeo e del Consiglio (…).
14 GU L 145 del 19.6.1996, pag. 10.
15 GU L 118 del 19.5.2000, pag. 41.
16 GU L 85 del 2.4.2005, pag. 58. Decisione modificata dalla decisione 2005/903/CE (GU L 328 del 15.12.2005, pag. 62).
17 GU L 61 dell'8.3.2005, pag. 41. Decisione modificata dalla decisione 2005/777/CE (GU L 293 del 9.11.2005, pag. 23).

– (a) mediante veicoli, carri o navi che appartengono alle forze armate o che si trovano sotto la responsabilità di queste ultime;

– (b) mediante navi d'altura su vie navigabili marittime che fanno parte delle vie navigabili interne;

– (c) mediante traghetti che effettuano soltanto la traversata di una via navigabile interna o di un porto; oppure

– (d) effettuato interamente all'interno del perimetro di un'area chiusa.

2. Entro un anno dall'entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni dell'Allegato III.1 per uno dei seguenti motivi:

– (a) non dispongono di vie navigabili interne;

– (b) le vie navigabili nazionali non sono collegate, mediante vie d'acqua, alle vie navigabili di altri Stati membri; oppure

– (c) le merci pericolose non vengono trasportate sulle vie navigabili interne .

Qualora decida di non applicare le disposizioni dell'Allegato III.1, lo Stato membro notifica la decisione alla Commissione, che ne informa gli altri Stati membri.

3. Le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano in alcun modo il diritto degli Stati membri di stabilire specifici requisiti di sicurezza per il trasporto nazionale o internazionale di merci pericolose nel territorio nazionale, nella misura in cui tali requisiti non siano contemplati dalla presente direttiva.

*Articolo 2*

***Definizioni***

Ai fini della presente direttiva si intende per:

(1) "ADR": l'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose su strada, concluso a Ginevra il 30 settembre 1957, e successive modificazioni;

(2) "RID": il Regolamento relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per ferrovia, che figura come Appendice C alla Convenzione sul trasporto internazionale per ferrovia (COTIF) concluso a Vilnius il 3 giugno 1999, e successive modificazioni;

(3) "ADN": l'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per vie navigabili interne , concluso a Ginevra il 26 maggio 2000, e successive modificazioni;

(4) "veicolo": qualsiasi veicolo a motore destinato a circolare su strada, provvisto di almeno quattro ruote e avente una velocità massima per costruzione superiore a 25 km/h, nonché i relativi rimorchi, eccettuati i veicoli che si muovono su rotaie, i trattori agricoli e forestali aventi una velocità massima per costruzione non superiore a 40 km/h e qualsiasi macchina mobile;

(5) “carro”: qualsiasi veicolo ferroviario privo di mezzo di propulsione e dotato di ruote che circola su binari ferroviari ed è utilizzato per il trasporto di merci;

(6) “nave”: qualsiasi nave atta alla navigazione marittima o fluviale.

*Articolo 3*

***Disposizioni generali***

1. Fatto salvo l’articolo 7, le merci pericolose non sono oggetto di trasporto nella misura in cui ne è fatto divieto negli Allegati I.1 e III.1.

2. Fatte salve le norme generali relative all'accesso al mercato o le norme applicabili in maniera generale al trasporto di merci, il trasporto di merci pericolose è autorizzato a condizione che siano rispettate le disposizioni stabilite negli Allegati I.1, II.1 e III.1.

*Articolo 4*

***Paesi terzi***

Il trasporto di merci pericolose tra il territorio della Comunità e i paesi terzi è autorizzato nella misura in cui esso è conforme alle disposizioni dell’ADR, del RID o dell'ADN.

*Articolo 5*

***Limitazioni per motivi non inerenti alla sicurezza durante il trasporto***

Gli Stati membri conservano il diritto di disciplinare o vietare, unicamente per motivi non inerenti alla sicurezza durante il trasporto, il trasporto di merci pericolose sul loro territorio

*Articolo 6*

***Limitazioni per motivi inerenti alla sicurezza durante il trasporto***

1. Gli Stati membri possono applicare, per ragioni di sicurezza inerenti al trasporto, norme più rigorose in materia di trasporto nazionale di merci pericolose, ad eccezione delle prescrizioni di costruzione, effettuato da veicoli immatricolati o ammessi a circolare nel loro territorio.

2. Se, a seguito di un incidente avvenuto nel suo territorio, uno Stato membro ritiene che le disposizioni applicabili in materia di sicurezza si siano dimostrate insufficienti a limitare i rischi inerenti alle operazioni di trasporto e se è necessario intervenire con urgenza, esso notifica alla Commissione i provvedimenti che intende adottare e sono in fase di progettazione.

   Agendo secondo la procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, la Commissione decide se autorizzare l'attuazione di tali misure e la durata dell’autorizzazione.

*Articolo 7*

***Deroghe***

1. Gli Stati membri possono autorizzare l'uso di lingue diverse da quelle contemplate nell'allegato per le operazioni di trasporto limitate esclusivamente al loro territorio.

2. (a) A condizione che non sia pregiudicata la sicurezza, gli Stati membri possono chiedere di derogare agli Allegati I.1, II.1 e III.1 per il trasporto nel loro territorio di piccole quantità di talune merci pericolose, ad eccezione delle materie mediamente ed altamente radioattive, sempre che le condizioni di tale trasporto non siano più rigorose di quelle stabilite nei citati Allegati.

   (b) A condizione che non sia pregiudicata la sicurezza, gli Stati membri possono chiedere di derogare agli Allegati I.1, II.1 e III.1 per il trasporto di merci pericolose all'interno del loro territorio destinate:

   b1) al trasporto locale su brevi distanze, o

   b2) al trasporto locale per ferrovia su tragitti debitamente designati del proprio territorio di merci pericolose, facenti parte di un processo industriale definito di carattere locale e rigorosamente controllato in condizioni chiaramente definite.

   La Commissione verifica la sussistenza delle condizioni prescritte al primo e secondo comma del presente paragrafo e decide, conformemente alla procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, se gli Stati membri interessati possono adottare tali deroghe e di aggiungerle all'elenco degli allegati I.3, II.3 o III.3.

3. Il periodo di validità delle deroghe è fissato a 5 anni a decorrere dalla data dell'autorizzazione.

   Tali deroghe sono applicate senza discriminazioni.

4. Se uno Stato membro chiede la proroga di un'autorizzazione di deroga, la Commissione riesamina la deroga che è oggetto della domanda.

   Se non è stata adottata alcuna modifica agli allegati I.1, II.1, o III.1 concernente le materie oggetto della deroga, la Commissione proroga l'autorizzazione per un ulteriore periodo di cinque anni.

   Se non è stata adottata alcuna modifica agli allegati I.1, II.1, o III.1 concernente le materie oggetto della deroga, la Commissione, che agisce conformemente alla procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, può:

   (a) dichiarare che la deroga è obsoleta e sopprimerla dall'elenco in cui figura;

   (b) ridurre la portata della deroga e modificare di conseguenza l'allegato in cui figura;

   (c) prorogare l'autorizzazione per un ulteriore periodo di cinque anni.

5. Ciascuno Stato membro ha diritto, sul suo territorio, di rilasciare autorizzazioni individuali per operazioni di trasporto di merci pericolose proibite dalla presente direttiva o effettuate in condizioni diverse da quelle stabilite dalla presente direttiva, a condizione che dette operazioni siano chiaramente definite e limitate nel tempo.

*Articolo 8*

***Disposizioni transitorie***

Gli Stati membri possono mantenere, sul loro territorio, le disposizioni contenute negli allegati I.2, II.2 e III.2.

Gli Stati membri che mantengono tali disposizioni ne informano la Commissione. A sua volta, la Commissione ne informa gli altri Stati membri.

*Articolo 9*

***Adattamenti***

Le modifiche necessarie per adattare gli allegati al progresso scientifico e tecnico, compreso lo sviluppo di nuove tecnologie per il rilevamento e la localizzazione delle merci, nei settori disciplinati dalla presente direttiva, specialmente al fine di tenere conto delle modifiche apportate all'ADR, al RID e all'ADN, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 10, paragrafo 3.

*Articolo 10*

***Comitato***

1. La Commissione è assistita da un comitato per il trasporto di merci pericolose.

2. Ogniqualvolta sia fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

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

3. Ogniqualvolta sia fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

   I termini previsti all'articolo 5 bis, paragrafo 3, lettera c), e paragrafo 4, lettere b) ed e), della decisione 1999/468/CE sono fissati rispettivamente a un mese, un mese e due mesi.

*Articolo 11*
***Recepimento***

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 2008. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

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

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

*Articolo 12*
***Modifica***

L'articolo 6 della direttiva 82/714/CEE è soppresso.

*Articolo 13*
***Abrogazioni***

1. Le direttive 94/55/CE, 96/49/CE, 96/35/CE e 2000/18/CE sono abrogate.

   I certificati rilasciati conformemente alle disposizioni delle direttive abrogate restano validi fino alla loro data di scadenza.

2. Le decisioni 2005/263/CE e 2005/180/CE sono abrogate.

*Articolo 14*
***Entrata in vigore***

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 15*
***Destinatari***

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

| | |
|---|---|
| Per il Parlamento europeo | Per il Consiglio |
| Il Presidente | Il Presidente |

ALLEGATI

**I**

**Trasporto su strada**

I.1. ADR

Allegati A e B dell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose su strada (ADR), come applicabili a decorrere dal 1º gennaio 2009, restando inteso che i termini "parte contraente" sono sostituiti dai termini "Stato membro" come opportuno.

I.2. Disposizioni transitorie aggiuntive

1. Gli Stati membri possono mantenere le deroghe adottate sulla base dell'articolo 4 della direttiva 94/55/CE fino al 31 dicembre 2010, o fino a che sia stato modificato l'allegato I.1 per conformarsi alle raccomandazioni dell'ONU per il trasporto di merci pericolose di cui al citato articolo se tale modifica è effettuata anteriormente a questa data.

2. Gli Stati membri possono autorizzare, sul loro territorio, l'utilizzo di cisterne e veicoli costruiti anteriormente al 1º gennaio 1997 che non sono conformi alla presente direttiva, ma sono stati costruiti secondo le disposizioni nazionali in vigore al 31 dicembre 1996, sempre che le cisterne e i veicoli in questione siano mantenuti in condizioni atte a garantire i livelli di sicurezza richiesti.

   Le cisterne ed i veicoli costruiti a decorrere dal 1º gennaio 1997 che non sono conformi alla presente direttiva ma sono stati costruiti secondo le prescrizioni della direttiva 94/55/CE, in vigore alla data della loro costruzione, possono continuare ad essere utilizzati per operazioni di trasporto nazionale.

3. Gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo, sul loro territorio, di fusti a pressione, incastellature di bombole e cisterne prodotti anteriormente al 1° luglio 2007 e di altri contenitori costruiti prima del 1º luglio 2003 che non sono conformi alla presente direttiva, ma sono stati costruiti secondo le prescrizioni applicabili alla data della loro costruzione, ma non dopo il 1º luglio 2005 per i fusti a pressione, le incastellature di bombole e le cisterne, e non dopo il 1º luglio 2001 per gli altri contenitori, purché queste attrezzature siano mantenute in condizioni atte a garantire i livelli di sicurezza richiesti.

4. Gli Stati membri in cui la temperatura ambiente scende regolarmente al di sotto dei -20°C possono imporre norme più rigorose in materia di temperatura di uso dei materiali utilizzati per imballaggi in materie plastiche, cisterne e relative attrezzature destinate al trasporto nazionale di merci pericolose su strada effettuato sul loro territorio, fino a che le disposizioni sulle temperature di riferimento adeguate per le varie zone climatiche non siano inserite nell'allegato I.1 della presente direttiva.

*5*. Gli Stati membri possono mantenere in vigore, sul loro territorio, disposizioni nazionali diverse da quelle stabilite nella presente direttiva in materia di temperatura di riferimento per il trasporto sul loro territorio di gas liquidi o di miscele di gas liquidi, fino a quando le disposizioni relative alle temperature di riferimento per

determinate zone climatiche siano inserite nelle norme europee e se ne faccia riferimento nell'allegato I.1 della presente direttiva.

6. Per le operazioni nazionali di trasporto effettuate sul loro territorio, gli Stati membri possono mantenere le disposizioni delle loro legislazioni nazionali in vigore al 31 dicembre 1996 per quanto riguarda l'apposizione di un codice di azione d'urgenza in sostituzione del numero di identificazione del pericolo, prescritto dall'allegato I.1 della presente direttiva.

## I.3. **Disposizioni nazionali supplementari**

Deroghe concesse agli Stati membri in base all'articolo 7, paragrafo 2, per il trasporto di merci pericolose all'interno del loro territorio.

Identificativo della deroga: RO-a/b1/b2-MS-nn
RO= Strada
a/b1/b2= Articolo 7, paragrafo 2), lettera a/b1/b2
MS= Sigla dello Stato membro
Nn= numero di ordine

***In base all'articolo 7, paragrafo 2, lettera a)***

**BE Belgio**

**RO–a–BE–1**

*Oggetto:* Classe 1 — Piccole quantità.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 1.1.3.6

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Il paragrafo 1.1.3.6. limita a 20 kg la quantità di esplosivi per attività minerarie che possono essere trasportati in un normale veicolo.

*Contenuto della normativa nazionale:* Gli operatori dei depositi lontani dai luoghi di approvvigionamento devono essere autorizzati a trasportare 25 kg di dinamite o di esplosivi potenti e 300 detonatori al massimo in normali autoveicoli e alle condizioni che devono essere fissate dal servizio esplosivi.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Articolo n. 111 de l'Arrêté royal du 23 septembre 1958 sur les produits explosifs, modifié par l'arrêté royal du 14 mai 2000.

**RO–a–BE– 2**

*Oggetto:* Trasporto di contenitori vuoti non puliti che hanno contenuto prodotti di varie classi.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.4.1.1.6

*Contenuto della normativa nazionale:* Indicazione nella bolla di accompagnamento: "Contenitori vuoti non puliti che hanno contenuto prodotti di varie classi".

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Deroga 6-97.

*Osservazioni:* Deroga registrata dalla Commissione europea sotto il numero 21 (ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 10).

**RO–a–BE-3**

*Oggetto:* Adozione della deroga RO–a–UK–4.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:*

**DE Germania**

**RO–a–DE–1**

*Oggetto:* Imballaggio e carico misti di parti di automobili con classificazione 1.4G assieme ad alcune merci pericolose (n4).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 4.1.10 e 7.5.2.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Disposizioni sull'imballaggio e sul carico misti.

*Contenuto della normativa nazionale:* Le merci UN 0431 e UN 0503 possono essere trasportate unitamente a talune merci pericolose (prodotti relativi alla costruzione automobilistica) in quantità specifiche, fissate nell'esenzione. Tali quantità non possono essere superiori a 1 000 unità (cfr. punto 1.1.3.6.4).

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* 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.

*Osservazioni:* L'esenzione è necessaria per permettere una rapida consegna delle componenti per auto riguardanti la sicurezza a seconda della domanda locale. A motivo dell'ampia varietà della gamma dei prodotti, l'immagazzinamento di tali prodotti presso i meccanici locali non è frequente.

**RO–a–DE-2**

*Oggetto:* Esenzione dall'obbligo di avere un documento di trasporto e una dichiarazione del trasportatore per determinate quantità di merci pericolose, come specificato al punto 1.1.3.6.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.4.1.1.1 e 5.4.1.1.6

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Contenuto del documento di trasporto.

*Contenuto della normativa nazionale:* Per tutte le classi tranne la classe 7: non è necessario alcun documento di trasporto se la quantità della merce trasportata non supera le quantità indicate nel punto 1.1.3.6.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* 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.

*Osservazioni:* Le informazioni fornite dall'etichettatura e dalle indicazioni poste sull'imballaggio sono considerate sufficienti per il trasporto nazionale, dal momento che un documento di trasporto non è sempre adatto per la distribuzione locale.
Deroga registrata dalla Commissione europea sotto il numero 22 (ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 10).

**RO–a–DE-3**

*Oggetto:* Trasporto di standard di misurazione e pompe per carburanti (vuote, non pulite).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* Disposizioni applicabili ai numeri ONU 1202, 1203 e 1223.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Imballaggio, marcatura, documenti, istruzioni di trasporto e di movimentazione, istruzioni all'indirizzo del personale viaggiante.

*Contenuto della normativa nazionale:* Contenuto della normativa nazionale: Specifica delle normative applicabili e delle disposizioni secondarie ai fini dell'applicazione della deroga fino a 1 000 litri: comparabile a imballaggi vuoti, non puliti; conformità a taluni regolamenti per le cisterne; trasporto esclusivamente vuote, non pulite.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* 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.

*Osservazioni:* Lista n. 7, 38, 38a.

**RO–a–DE-4**

*Oggetto:* Esenzione di piccole quantità di talune merci per uso privato.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* Tabella del capitolo 3.2 per taluni numeri ONU nelle classi da 1 a 9.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Autorizzazione al trasporto e disposizioni.

*Contenuto della normativa nazionale:* Classi da 1 a 9; esenzione per quantità molto limitate di vari prodotti imballati e quantità per uso privato; massimo 50 kg per unità di trasporto; applicazione dei requisiti generali di imballaggio per imballaggi interni.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* 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.

*Osservazioni:* La deroga è consentita fino al 31.12.2004.Numero di lista: 14*.

**RO–a–DE-5**

*Oggetto:* Autorizzazione all'imballaggio combinato.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 4.1.10.4 MP2

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Divieto di imballaggio combinato.

*Contenuto della normativa nazionale:* Classi 1.4S, 2, 3 e 6.1; autorizzazione all'imballaggio combinato di oggetti in classe 1.4S (cartucce per armi di piccolo calibro), aerosol (classe 2) e materiali per la pulizia e il trattamento contenuti nelle classi 3 e 6.1 (numerazione ONU) per essere venduti in imballaggi combinati nel gruppo II di imballaggio e in piccole quantità.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* 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.

*Osservazioni:* Numero di lista: 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

**DK Danimarca**

**RO–a–DK–1**

*Oggetto:* Trasporto su strada di imballaggi contenenti rifiuti o residui di sostanze pericolose provenienti da abitazioni e da talune imprese ai fini dello smaltimento.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* Parte 2, 4.1.4, 4.1.10, 5.2, 5.4. e 8.2.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:*

Principi della classificazione. Disposizioni relative all'imballaggio misto. Disposizioni applicabili alla marcatura e all'etichettatura. Obbligo di documento di trasporto.

*Contenuto della normativa nazionale:* Gli imballaggi interni contenenti rifiuti o residui di sostanze chimiche provenienti da abitazioni o determinate imprese possono essere imballati assieme in determinati imballaggi esterni approvati dalle Nazioni Unite. Il contenuto di ciascun imballaggio interno non deve superare 5 kg o 5 litri. Le deroghe riguardano la classificazione, l'etichettatura e la marcatura, la documentazione e la formazione professionale.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Bekendtgørelse nr. 729 of 15. august 2001 om vejtransport of farligt gods § 4, stk. 3.

*Osservazioni:* Non è possibile effettuare una classificazione accurata né applicare tutte le disposizioni ADR al momento della raccolta di rifiuti o di quantitativi residui di sostanze chimiche provenienti da abitazioni o talune imprese ai fini di smaltimento. I rifiuti sono generalmente contenuti in imballaggi che sono stati venduti al dettaglio.

**RO–a–DK-2**

*Oggetto:* Trasporto su strada di imballaggi contenenti sostanze esplosive e imballaggi contenenti detonatori sul medesimo autoveicolo.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 7.5.2.2

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Disposizioni relative all'imballaggio misto.

*Contenuto della normativa nazionale:* Il trasporto di merci pericolose su strada deve avvenire nel rispetto delle norme ADR.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Bekendtgørelse nr. 729 of 15. august 2001 om vejtransport of farligt gods § 4, stk. l.

*Osservazioni:* Esiste l'esigenza pratica di poter caricare sostanze esplosive e detonatori nel medesimo autoveicolo quando queste merci sono trasportate dal deposito al luogo di lavoro e nuovamente al deposito.
Con la modifica della legislazione danese sul trasporto di merci pericolose, le autorità di tale paese autorizzeranno questo genere di trasporto alle condizioni seguenti:

(1) non sono trasportati oltre 25 kg di sostanze esplosive del gruppo D;

(2) non sono trasportati oltre 200 detonatori del gruppo B;

(3) i detonatori e le sostanze esplosive devono essere imballati separatamente in imballaggi con certificazione UN ai sensi della direttiva 2000/61/CE, che modifica la direttiva 94/55/CE;

(4) la distanza tra l'imballaggio contenente i detonatori e quello contenente le sostanze esplosive deve essere di almeno 1 metro; tale distanza deve essere mantenuta anche dopo una frenata brusca. I colli contenenti sostanze esplosive e quelli contenenti i detonatori devono essere collocati in modo tale da poterli estrarre rapidamente dall'autoveicolo;

(5) tutte le altre norme riguardanti il trasporto di sostanze pericolose su strada devono essere rispettate.

**FI Finlandia**

**RO–a–FI–1**

*Oggetto:* Il trasporto di determinate quantità di merci pericolose con pullman privati e materiali radioattivi a bassa radioattività in piccole quantità per fini medici e di ricerca.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 4.1, 5.4

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Disposizioni relative all'imballaggio, documentazione.

*Contenuto della normativa nazionale:* Il trasporto di merci pericolose in determinate quantità a norma del punto 1.1.3.6, di massa netta massima non superiore a 200 kg, con autoveicoli e pullman privati è consentito senza documenti di trasporto e in deroga alle prescrizioni relative all'imballaggio. Quando trasporta materiali radioattivi a bassa radioattività in piccole quantità

per fini medici e di ricerca, non è necessario che il veicolo sia contrassegnato e attrezzato in conformità dell'ADR.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003, 312/2005).

**RO–a–FI-2**

*Oggetto:* Descrizione di cisterne vuote nei documenti di trasporto.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.4.1.1.6

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Disposizioni speciali applicabili a contenitori vuoti e non puliti, veicoli, container, cisterne, veicoli batteria e contenitori per gas a elementi multipli (MEGC).

*Contenuto della normativa nazionale:* Contenuto della normativa nazionale: Nel caso di autocisterne vuote, non pulite che hanno trasportato due o più sostanze classificate con numeri UN 1202, 1203 e 1223, la descrizione nei documenti di trasporto può essere integrata con la frase "ultimo carico" oltre al nome del prodotto con punto di infiammabilità minore; "autocisterna vuota, 3, ultimo carico: UN 1203 Motor spirit, II".

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

**RO–a–FI-3**

*Oggetto:* Etichettatura e marcatura di unità di trasporto per esplosivi.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.3.2.1.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Disposizioni sulla marcatura generale con segnalazione arancione.

*Contenuto della normativa nazionale:* Le unità di trasporto (generalmente furgoni) che trasportano piccole quantità di esplosivi (massimo 1.000 kg netti) destinati alle cave e siti di lavoro possono essere contrassegnati con un cartello di modello n. 1 posto sul lato anteriore e sul lato posteriore.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

**FR Francia**

**RO–a–FR–1**

*Oggetto:* Trasporto di apparecchi radiografici portatili a raggi gamma (18).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* allegati A e B.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:*

*Contenuto della normativa nazionale:* Il trasporto di apparecchi radiografici a raggi gamma da parte degli utilizzatori in appositi veicoli è esente, ma soggetto a norme specifiche.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto del 1o luglio 2001 relativo al trasporto di merci pericolose su strada, "Decreto ADR") — Articolo 28.

**RO–a–FR-2**

*Oggetto:* Trasporto di rifiuti derivanti da attività sanitarie comportanti rischi di infezione e simili e di parti anatomiche di cui alla disposizione UN 3291 con un volume inferiore o pari a 15 kg.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* allegati A e B.

*Contenuto della normativa nazionale:* Esenzione dagli obblighi dell'ADR per il trasporto di rifiuti derivanti da attività sanitarie comportanti rischi di infezione e simili e di parti anatomiche di cui alla disposizione UN 3291 con un volume inferiore o pari a 15 kg.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto del 1o luglio 2001 relativo al trasporto di merci pericolose su strada, "Decreto ADR") — Articolo 12.

**RO–a–FR-3**

*Oggetto:* Trasporto di sostanze pericolose in veicoli destinati al trasporto pubblico di passeggeri (18)

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 8.3.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Trasporto di passeggeri e di sostanze pericolose.

*Contenuto della normativa nazionale:* Trasporto di sostanze pericolose autorizzate in mezzi di trasporto pubblici come bagaglio a mano: sono applicabili solamente le disposizioni relative all'imballaggio, ai contrassegni e all'etichettatura dei colli di cui ai punti 4.1, 5.2. e 3.4.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto del 1o luglio 2001 relativo al trasporto di merci pericolose su strada, "Decreto ADR") — Articolo 21.

*Osservazioni:* Il bagaglio a mano può contenere esclusivamente merci pericolose per uso proprio professionale o personale. Alle persone affette da patologie respiratorie è consentito il trasporto di contenitori portatili per il gas nella quantità necessaria per un tragitto.

**RO–a–FR-4**

*Oggetto:* Trasporto per conto proprio di piccole quantità di materiali pericolosi (18).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.4.1.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Obbligo di documento di trasporto.

*Contenuto della normativa nazionale:* Il trasporto per conto proprio di piccole quantità di materiali pericolosi non superiori ai limiti fissati al punto 1.1.3.6. non è soggetto all'obbligo di possesso di un documento di trasporto previsto al punto 5.4.1.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto del 1o luglio 2001 relativo al trasporto di merci pericolose su strada, "Decreto ADR") — Articolo 23-2.

**IE Irlanda**

**RO–a–IE–1**

*Oggetto:* Esenzione dal criterio 5.4.0. dell'ADR in relazione al documento di trasporto per il trasporto di pesticidi di classe 3 ADR, elencati al punto 2.2.3.3. come pesticidi FT2 (punto di infiammabilità < 23°C), e classe 6.1. ADR, elencati al punto 2.2.61.3. come pesticidi T6, liquidi (p. i. ≥ 23°C), quando le quantità di merci pericolose trasportate non eccedono le quantità stabilite al punto 1.1.3.6. ADR.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.4

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Obbligo di documento di trasporto.

*Contenuto della normativa nazionale:* Il documento di trasporto non è obbligatorio per il trasporto dei pesticidi di classe 3 ADR e di quelli del capitolo 6.1, quando le quantità di merci pericolose trasportate non eccedono le quantità stabilite al punto 1.1.3.6. ADR.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Regulation 82(9) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004'.

*Osservazioni:* Obbligo oneroso e non necessario ai fini del trasporto locale e della consegna dei citati pesticidi.

**RO–a–IE-2**

*Oggetto:* Esenzione da alcune disposizioni ADR in relazione all'imballaggio, ai contrassegni e all'etichettatura ai fini del trasporto di piccole quantità (inferiori ai limiti posti al punto 1.1.3.6) di oggetti pirotecnici scaduti con codici di classificazione 1.3G, 1.4G e 1.4S della classe 1 ADR, con il rispettivo numero di identificazione della sostanza UN0092, UN0093, UN0403 o UN0404, fino alla più vicina caserma militare ai fini di smaltimento.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 1.1.3.6, 4.1, 5.2 e 6.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Smaltimento di oggetti pirotecnici scaduti.

*Contenuto della normativa nazionale:* Le disposizioni ADR relative all'imballaggio, ai contrassegni e all'etichettatura ai fini del trasporto di oggetti pirotecnici scaduti con rispettivo

numero UN0092, UN0093, UN0403 o UN0404 fino alla più vicina caserma militare non trovano applicazione, a condizione che siano rispettate le disposizioni ADR generali sull'imballaggio e siano incluse nel documento di trasporto informazioni supplementari. Tale esenzione si applica soltanto al trasporto locale, fino alla più vicina caserma militare, di piccole quantità dei citati oggetti pirotecnici scaduti, ai fini di uno smaltimento in condizioni di sicurezza.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Regulation 82(10) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004'.

*Osservazioni:* Il trasporto di piccole quantità di dispositivi illuminanti marittimi “scaduti", praticato in particolar modo dai possessori di imbarcazioni da diporto e da fornitori navali, fino alla caserma militare più vicina ai fini dello smaltimento in condizioni di sicurezza ha creato difficoltà, soprattutto in relazione agli obblighi di imballaggio. La deroga si applica alle piccole quantità (inferiori a quelle stabilite nel punto 1.1.3.6) e al trasporto locale.

**RO–a–IE-3**

*Oggetto:* Esenzione dagli obblighi di cui ai capitoli 6,7. e 6.8. in relazione al trasporto su strada di cisterne fisse nominalmente vuote per scopi di pulizia, riparazione, collaudo o demolizione.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 6.7 e 6.8

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Obblighi relativi alla progettazione, costruzione, ispezione e collaudo di cisterne.

*Contenuto della normativa nazionale:* [Proposta] Esenzione dagli obblighi di cui ai capitoli 6.7. e 6.8. ADR in relazione al trasporto su strada di cisterne fisse nominalmente vuote per scopi di pulizia, riparazione, collaudo o demolizione; a condizione che: a) tutte le tubature collegate alla cisterna che poteva essere ragionevolmente praticabile rimuovere siano state rimosse; (b) sia inserita nella cisterna una adeguata valvola per la fuoriuscita di pressione, che deve rimanere funzionante durante il trasporto; e c) senza pregiudizio della precedente condizione b) tutte le aperture nella cisterna e nelle tubature raccordatevi siano state chiuse ermeticamente per prevenire fuoriuscite di sostanze pericolose, nella misura ragionevolmente praticabile.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Modifiche proposte alle “Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004".

*Osservazioni:* Le cisterne in questione sono utilizzate per l'immagazzinamento di sostanze in locali fissi e non per il trasporto di merci. Conterrebbero quantità molto limitate di merci pericolose durante la fase di trasporto (delle cisterne) verso vari siti ai fini di pulizia, riparazione, ecc.

Precedentemente a norma dell'articolo 6, paragrafo 10.

**RO–a–IE-4**

*Oggetto:* Esenzione dagli obblighi di cui ai capitoli 5.3, 5.4, parte 7 e allegato B dell'ADR, in relazione al trasporto di bombole di gas utilizzati come addizionanti (per bevande) quando sono trasportate assieme alle bevande (alle quali devono essere addizionati).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* capitoli 5.3, 5.4, parte 7 e allegato B

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* I contrassegni da esibire sui veicoli, la documentazione di trasporto e le disposizioni concernenti le attrezzature e le operazioni di trasporto.

*Contenuto della normativa nazionale:* [Proposta] Esenzione dagli obblighi di cui ai capitoli 5.3, 5.4, parte 7 e allegato B dell'ADR, in relazione al trasporto di bombole di gas utilizzati come addizionanti (per bevande) quando tali bombole sono trasportate sullo stesso veicolo che trasporta le bevande (alle quali i gas in questione devono essere addizionati).

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Modifiche proposte alle "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004".

*Osservazioni:* La principale attività consiste nella distribuzione di pacchi di bevande, che non sono sostanze contemplate dall'ADR, assieme a piccole quantità di bombolette contenenti i rispettivi gas addizionanti.

Precedentemente a norma dell'articolo 6, paragrafo 10.

**RO–a–IE-5**

*Oggetto:* Esenzione, ai fini del trasporto nazionale su territorio dell'Irlanda, dalle prescrizioni relative alla costruzione e al collaudo di contenitori, e dalle relative disposizioni d'uso contenute ai capitoli 6.2. e 4.1. ADR e applicabili a bombole e fusti a pressione per gas di classe 2, che sono stati sottoposti ad un trasporto multimodale, incluso il trasporto marittimo, a condizione che: i) tali bombole e fusti a pressione siano stati costruiti, collaudati e utilizzati in conformità del codice IMDG, ii) dette bombole e fusti a pressione non siano stati nuovamente riempiti in Irlanda, ma siano stati resi nominalmente vuoti al paese di origine del trasporto multimodale, e iii) dette bombole e fusti a pressione siano distribuiti a livello locale in piccole quantità.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 1.1.4.2, 4.1 e 6.2

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Disposizioni relative al trasporto multimodale, compreso il trasporto marittimo, all'utilizzo di bombole e fusti a pressione per gas di classe 2 ADR, e alla costruzione e collaudo di tali bombole e fusti a pressione per gas di classe 2 ADR.

*Contenuto della normativa nazionale:* Contenuto della normativa nazionale: [Proposta] Le disposizioni di cui ai capitoli 4.1. e 6.2. non trovano applicazione alle bombole e ai fusti a pressione per gas di classe 2 ADR, a condizione che: i) tali bombole e fusti a pressione siano stati costruiti e collaudati in conformità del codice IMDG, ii) tali bombole e fusti a pressione siano stati spediti al mittente tramite un trasporto multimodale, compreso il trasporto marittimo, tali bombole e fusti a pressione siano stati spediti agli utenti finali con un unico viaggio, effettuato nell'arco di una giornata, dal destinatario del trasporto multimodale compreso il trasporto marittimo, (iii) tali bombole e fusti a pressione siano stati spediti agli

utenti finali con un unico viaggio, effettuato nell'arco di una giornata, dal destinatario del trasporto multimodale [di cui al punto (iv)], (v) tali bombole e fusti a pressione non siano stati nuovamente riempiti nello Stato e siano stati resi nominalmente vuoti al paese di origine del trasporto multimodale [di cui al punto (iii)], e (vi) tali bombole e fusti a pressione siano distribuiti a livello locale sul territorio dello Stato in piccole quantità.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Modifiche proposte alle "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004".

*Osservazioni:* I gas contenuti in tali bombole e i fusti a pressione hanno specifiche tali, richieste dagli utilizzatori finali, da dover essere importati dal di fuori dell'area ADR. Una volta utilizzati, tali bombole e fusti a pressione nominalmente vuoti devono essere resi al paese di origine, per essere riempiti nuovamente con gas espressamente specificati, e non devono essere riempiti nuovamente in Irlanda né in alcuna altra parte dell'area ADR. Sebbene non siano conformi alle disposizioni ADR, essi sono conformi al codice IMDG e riconosciuti tali. Il trasporto multimodale, che ha origine al di fuori dell'area ADR, deve terminare nei locali dell'importatore, dai quali le bombole e i fusti a pressione devono essere distribuiti agli utilizzatori finali a livello locale, sul territorio dell'Irlanda, e in piccole quantità. Detto trasporto sul territorio irlandese deve essere effettuato nel rispetto del modificato articolo 6, paragrafo 9, della direttiva 94/55/CE.

**LT Lituania**

**RO–a–LT–1**

*Oggetto:* Adozione della deroga RO–a–UK-6.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (Risoluzione governativa n. 337, del 23 marzo 2000, sul trasporto di merci pericolose su strada nella repubblica di Lituania).

**UK Regno Unito**

**RO–a–UK–1**

*Oggetto:* Trasporto di determinate merci radioattive a basso rischio quali orologi, rivelatori di fumo, rose di bussole (E1).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* Gran parte delle prescrizioni dell'ADR.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Prescrizioni relative al trasporto del materiale della classe 7.

*Contenuto della normativa nazionale:* Esenzione totale dall'applicazione delle norme nazionali per alcuni prodotti presenti in commercio e contenenti quantità limitate di materiale radioattivo. (un dispositivo luminoso destinato ad essere indossato da un individuo; in un veicolo o veicolo di trasporto su rotaie non oltre 500 rivelatori di fumo per uso domestico con un'attività individuale che non supera i 40 kBq; o in un veicolo o veicolo di trasporto su rotaie

non oltre cinque dispositivi luminosi al trizio gassoso con un'attività individuale che non supera i 10 GBq).

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* 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).

*Osservazioni:* Questa deroga rappresenta una misura a breve termine: non sarà più necessaria quando l'ADR verrà modificato in maniera coerente con le norme AIEA.

**RO–a–UK-2**

*Oggetto:* Esenzione dall'obbligo di avere un documento di trasporto per determinate quantità di merci pericolose (non della classe 7) come specificato al punto 1.1.3.6 (E2).

*Riferimento all'Allegato I.1 della direttiva:* 1.1.3.6.2 e 1.1.3.6.3.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Esenzione da taluni obblighi per determinate quantità per unità di trasporto.

*Contenuto della normativa nazionale:* Il documento di trasporto non è necessario per quantità limitate, tranne quando tali quantità fanno parte di un carico più ampio.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(a).

*Osservazioni:* Tale esenzione è adatta al trasporto nazionale, in cui un documento di trasporto non è sempre appropriato se è coinvolta la distribuzione locale.

**RO–a–UK-3**

*Oggetto:* Esenzione dagli obblighi relativi all'attrezzatura antincendio per i veicoli che trasportano materiale a bassa radioattività (E4).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 8.1.4

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Obblighi relativi ai veicoli che trasportano attrezzatura antincendio.

*Contenuto della normativa nazionale:* elimina l'obbligo di un estintore a bordo se il trasporto riguarda esclusivamente i colli esentati (n. ONU 2908, 2909, 2910 e 2911).

Prevede obblighi meno severi nel caso in cui sia trasportato un numero ristretto di colli.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5(4)(d).

*Osservazioni:* Nella pratica, il trasporto di attrezzatura antincendio non è attinente al trasporto dei materiali n. ONU 2908, 2909, 2910 e 2911, che possono spesso essere trasportati in veicoli di piccole dimensioni.

**RO–a–UK-4**

*Oggetto:* Distribuzione a dettaglianti o utenti di merci nel loro imballaggio interno (ad esclusione di quelli delle classi 1, 4.2, 6.2 e 7) da depositi per la distribuzione locale al dettagliante/utente e dal dettagliante all'utente finale (N1).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 6.1.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Prescrizioni per la costruzione e il collaudo degli imballaggi.

*Contenuto della normativa nazionale:* Gli imballaggi non dovranno recare il marchio RID/ADR o ONU né essere contrassegnati in altro modo qualora contengano merci previste nella Schedule 3 della normativa succitata.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(4) and Regulation 36 Authorisation Number 13.

*Osservazioni:* Le disposizioni dell'ADR sono inadeguate per le fasi finali del trasporto dal deposito di distribuzione al dettagliante/utente o dal dettagliante all'utente finale. Scopo di questa deroga è permettere che le merci destinate alla vendita al dettaglio siano trasportate senza imballaggio esterno nel tragitto finale di un'operazione di distribuzione.

**RO–a–UK-5**

*Oggetto:* Differenziazione della "quantità totale massima per unità di trasporto" per le merci della classe 1 nelle categorie 1 e 2 della tabella di cui al punto 1.1.3.1.6.3 (N10).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 1.1.3.6.3 e 1.1.3.6.4

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Esenzioni relative alle quantità trasportate per unità di trasporto.

*Contenuto della normativa nazionale:* stabilisce norme per le esenzioni per quantità limitate e i carichi misti di esplosivi.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 13 and Schedule 5; reg. 14 and Schedule 4.

*Osservazioni:* Permettere limiti quantitativi diversi per il carico misto delle merci della classe 1, ossia 50 per la categoria 1 e 500 per la categoria 2. Ai fini del calcolo dei carichi misti, i fattori di moltiplicazione saranno "20" per il trasporto di merci della categoria 1 e "2" per quelli della categoria 2.
In precedenza, deroga ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 10.

**RO–a–UK-6**

*Oggetto:* Aumento della massa netta massima autorizzata di articoli esplosivi nei veicoli EX/II (N13)

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 7.5.5.2

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Limitazioni relative alle quantità di sostanze e articoli esplosivi.

*Contenuto della normativa nazionale:* Limitazioni relative alle quantità di sostanze e articoli esplosivi.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 13, Schedule 3.

*Osservazioni:* La normativa del Regno Unito consente una massa netta massima pari a 5.000 kg per i veicoli di tipo II per i gruppi di compatibilità 1.1C, 1.1D, 1.1E e 1.1J.

Numerosi articoli della classe 1.1C, 1.1D, 1.1E e 1.1J trasportati sul territorio europeo sono di grandi dimensioni o comunque voluminosi e hanno una lunghezza superiore a 2,5 m. Si tratta essenzialmente di articoli esplosivi per uso militare. Le limitazione sulla costruzione di veicoli EX/III (che devono essere per legge veicoli chiusi) rendono il carico e lo scarico di detti articoli molto complesso. Per alcuni articoli è necessaria un'attrezzatura speciale per il carico e lo scarico all'inizio e al termine del trasporto. Nella pratica, tale attrezzatura esiste di rado. Esistono pochi veicoli EX/III in uso nel Regno Unito e sarebbe estremamente oneroso per il settore richiedere la costruzione di nuovi veicoli di tale tipo per il trasporto di questo genere di esplosivi.

Nel Regno Unito, gli esplosivi militari devono essere trasportati principalmente da imprese di trasporto commerciali, le quali non possono avvalersi delle esenzioni previste per i veicoli militari della direttiva quadro. Per superare tale problema, il Regno Unito ha sempre consentito il trasporto di tali articoli per un massimo di 5.000 kg sui veicoli EX/II. L'attuale limite non è sempre sufficiente perché un articolo può contenere oltre 1.000 kg di esplosivo.

Dal 1950 si sono verificati solo due incidenti (entrambi negli anni '50) riguardanti gli esplosivi detonanti di peso superiori a 5.000 kg, i quali sono stati provocati da un pneumatico incendiatosi e un surriscaldamento del sistema di scappamento che ha scatenato un incendio nei teloni di copertura del carico. Entrambi gli incendi avrebbero potuto avvenire anche con un carico minore. Non vi sono state vittime.

Vi sono prove empiriche che indicano l'improbabilità che gli articoli esplosivi debitamente imballati possano esplodere in seguito ad un impatto, dovuto ad esempio a una collisione con un altro veicolo. Le prove raccolte nei rapporti militari e attraverso dati empirici sui test d'impatto dei missili dimostrano che per la deflagrazione delle cartucce è necessaria una velocità d'impatto superiore a quella causata da un test di caduta da un'altezza di 12 metri.

Le attuali norme di sicurezza permangono inalterate.

**RO–a–UK-7**

*Oggetto:* Esenzione dagli obblighi di supervisione per piccole quantità di talune merci della classe 1 (N12).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 8.4 e 8.5 S1(6)

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Obblighi di supervisione per i veicoli che trasportano determinate quantità di merci pericolose.

*Contenuto della normativa nazionale:* Prevede strutture di sicurezza per il parcheggio e la supervisione di tali veicoli, senza l'obbligo di supervisione costante di determinati carichi della classe 1 come previsto dall'ADR, capitolo 8.5.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 24.

*Osservazioni:* Gli obblighi dell'ADR in materia di supervisione del carico non sono sempre ottemperabili in un contesto nazionale.

**RO–a–UK-8**

*Oggetto:* Riduzione delle restrizioni sul trasporto di sostanze esplosive di natura diversa e sul trasporto di esplosivi insieme ad altre merci pericolose in vagoni, veicoli e container (N4/5/6).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 7.5.2.1 e 7.5.2.2.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Restrizioni relative ad alcuni tipi di carichi misti.

*Contenuto della normativa nazionale:* La normativa nazionale è meno restrittiva rispetto ai carichi misti di sostanze esplosive, a patto che il loro trasporto sia privo di rischi.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 18.

*Osservazioni:* Il Regno Unito desidera consentire alcune varianti rispetto alle norme relative al trasporto contemporaneo di esplosivi di diversa natura e al trasporto di esplosivi insieme ad altre merci pericolose. Ogni variante è accompagnata da una limitazione della quantità di una o più delle parti costitutive del carico; le varianti sarebbero autorizzate soltanto a condizione che “siano state adottate tutte le misure ragionevolmente praticabili per evitare che gli esplosivi siano messi in contatto con tali merci, che essi le danneggino o che ne siano danneggiati".

Qui di seguito sono indicati alcuni esempi delle varianti che il Regno Unito potrebbe introdurre.

1. Gli esplosivi identificati con i numeri UN 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 e 0361 possono essere trasportati nello stesso veicolo su cui sono trasportate le merci pericolose identificate con il numero UN 1942.

2. Gli esplosivi identificati con i numeri UN 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 e 0453 possono essere trasportati nello stesso veicolo su cui sono trasportate le merci pericolose della categoria di trasporto 2 (ad eccezione di gas infiammabili e di sostanze infettive o tossiche) o le merci pericolose della categoria di trasporto 3 o qualsiasi combinazione di tali merci, purché la massa o il volume totale delle merci pericolose comprese nella categoria di trasporto 2 non sia superiore a 500

chilogrammi o litri e la massa totale netta di tali esplosivi non superi 500 chilogrammi.

3. Gli esplosivi di cui al punto 1.4G possono essere trasportati con i liquidi e i gas infiammabili della categoria di trasporto 2, con gas non infiammabili e non tossici della categoria di trasporto 3 oppure con qualsiasi combinazione di tali sostanze nello stesso veicolo, purché la massa o il volume delle merci pericolose non superi complessivamente 200 chilogrammi o litri e la massa netta totale degli esplosivi non sia superiore a 20 chilogrammi.

4. Gli articoli esplosivi identificati con i numeri UN 0106, 0107 e 0257 possono essere trasportati insieme ad articoli esplosivi compresi nel gruppo di compatibilità D, E o F del quale sono costituenti. La quantità totale degli esplosivi identificati con i numeri UN 0106, 0107 e 0257 non deve essere superiore a 20 chilogrammi.

**RO–a–UK-9**

*Oggetto:* Alternativa all'esposizione di targhe arancioni per le piccole partite di materiale radioattivo in autoveicoli di dimensioni ridotte.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.3.2

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Obbligo di esporre le targhe arancioni sugli autoveicoli di dimensioni ridotte che trasportano materiale radioattivo.

*Contenuto della normativa nazionale:* Permette qualsiasi deroga approvata con questa procedura. La deroga richiesta è articolata come segue.

1. Gli autoveicoli devono:

   (a) recare le indicazioni previste dalle disposizioni applicabili di cui al punto 5.3.2. dell'ADR; oppure

   (b) nel caso di autoveicoli di peso inferiore a 3500 kg che trasportano meno di dieci colli contenenti materiale fissile o non fissile (non radioattivo) e in cui il totale degli indici di trasporto di tali colli non sia superiore a 3, tali autoveicoli posso alternativamente recare un avviso conforme ai requisiti di cui al seguente paragrafo 2.

2. Ai fini del precedente paragrafo 1, l'avviso da esporre in un autoveicolo durante il trasporto di materiale radioattivo deve essere conforme a quanto segue:

   (a) la superficie deve essere di almeno 12 cm. La dicitura deve essere leggibile, in grassetto e di colore nero, in rilievo o impressa. Le maiuscole del termine “RADIOATTIVO” devono misurare almeno 12 mm di altezza, mentre tutte le altre maiuscole almeno 5 mm;

   (b) non deve essere infiammabile, nella misura in cui la dicitura deve rimanere leggibile anche dopo essere stata esposta ad un incendio dell'autoveicolo;

(c) deve essere fissato all'interno del veicolo in posizione chiaramente visibile al conducente, senza ostruirne la visuale, ed esposto solamente quando l'autoveicolo trasporta materiale radioattivo;

(d) deve essere nella forma concordata e riportare il nome, l'indirizzo e il recapito telefonico per i casi di emergenza.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5(4)(d).

*Osservazioni:* La deroga è necessaria per la movimentazione limitata di piccoli quantitativi di materiale radioattivo, essenzialmente monodosi di materiale radioattivo per i pazienti tra strutture ospedaliere a livello locale, in cui sono utilizzati autoveicoli di piccole dimensioni e non risulta semplice esporre il cartello arancione. L'esperienza ha dimostrato che, per questi veicoli, apporre i cartelli arancioni è problematico e sono difficili da mantenere in posizione nelle normali condizioni di trasporto. Gli autoveicoli saranno contrassegnati da cartelli che indicano il contenuto conformemente all'ADR, punto 5.3.1.5.2 (e normalmente 5.3.1.7.4) e specificano il pericolo. Inoltre, sarà apposto in posizione chiaramente visibile un cartello non infiammabile recante importanti informazioni utili nei casi di emergenza. In pratica, rispetto agli obblighi di cui all'ADR, punto 5.3.2, saranno disponibili maggiori informazioni in merito alla sicurezza.

***In base all'articolo 7, paragrafo 2, lettera b)1***

**BE Belgio**

**RO–b1–BE–1**

*Oggetto:* Trasporto nelle immediate prossimità di zone industriali, compreso il trasporto su strada pubblica.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* allegati A e B.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* allegati A e B.

*Contenuto della normativa nazionale:* Le deroghe riguardano la documentazione, l'etichettatura, la marcatura dei colli e il certificato del conducente.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Deroghe 2-89, 4-97 e 2-2000

*Osservazioni:* Le merci pericolose sono trasferite tra siti industriali.

– Deroga 2-89: attraversamento di strada principale (prodotti chimici imballati).

– Deroga 4-97. distanza di 2 km (lingotti di ghisa a una temperatura di 600° C).

– Deroga 2-2000. distanza approssimativa di 500 m (IBC, PG II, III, classi 3, 5.1, 6.1. e 9).

**RO–b1–BE-2**

*Oggetto:* Movimentazione di cisterne non intese come attrezzatura per il trasporto.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 1.1.3.2. (f)

*Contenuto della normativa nazionale:* Autorizza la movimentazione di cisterne fisse nominalmente vuote per scopi di pulizia o riparazione.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Esenzioni 6-82, 2-85.

*Osservazioni:* Deroga registrata dalla Commissione europea sotto il numero 7 (ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 10).

**RO–b1–BE-3**

*Oggetto:* Formazione di conducenti dei veicoli.

Trasporto locale delle merci UN 1202, 1203 e 1223 in colli e cisterne (in Belgio, entro un raggio di 75 km dal sito della sede legale).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 8.2

*Contenuto dell'allegato della direttiva:*
Struttura della formazione:
1) formazione “Colli";
2) formazione “Cisterne";
2) formazione speciale classe 1;
2) formazione speciale classe 7;

*Contenuto della normativa nazionale:* Definizioni — certificato — rilascio — duplicati — validità e proroga — organizzazione dei corsi ed esami — deroghe — sanzioni — disposizioni finali.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Da specificare in normative di imminente adozione.

*Osservazioni:* La proposta è di offrire un corso iniziale seguito da un esame limitato al trasporto delle merci UN 1202, 1203 e 1223 in colli e cisterne entro un raggio di 75 km dal sito dell'ufficio legale (la durata della formazione deve rispettare gli obblighi previsti dall'ADR); dopo 5 anni, il conduttore deve seguire un corso di aggiornamento e superare un esame; il certificato comproverà l'abilitazione al “trasporto nazionale di merci UN 1202, 1203 e 1223 ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 9, della direttiva 94/55".

**RO–b1–BE-4**

*Oggetto:* Trasporto di merci pericolose in cisterne per l'eliminazione mediante incinerazione.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 3.2

*Contenuto della normativa nazionale:* Grazie a una deroga alla tabella di cui al capitolo 3,2, si consente l'utilizzo di una cisterna recante codice L4BH invece del codice L4DH per il trasporto di merci UN 3130, liquido idroreattivo, tossico, III, n.a.s. a determinate condizioni.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Deroga 01 – 2002.

*Osservazioni:* Questa normativa può essere applicata solamente per il trasporto di merci pericolose su breve distanza.

**RO–b1–BE-5**

*Oggetto:* Trasporto di rifiuti verso gli appositi impianti di smaltimento.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.2, 5.4, 6.1 (vecchio regolamento: A5, 2X14, 2X12)

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Classificazione, marcatura e prescrizioni concernenti gli imballaggi.

*Contenuto della normativa nazionale:* Anziché classificare i rifiuti in base all'ADR, essa li suddivide in varie categorie (solventi infiammabili, pitture, acidi, batterie, ecc.) per evitare pericolose reazioni all'interno di una stessa categoria. Le prescrizioni per la costruzione degli imballaggi sono meno restrittive.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Arrête royal relatif au transport de marchandises dangereuses par route.

*Osservazioni:* La normativa può essere applicata per il trasporto di piccole quantità di rifiuti fino agli impianti di smaltimento.

**RO–b1–BE-6**

*Oggetto:* Adozione della deroga RO–b1–SE-5.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:*

**RO–b1–BE-7**

*Oggetto:* Adozione della deroga RO–b1–SE-6.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:*

**RO–b1–BE-8**

*Oggetto:* Adozione della deroga RO–b1–UK-2.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:*

**DE Germania**

**RO–b1–DE–1**

*Oggetto:* Soppressione di talune diciture nel documento di trasporto (n2).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.4.1.1.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Contenuto del documento di trasporto.

*Contenuto della normativa nazionale:* Per tutte le classi tranne le classi 1 (eccetto la 1.4S), 5.2. e 7.

Indicazione non necessaria nel documento di trasporto:

a) per quanto riguarda il destinatario nel caso della distribuzione locale (ad eccezione del pieno carico e del trasporto in determinati itinerari);

b) per quanto riguarda il numero e il tipo dei colli, qualora il punto 1.1.3.6. non sia applicato e il veicolo sia conforme al disposto degli allegati A e B;

c) per quanto riguarda le cisterne vuote non pulite, è sufficiente il documento di trasporto dell'ultimo carico.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* 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.

*Osservazioni:* L'applicazione di tutte le disposizioni non è fattibile per il tipo di traffico in questione.
Deroga registrata dalla Commissione europea sotto il numero 22 (ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 10).

**RO–b1–DE-2**

*Oggetto:* Trasporto alla rinfusa di materie della classe 9 contaminate con PCB.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 7.3.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Trasporto alla rinfusa.

*Contenuto della normativa nazionale:* Autorizzazione al trasporto alla rinfusa in veicoli con casse mobili o contenitori sigillati impermeabili ai liquidi o alla polvere.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* 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.

*Osservazioni:* La deroga n. 11 è consentita fino al 31.12.2004; dal 2005, troveranno applicazione le stesse disposizioni contenute nell'ADR e RID.
Cfr. anche accordo multilaterale M137.
Numero di lista: 4*.

**RO–b1–DE-3**

*Oggetto:* Trasporto di rifiuti pericolosi in colli.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* Parti da 1 a 5.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Classificazione, imballaggio e marcatura.

*Contenuto della normativa nazionale:* Classi da 2 a 6.1, 8 e 9: i rifiuti devono essere imballati con un imballaggio interno (al momento della raccolta) e suddivisi in specifiche categorie di rifiuti (per evitare pericolose reazioni all'interno di un gruppo); utilizzo di speciali istruzioni scritte relative alle categorie di rifiuti e come lettera di spedizione; raccolta di rifiuti domestici e di laboratorio, ecc.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* 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.

*Osservazioni:* Numero di lista: 6*.

**DK Danimarca**

**RO–b1–DK–1**

*Oggetto:* UN 1202, 1203, 1223 e classe 2 — nessun documento di trasporto.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.4.1.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Obbligo del documento di trasporto.

*Contenuto della normativa nazionale:* Il documento di trasporto non è obbligatorio per il trasporto degli oli minerali della classe 3, delle merci UN 1202, 1203 e 1223 e dei gas della classe 2 in relazione alla distribuzione (beni da consegnare ad uno o più destinatari e raccolta di merci restituite in situazioni analoghe) se le istruzioni scritte, oltre alle informazioni richieste dall'ADR, contengono i dati relativi al numero UN, al nome e alla classe.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Bekendtgørelse nr. 729 af 15/08/2001 om vejtransport af farligt gods.

*Osservazioni:* La ragione che giustifica una siffatta deroga nazionale è lo sviluppo di strumenti elettronici che consentono, ad esempio, alle compagnie petrolifere che ne fanno uso costante, di trasmettere ai veicoli informazioni sulla clientela. Dato che tali informazioni non sono disponibili prima dell'operazione di trasporto e che sono inviate al veicolo durante il tragitto, non è possibile compilare i documenti di trasporto prima dell'inizio del viaggio. Questi tipi di trasporto sono ristretti a zone limitate.
Attualmente esiste una deroga per la Danimarca per una disposizione analoga in virtù dell'articolo 6, paragrafo 10.

**EL Grecia**

**RO–b1–EL–1**

*Oggetto:* Deroga agli obblighi di sicurezza per le cisterne fisse (autocisterne) immatricolate prima del 31.12.2001 per il trasporto locale di piccoli quantitativi di alcune categorie di merci pericolose.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 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.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Requisiti di costruzione, equipaggiamento, approvazione del tipo, ispezioni e collaudi e segnaletica di cisterne fisse (autocisterne), cisterne amovibili e container cisterna e corpi cisterna intercambiabili e contenitori, cisterne metalliche e veicoli batteria e contenitori per gas a elementi multipli (MEGC).

*Contenuto della normativa nazionale:* Disposizione transitoria Disposizione transitoria: le cisterne fisse (autocisterne), le cisterne amovibili e i container cisterna la cui prima immatricolazione è stata effettuata nel paese tra l' 1.1.1985 e il 31.12.2001 possono essere utilizzati fino al 31.12.2010. Questa disposizione transitoria riguarda gli autoveicoli per il trasporto dei materiali pericolosi seguenti (UN 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262, 3257). Questa modalità di trasporto è prevista per piccoli quantitativi o come trasporto locale per autoveicoli immatricolati durante il periodo succitato. La disposizione di transizione sarà applicata per le autocisterne adattate conformemente a:

1. i punti dell'ADR relativi alle ispezioni e ai collaudi, 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. spessore minimo della cisterna esterna di 3 mm per cisterne con capacità delle cisterne compartimentate fino a 3 500 litri e di almeno 4 mm di acciaio temperato per cisterne con compartimenti di capacità fino a 6 000 litri, indipendentemente dal tipo o dallo spessore delle separazioni;

3. se il materiale utilizzato è l'alluminio o un altro metallo, le cisterne devono rispettare gli obblighi relativi allo spessore e altre specifiche tecniche che derivano dai disegni tecnici approvati dall'autorità locale del paese in cui erano precedentemente immatricolate. In assenza di disegni tecnici, le cisterne devono soddisfare gli obblighi di cui al punto 6.8.2.1.17. (211.127);

4. le cisterne devono rispettare i requisiti di cui ai seguenti marginali: punti 211.128, 6.8.2.1.28. (211.129), punto 6.8.2.2, commi 6.8.2.2.1. e 6.8.2.2.2. (211.130, 211.131).

Più precisamente, le autocisterne di massa inferiore a 4 t, impiegate esclusivamente per il trasporto locale di gasolio (UN 1202), immatricolate per la prima volta prima del 31.12.2002, se lo spessore della cisterna esterna è inferiore a 3mm, ne è autorizzato l'utilizzo solo se trasformate in conformità al marginale 211.127, paragrafo 5, lettera b), 4 (6.8.2.1.20).

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Τεχνικές Προδιαγραφές κατασκευής, εξοπλισμού και ελέγχων των δεξαμενών μεταφοράς συγκεκριμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων για σταθερές δεξαμενές (οχήματα-δεξαμενές), αποσυναρμολογούμενες δεξαμενές που βρίσκονται σε κυκλοφορία. [Requisiti di costruzione, equipaggiamento, ispezioni e collaudi di cisterne fisse (autocisterne), cisterne amovibili in circolazione per alcune categorie di merci pericolose].

**RO-b1–EL–2**

*Oggetto:* Deroga relativa ai requisiti costruttivi per i veicoli di base, riguardante gli autoveicoli intesi per il trasporto locale di merci pericolose immatricolati per la prima volta anteriormente al 31 dicembre 2001.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* ADR 2001: 9.2, 9.2.3.2, 9.2.3.3.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Requisiti relativi alla costruzione di veicoli di base.

*Contenuto della normativa nazionale:* La deroga è applicabile ai veicoli intesi per il trasporto locale di merci pericolose (categorie UN 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262 e 3257), immatricolate per la prima volta anteriormente al 31 dicembre 2001.

I veicoli summenzionati devono soddisfare i requisiti di cui al capitolo 9 (punti da 9.2.1. a 9.2.6) dell'allegato B alla direttiva 94/55/CE con i seguenti adattamenti.

Devono essere rispettati necessariamente i requisiti di cui al punto 9.2.3.2. solo se il veicolo è dotato dal fabbricante di un sistema ABS e se è stato applicato un sistema frenante elettronico (EBS) secondo la definizione del punto 9.2.3.3.1, ma non necessariamente i punti 9.2.3.3.2. e 9.2.3.3.3.

L'energia elettrica al tachigrafo deve essere erogata tramite una barriera di sicurezza collegata direttamente alla batteria (marginale 220.514) e l'attrezzatura elettrica del meccanismo per sollevare un asse di un carrello deve essere installata dove è stato inizialmente installato dal fabbricante del veicolo e deve essere protetto da un carter (marginale 220.517).

Autocisterne specifiche del volume massimo inferiore a 4 t intese per il trasporto locale di gasolio per il riscaldamento (UN 1202) devono soddisfare i requisiti di cui ai punti 9.2.2.3, 9.2.2.6, 9.2.4.3. e 9.2.4.5, ma non necessariamente gli altri.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Τεχνικές Προδιαγραφές ήδη κυκλοφορούντων οχημάτων που διενεργούν εθνικές μεταφορές ορισμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων. (Requisiti tecnici di veicoli già in uso, intesi per il trasporto locale di talune categorie di merci pericolose).

*Osservazioni:* Il numero di tali veicoli è modesto se paragonato con il numero totale dei veicoli già immatricolati che siano, inoltre, adibiti esclusivamente al trasporto locale. La forma della deroga richiesta, la grandezza del parco veicoli in questione e il tipo di merci trasportate non sollevano problemi sotto il profilo della sicurezza viaria.

**ES Spagna**

**RO–b1–ES–1**

*Oggetto:* Attrezzatura speciale per la distribuzione di ammoniaca anidra.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 6.8.2.2.2.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Per evitare qualsiasi perdita del contenuto nell'eventualità di danni alle strutture esterne (tubature, dispositivi laterali di chiusura), la valvola interna di chiusura e la relativa sede devono essere protette contro la possibilità di

essere sradicate in caso di forte sollecitazione esterna o essere progettate in modo tale da resistere a tali stress. I dispositivi di riempimento e di scarico (compresi le flange o i tappi filettati) e gli eventuali cappucci protettivi devono essere protetti contro aperture non intenzionali.

*Contenuto della normativa nazionale:* Le cisterne utilizzate in agricoltura per la distribuzione e l'applicazione di ammoniaca anidra che sono entrate in funzione anteriormente al 1o gennaio 1992 possono essere attrezzate con dispositivi di sicurezza esterna, anziché interna, a condizione che offrano protezione almeno equivalente a quella fornita dalla parete della cisterna.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Real Decreto 2115/1998. Anejo 1. Apartado 3.

*Osservazioni:* Anteriormente al 1º gennaio 1992, un tipo di cisterna dotata di dispositivi di sicurezza esterna era utilizzata soltanto in agricoltura per applicazioni di ammoniaca anidra direttamente sui terreni. Diverse cisterne di questo tipo sono tuttora in uso. Tali cisterne circolano raramente a pieno carico sulle strada, mentre sono utilizzate esclusivamente per lo spargimento dei fertilizzanti nelle aziende agricole di estese dimensioni.

**FI Finlandia**

**RO–b1–FI–1**

*Oggetto:* Modifica delle informazioni contenute nel documento di trasporto per le sostanze esplosive.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.4.1.2.1 (a)

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Disposizioni speciali per la classe 1.

*Contenuto della normativa nazionale:* Nel documento di trasporto è consentito utilizzare il numero dei detonatori (1.000 detonatori corrispondono a 1 kg di esplosivo) al posto della massa effettiva netta delle sostanze esplosive.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

*Osservazioni:* Tale informazione è ritenuta sufficiente ai fini del trasporto sul territorio nazionale. La deroga è applicata principalmente per il trasporto locale di piccole quantità ai fini dell'impiego di esplosivi nel settore minerario.
Deroga registrata dalla Commissione europea sotto il numero 31.

**FR Francia**

**RO–b1–FR–1**

*Oggetto:* Utilizzo di un documento marittimo come documento di trasporto per i tragitti brevi successivi allo scarico di una nave.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.4.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Le informazioni devono apparire nel documento utilizzato come documento di trasporto per le merci pericolose.

*Contenuto della normativa nazionale:* Il documento marittimo è utilizzato come documento di trasporto entro un raggio di 15 km.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto del 1o luglio 2001 relativo al trasporto di merci pericolose su strada, “Decreto ADR") — Articolo 23-4.

**RO–b1–FR-2**

*Oggetto:* Trasporto di articoli di classe 1 unitamente a materiale pericoloso incluso in altre classi (91).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 7.5.2.1.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Divieto di caricamento congiunto di colli con diverse etichette relative alla sicurezza.

*Contenuto della normativa nazionale:* Possibilità di trasportare congiuntamente detonatori semplici o assemblati e merci non comprese nella classe 1, a determinate condizioni e su una distanza massima di 200 km in Francia.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto del 1o luglio 2001 relativo al trasporto di merci pericolose su strada, “Decreto ADR") — Articolo 26.

**RO–b1–FR-3**

*Oggetto:* Trasporto di cisterne fisse di GPL (18).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* allegati A e B.

*Contenuto della normativa nazionale:* l trasporto delle cisterne fisse di GPL è soggetto alla normativa specifica. Applicabile solo per brevi distanze.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto del 1o luglio 2001 relativo al trasporto di merci pericolose su strada, “Decreto ADR") — Articolo 30.

**RO–b1–FR-4**

*Oggetto:* Condizioni specifiche relative alla formazione dei conduttori e all'approvazione dei veicoli utilizzati per il trasporto agricolo (brevi distanze).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 6.8.3.2; 8.2.1 e 8.2.2

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Attrezzatura relativa alle cisterne e formazione dei conducenti.

*Contenuto della normativa nazionale:*
Disposizioni specifiche in merito all'approvazione dei veicoli.
Formazione speciale dei conducenti.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto del 1o luglio 2001 relativo al trasporto di merci pericolose su strada, “Decreto ADR") — Articolo 29-2. Allegato D4.

**IE Irlanda**

**RO-b1–IE–1**

*Oggetto:* Deroga dall'obbligo di cui al punto 5.4.1.1.1. di indicare: i) il nome e l'indirizzo dei destinatari, ii) il numero e la descrizione dei colli, e iii) la quantità totale di merci pericolose nel documento di trasporto, quando siano trasportati ai consumatori finali kerosene, combustibile diesel o GPL recanti numero identificativo della sostanza UN 1223, 1202 e 1965.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.4

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Documentazione.

*Contenuto della normativa nazionale:* Nel caso del trasporto ai consumatori finali di kerosene, combustibile diesel o GPL recanti numero identificativo della sostanza UN 1223, UN 1202 and UN 1965, come specificato nell'appendice B.5. dell'allegato B ADR, non è necessario includere nel documento di trasporto il nome e l'indirizzo del destinatario, il numero e la descrizione dei colli, contenitori o recipienti per il trasporto alla rinfusa, né la quantità totale di merci trasportate.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Regulation 82(2) of the ‘Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004’.

*Osservazioni:* Quando viene consegnato il gasolio per riscaldamento ad uso domestico ai consumatori finali, è pratica comune “rimboccare” la cisterna di deposito dei clienti; conseguentemente la quantità consegnata non è conosciuta con precisione e nemmeno il numero di clienti che saranno serviti (in un unico viaggio) è conosciuto al momento in cui la cisterna a pieno carico inizia le consegne. In caso di consegne di bombole di GPL per consumo domestico, è pratica comune sostituire le bombole vuote con bombole piene; pertanto il numero dei clienti e la quantità di merce ricevuta sono sconosciuti all'inizio dell'operazione di trasporto.

**RO–b1–IE–2**

*Oggetto:* Deroga volta a consentire che il documento di trasporto, obbligatorio come indicato al punto 5.4.1.1.1, sia quello utilizzato per l'ultimo carico in caso di trasporto di cisterne vuote non pulite.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.4

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Documentazione.

*Contenuto della normativa nazionale:* Per quanto riguarda le cisterne vuote non pulite, è sufficiente il documento di trasporto dell'ultimo carico.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Regulation 82(3) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

*Osservazioni:* In particolar modo nel caso di consegne di benzina o di gasolio alle stazioni di servizio, l'autocisterna rientra direttamente al deposito (per essere riempita in vista delle successive consegne) immediatamente dopo aver consegnato la merce all'ultimo cliente.

**RO–b1–IE-3**

*Oggetto:* Deroga atta a consentire il carico e lo scarico di merci pericolose, soggette alla disposizione speciale CV1 di cui al punto 7.5.11. o S1 di cui al punto 8,5, in un luogo pubblico senza autorizzazione speciale delle autorità competenti.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 7,5 e 8,5

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Disposizioni aggiuntive concernenti le attività di carico, scarico e movimentazione.

*Contenuto della normativa nazionale:* Il carico e lo scarico di merci pericolose in luogo pubblico può avvenire senza autorizzazione speciale da parte delle autorità competenti, in deroga agli obblighi di cui al punto 7.5.11. o 8.5.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Regulation 82(5) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

*Osservazioni:* Per il trasporto nazionale all'interno del territorio statale, la disposizione rappresenta un obbligo molto oneroso per le autorità competenti.

**RO–b1–IE-4**

*Oggetto:* Deroga atta a consentire il trasporto con cisterne di matrici di emulsioni esplosive, recanti numero identificativo UN 3375.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 4.3

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Utilizzo di cisterne, ecc.

*Contenuto della normativa nazionale:* Permette il trasporto di matrici di emulsioni esplosive, con numero identificativo UN 3375, con cisterne.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Regulation 82(6) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

*Osservazioni:* La matrice, benché classificata come solida, non è in polvere né in forma granulare.

**RO–b1–IE-5**

*Oggetto:* Deroga dall'obbligo di "carichi misti" di cui al punto 7.5.2.1. per gli articoli del gruppo di compatibilità B e le sostanze e articoli di compatibilità D sullo stesso veicolo con merci pericolose, in cisterne, di classi 3, 5,1. e 8.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 7.5

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Disposizioni concernenti le attività di carico, scarico e movimentazione.

*Contenuto della normativa nazionale:* Imballaggi contenenti articoli del gruppo di compatibilità B dell'ADR classe 1 e di imballaggi contenenti sostanze e articoli di compatibilità D dell'ADR classe 1 possono essere trasportati sullo stesso veicolo con merci pericolose, in cisterne, di classi 3, 5.1. o 8 a condizione che: a) i detti imballaggi di classe 1 siano trasportati in contenitori/compartimenti separati di progetto approvato e nel rispetto delle condizioni richieste, dalle autorità competenti, e b) dette sostanze di classe 3, 5.1. o 8 siano trasportate in recipienti conformi ai requisiti imposti dall'autorità competente sotto il profilo di progetto, costruzione, collaudo, verifica, funzionamento e utilizzo.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Regulation 82(7) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

*Osservazioni:* Autorizzare, alle condizioni stabilite dalle autorità competenti, il carico di articoli e sostanze di classe 1 gruppo di compatibilità B e D sullo stesso veicolo con merci pericolose, in cisterne, di classe 3, 5.1. e 8 (c.d. "autopompe").

**RO–b1–IE-6**

*Oggetto:* Deroga dall'obbligo di cui al punto 4.3.4.2.2, secondo il quale i tubi flessibili di riempimento e di svuotamento che non sono collegati in modo fisso al serbatoio devono essere vuoti durante il trasporto.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 4.3

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Utilizzo di autocisterne.

*Contenuto della normativa nazionale:* Le bobine di tubi flessibili (comprese le relative tubature fisse) collegate alle autocisterne utilizzate per la distribuzione al dettaglio di prodotti petroliferi con numero identificativo UN 1202, UN 1223, UN 1011 e UN 1978 non sono soggette all'obbligo di essere vuote durante il trasporto su strada a condizione che siano adottate misure adeguate per prevenire la perdita di contenuto.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Regulation 82(8) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

*Osservazioni:* Le tubature flessibili fissate ad autocisterne per consegne ai consumatori finali devono rimanere piene in qualsiasi momento anche durante il trasporto. Il sistema di scarico è del tipo "sistema di misura a umido" secondo il quale il tubo della cisterna deve essere pieno e il contatore azionato, per garantire che il cliente riceva la corretta quantità di prodotto.

**RO–b1–IE-7**

*Oggetto:* Deroga dagli obblighi di cui ai capitoli 5.4.0, 5.4.1.1.1. e 7.5.11. dell'ADR per il trasporto alla rinfusa di fertilizzanti con un tenore in nitrato d'ammonio UN 2067 dai porti ai destinatari.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.4.0, 5.4.1.1.1 e 7.5.11

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* L'obbligo di un documento di trasporto distinto, indicante la quantità totale esatta e i dettagli del carico, per ciascun viaggio di trasporto e l'obbligo di ripulire il veicolo prima e dopo ciascun viaggio.

*Contenuto della normativa nazionale:* Deroga proposta per permettere le modifiche agli obblighi ADR relative al documento di trasporto e alla pulizia del veicolo;

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Modifiche proposte alle "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004".

*Osservazioni:* Le disposizioni dell'ADR prevedono: a) un documento di trasporto distinto, indicante la massa totale delle merci pericolose per ciascun carico; e b) la disposizione speciale CV24 relativa alla pulizia del veicolo per ciascun carico trasportato dal porto all'indirizzo del destinatario durante lo scarico di una nave che trasporta merci alla rinfusa. Giacché il trasporto avviene a livello locale e riguarda lo scarico da una nave che trasporta merci alla rinfusa, che implica molteplici carichi per trasporto [nella stessa giornata o nelle giornate successive] della medesima sostanza tra la nave e i destinatari, un unico documento indicante la massa totale approssimativa di ciascun carico dovrebbe essere sufficiente e non dovrebbe essere necessario conformarsi all'obbligo di cui alla disposizione speciale CV24.

**LT Lituania**

**RO–b1–LT–1**

*Oggetto:* Adozione della deroga RO–b1–EL-1.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (Risoluzione governativa n. 337, del 23 marzo 2000, sul trasporto di merci pericolose su strada nella repubblica di Lituania).

**RO–b1–LT-2**

*Oggetto:* Adozione della deroga RO–b1–EL-2.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (Risoluzione governativa n. 337, del 23 marzo 2000, sul trasporto di merci pericolose su strada nella repubblica di Lituania).

**NL Paesi Bassi**

**RO–b1–NL–1**

*Oggetto:* Programma 2002 per il trasporto di rifiuti domestici pericolosi.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 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, lettere a) e b); 8.1.5, lettera c); 8.3.6.

Contenuto dell'allegato della direttiva:

**1.1.3.6**: Esenzioni relative alle quantità trasportate per unità di trasporto.

**3.3**: Disposizioni speciali applicabili a sostanze o a oggetti specifici.

**4.1.4**: Elenco con istruzioni di imballaggio; 4.1.6: Obblighi speciali riguardanti l'imballaggio per le merci di classe 2; **4.1.8**: Obblighi speciali riguardanti l'imballaggio per le sostanze infettive; **4.1.10:** Obblighi speciali per gli imballaggi collettivi.

**5.2.2**: Etichettatura degli imballaggi destinati al trasporto; **5.4.0:** Le merci trasportate nel quadro del programma ADR devono essere accompagnate dalla documentazione prevista in questo capitolo, se applicabile, sempreché non sia stata concessa un'esenzione in virtù dei punti da 1.1.3.1. a 1.1.3.5; **5.4.1:** Il documento di transito per le merci pericolose con le relative informazioni; **5.4.3:** istruzioni scritte:

**7.5.4**: Precauzioni riguardanti cibo, altri articoli di consumo e mangimi animali; **7.5.7:** Movimentazione e sistemazione del carico.

**8.1.2.1**: Oltre alla documentazione richiesta dalla legge, devono essere a bordo dell'unità di trasporto i seguenti documenti: **a.** i documenti di transito di cui al punto 5.4.1. riguardanti tutte le merci pericolose trasportate e, se applicabile, il certificato di carico del container previsto dal punto 5.4.2; **b.** le istruzioni scritte fornite al punto 5.4.3. relative a tutte le merci pericolose trasportate; **8.1.5:** Tutte le unità di trasporto che trasportano merci pericolose devono essere provviste di: **c.** l'attrezzatura necessaria a permettere l'attuazione delle misure speciali suppletive indicate nelle istruzioni scritte di cui al punto 5.4.3; **8.3.6:** Lasciare il motore acceso durante le operazioni di carico e scarico.

I seguenti punti dell'ADR non sono applicabili:

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. lettere a) e b); 8.1.5. lettera c); 8.3.6.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Artikel 3 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Osservazioni:* Il programma è stato elaborato in modo da consentire ai privati di consegnare "piccoli rifiuti chimici" presso un sito unico. È applicabile a sostanze residue come i rifiuti di operazioni di tintura, ad esempio. Il livello di pericolo è ridotto al minimo dalla scelta dei

mezzi di trasporto, comprendente, tra l'altro, il ricorso a elementi di trasporto speciali e la collocazione di cartelli che vietano di fumare in posizione chiaramente visibile al pubblico.

Date le quantità limitate offerte e la natura specialistica dell'imballaggio, a questo articolo non è applicabile una serie di punti dell'ADR. Il programma prevede altre regole supplementari.

**RO–b1–NL-2**

*Oggetto:* Programma 2002 per il trasporto di rifiuti domestici pericolosi.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 1.1.3.6.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Esenzioni relative alle quantità trasportate per unità di trasporto.

*Contenuto della normativa nazionale:*

Tanto il certificato di competenza professionale del conducente quanto la nota di cui all'articolo 16, paragrafo 1, lettera b), si trovano a bordo del veicolo. Il conducente del veicolo possiede la qualifica per il "trasporto di rifiuti pericolosi" rilasciata dal CCV (organismo di certificazione dei conducenti).

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Artikel 10, onderdeel a, en 16, onderdeel b, van de Regeling vervoer huishoudelijkgevaarlijk afval 2002.

*Osservazioni:* Vista l'enorme varietà dei rifiuti domestici in questione, l'operatore del trasporto deve possedere un certificato di competenza professionale, nonostante le quantità irrisorie di rifiuti depositate. Un'ulteriore condizione prevede che l'operatore abbia ottenuto la qualifica per il trasporto dei rifiuti pericolosi.

Uno dei motivi è di impedire che l'operatore imballi assieme, ad esempio, acidi e basi e che sappia come agire in caso di incidente.

**RO–b1–NL-3**

*Oggetto:* Programma 2002 per il trasporto di rifiuti domestici pericolosi.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 1.1.3.6.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Esenzioni relative alle quantità trasportate per unità di trasporto.

*Contenuto della normativa nazionale:*

Sono presenti a bordo del veicolo: b. istruzioni scritte e informazioni redatte ai sensi dell'allegato dell'atto che istituisce il programma.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Artikel 10b van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Osservazioni:* Dato che il programma esclude l'esenzione dal punto 1.1.3.6. dell'ADR, anche i piccoli quantitativi devono essere accompagnati da istruzioni scritte. Ciò è stato ritenuto necessario per via della varietà di rifiuti pericolosi depositati e per il fatto che chi li deposita (privati) non è familiare con il grado di pericolo che rappresentano.

**RO–b1–NL-4**

*Oggetto:* Programma 2002 per il trasporto di rifiuti domestici pericolosi.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 6.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Disposizioni per la costruzione e il collaudo degli imballaggi.

*Contenuto della normativa nazionale:*

1. I rifiuti domestici pericolosi devono essere presentati esclusivamente in un imballaggio sigillato ermeticamente adeguato alla sostanza in questione;

   (a) per gli oggetti che rientrano nella categoria 6.2: un imballaggio che sia garantito contro eventuali rischi per chiunque lo manipoli;

   (b) per i rifiuti domestici pericolosi di origine industriale: una cassa di capacità non superiore a 60 litri, in cui le sostanze siano separate per categoria di pericolo (KGA-box).

2. Non vi sono rifiuti domestici pericolosi sulla parte esterna dell'imballaggio.

3. L'imballaggio riporta il nome della sostanza.

4. Per ciascuna raccolta, sarà accettata una sola cassa ai sensi del punto 1, lettera b).

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Artikel 6 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

*Osservazioni:* Questo articolo deriva dall'articolo 3, in cui alcuni punti dell'ADR sono dichiarati non applicabili. Nell'ambito di questo regolamento, non sono necessari imballaggi omologati come previsto al punto 6.1. dell'ADR. Ciò a motivo dei quantitativi ridotti di sostanze pericolose in questione. In alternativa, l'articolo fissa una serie di regole, una delle quali prevede che le sostanze pericolose siano trasportate in contenitori ermetici che blocchino qualsiasi fuga.

**RO–b1–NL-5**

*Oggetto:* Programma 2002 per il trasporto di rifiuti domestici pericolosi.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 6.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Disposizioni per la costruzione e il collaudo degli imballaggi.

*Contenuto della normativa nazionale:*

Il veicolo ha un compartimento di carico separato dalla cabina del conducente da una parete solida e spessa oppure, in alternativa, un compartimento di carico che non è parte integrante del veicolo.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Artikel 7, tweede lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Osservazioni:* In base a questo programma, non è necessario disporre di imballaggi approvati come disposto dal capitolo 6.1. dell'ADR. Ciò a motivo dei quantitativi ridotti di sostanze pericolose in questione. Di conseguenza, questo articolo contiene un obbligo aggiuntivo inserito per impedire l'infiltrazione delle esalazioni tossiche nella cabina del conducente.

**RO–b1–NL-6**

*Oggetto:* Programma 2002 per il trasporto di rifiuti domestici pericolosi.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 6.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Disposizioni per la costruzione e il collaudo degli imballaggi.

Contenuto della normativa nazionale:

Il compartimento di carico di un veicolo chiuso è dotato, nella parte superiore, di un estrattore di aria costantemente acceso e, nella parte inferiore, di aperture.

Riferimento iniziale alla normativa nazionale: Artikel 8, eerste lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Osservazioni: In base a questo programma, non è necessario disporre di imballaggi approvati come disposto dal capitolo 6.1. dell'ADR. Ciò a motivo dei quantitativi ridotti di sostanze pericolose in questione. Di conseguenza, questo articolo contiene un obbligo aggiuntivo inserito per impedire l'infiltrazione di eventuali esalazioni tossiche nella cabina del conducente.

**RO–b1–NL-7**

Oggetto: Programma 2002 per il trasporto di rifiuti domestici pericolosi.

Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva: 6.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: Disposizioni per la costruzione e il collaudo degli imballaggi.

*Contenuto della normativa nazionale:*

1. Il veicolo è provvisto di unità, le quali, durante il trasporto:

    (a) non rischiano di spostarsi accidentalmente e

(b) sono chiuse ermeticamente con un coperchio che non rischia di aprirsi accidentalmente.

2. Il punto 1, lettera b), non è applicabile durante il transito ai fini della raccolta o quando il veicolo sia fermo durante il giro di raccolta.

3. Nel veicolo deve essere ricavata una zona abbastanza libera per selezionare e depositare nelle diverse unità i rifiuti pericolosi domestici.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Artikel 9, eerste, tweede en derde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Osservazioni:* In base a questo programma, non è necessario disporre di imballaggi approvati come disposto dal capitolo 6.1. dell'ADR. Ciò a motivo dei quantitativi ridotti di sostanze pericolose in questione. Questo articolo è inteso a fornire un'unica garanzia attraverso l'uso di recipienti per stoccare gli imballaggi, garantendo in tal modo un metodo di stoccaggio per ciascuna categoria di merci pericolose.

**RO–b1–NL-8**

*Oggetto:* Programma 2002 per il trasporto di rifiuti domestici pericolosi.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 6.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Disposizioni per la costruzione e il collaudo degli imballaggi.

*Contenuto della normativa nazionale:*

1. I rifiuti domestici pericolosi sono esclusivamente trasportati in appositi recipienti.

2. Ogni recipiente accoglie sostanze e oggetti di un'unica classe.

3. Per quanto riguarda gli oggetti e le sostanze della classe 8, esistono contenitori separati per acidi, basi e batterie.

4. Le bombolette spray sono collocate in scatole di cartone che possono essere chiuse, a condizione che siano trasportate ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1.

5. Eventuali estintori di classe 2 raccolti possono essere collocati nello stesso recipiente delle bombolette spray non imballate in scatole di cartone.

6. In deroga all'articolo 9, paragrafo 1, non è necessario il coperchio per il trasporto di batterie, a condizione che siano poste nel recipiente in modo che tutte le aperture delle batterie siano chiuse e rivolte verso l'alto.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Artikel 14 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

*Osservazioni:* Questo articolo deriva dall'articolo 3, in cui alcuni punti dell'ADR sono dichiarati non applicabili. Nell'ambito di questo regolamento, non sono necessari imballaggi

omologati come previsto al punto 6.1. dell'ADR. Questo articolo fissa le disposizioni inerenti i recipienti per lo stoccaggio temporaneo dei rifiuti domestici pericolosi.

**RO–b1–NL-9**

*Oggetto:* Programma 2002 per il trasporto di rifiuti domestici pericolosi.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 6.1.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Disposizioni per la costruzione e il collaudo degli imballaggi.

*Contenuto della normativa nazionale:*

1. I recipienti, o scatole destinate al trasporto di bombolette spray, dovrebbero riportare in modo chiaro le seguenti diciture:

   (a) per le bombolette spray di classe 2 nelle scatole in cartone, il termine “SPUITBUSSEN” [bombolette spray];

   (b) per gli estintori e le bombole spray di classe 2, l'etichetta n. 2.2;

   (c) per gli estintori e le bombole spray di classe 3, l'etichetta n. 3;

   (d) per i residui di vernici e pitture di classe 4.1, l'etichetta n. 4.1;

   (e) per le sostanze nocive di classe 6.1, l'etichetta n. 6.1;

   (f) per gli oggetti di classe 6.2, l'etichetta n. 6.2;

   (g) per le sostanze caustiche di classe 8, l'etichetta n. 8 e inoltre:

   (h) per le sostanze alcaline, il termine “BASEN” [basi];

   (i) per le sostanze acide, il termine “ZUREN” [acidi];

   (j) per le batterie, il termine “ACCU'S” [batterie].

2. Le medesime etichette e diciture sono esposte in modo visibile negli spazi chiudibili all'interno del veicolo in cui possono essere collocati i contenitori.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Artikel 15 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

*Osservazioni:* Questo articolo deriva dall'articolo 3, in cui alcuni punti dell'ADR sono dichiarati non applicabili. Nell'ambito di questo regolamento, non sono necessari imballaggi omologati come previsto al punto 6.1. dell'ADR. Questo articolo fissa le disposizioni per l'identificazione dei recipienti per lo stoccaggio temporaneo dei rifiuti domestici pericolosi.

**RO–b1–NL-10**

*Oggetto:* Programma 2002 per il trasporto di rifiuti domestici pericolosi.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 7.5.4.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Precauzioni riguardanti cibo, altri articoli di consumo e mangimi animali.

*Contenuto della normativa nazionale:*

1. Si vieta il trasporto di alimenti per consumo umano e mangimi per animali contemporaneamente ai rifiuti domestici pericolosi.

2. Il veicolo deve essere in posizione di arresto durante la raccolta.

3. Quando il veicolo è in movimento o in sosta per la raccolta, deve essere attivata una luce arancione intermittente.

4. Durante la raccolta in un punto fisso, indicato appositamente, devono essere spenti sia il motore sia, in deroga al punto 3, la luce intermittente.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Artikel 13 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Osservazioni:* Il divieto di cui al punto 7.5.4. dell'ADR è esteso a questo caso dal momento che, per via della varietà di sostanze depositate, vi è quasi sempre inclusa una sostanza di classe 6.1.

**RO–b1–NL-11**

*Oggetto:* Programma 2002 per il trasporto di rifiuti domestici pericolosi.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 7.5.9.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Divieto di fumare.

*Contenuto della normativa nazionale:* I cartelli recanti la dicitura “Non fumare” devono essere esposti in modo chiaro sui lati e sul retro del veicolo.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Artikel 9, vierde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Osservazioni:* Poiché il regolamento riguarda il deposito di sostanze pericolose da parte di privati, l'articolo 9, paragrafo 4, sancisce l'obbligo di apporre in modo visibile un cartello con la dicitura “Non fumare".

**RO–b1–NL-12**

*Oggetto:* Programma 2002 per il trasporto di rifiuti domestici pericolosi.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 8.1.5.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Attrezzature varie.

Tutte le unità di trasporto che trasportano merci pericolose devono essere provviste di:

(a) almeno un ceppo di arresto per veicolo di una misura adatta al peso del veicolo e al diametro delle ruote;

(b) l'attrezzatura necessaria per attuare le misure generali indicate nelle istruzioni relative alla sicurezza di cui al punto 5.4.3, in particolare:

- due segnali di avvertimento verticali distinti (ad esempio, coni rifrangenti, triangoli o luci intermittenti arancioni indipendenti dall'impianto elettrico del veicolo);
- una giacca o altro abbigliamento di sicurezza di buona qualità (cfr. la norma europea EN 471 a titolo di esempio) per ciascun membro dell'equipaggio;
- una torcia elettrica manuale (cfr. anche il punto 8.3.4) per ciascun membro dell'equipaggio;
- una protezione respiratoria ai sensi del requisito aggiuntivo S7 (cfr. capitolo 8.5) se questa disposizione aggiuntiva è applicabile conformemente alla colonna 19 della tabella A del capitolo 3.2;

(c) l'attrezzatura necessaria per attuare le misure speciali aggiuntive indicate nelle istruzioni relative alla sicurezza di cui al punto 5.4.3.

*Contenuto della normativa nazionale:* Ciascun occupante del veicolo deve avere a portata di mano un kit di sicurezza comprendente:

(a) occhiali protettivi completamente chiusi;

(b) una maschera respiratoria protettiva;

(c) una tuta o un grembiule resistenti agli acidi;

(d) guanti di gomma sintetici;

(e) stivali o scarpe resistenti agli acidi; e

(f) una bottiglia di acqua distillata per effettuare bagni oculari.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Artikel 11 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Osservazioni:* Data la vasta gamma di sostanze pericolose depositate, sono applicati ulteriori requisiti sull'equipaggiamento obbligatorio di sicurezza rispetto a quanto previsto dal punto 8.1.5. dell'ADR.

**SE Svezia**

**RO–b1–SE–1**

*Oggetto:* Trasporto di rifiuti pericolosi verso gli appositi impianti di smaltimento.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 2, 5.2 e 6.1.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Classificazione, marcatura, etichettatura e prescrizioni per la costruzione e la verifica degli imballaggi.

*Contenuto della normativa nazionale:* La normativa contiene criteri di classificazione semplificati, prescrizioni meno restrittive per la costruzione e la verifica degli imballaggi e prescrizioni modificate per l'etichettatura e la marcatura.

Anziché classificare i rifiuti pericolosi in base all'ADR, essa li suddivide in varie categorie. ciascuna categoria comprende sostanze che, in base all'ADR, possono essere imballate insieme (imballaggio in comune).

Ogni imballaggio deve essere contrassegnato, anziché dal numero UN, dal codice della categoria di appartenenza dei rifiuti.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Osservazioni:* Queste norme si limitano a disciplinare il trasporto dei rifiuti pericolosi dai siti di riciclaggio pubblici agli appositi impianti di smaltimento.

**RO–b1–SE-2**

*Oggetto:* Il nome e indirizzo del mittente nel documento di trasporto.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.4.1.1.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Informazioni di carattere generale richieste nel documento di trasporto.

*Contenuto della normativa nazionale:* La legislazione nazionale sancisce che il nome e l'indirizzo del mittente non sono necessari se l'imballaggio vuoto e non pulito è reso nell'ambito del sistema di distribuzione.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Osservazioni:* Nella maggior parte dei casi, gli imballaggi vuoti e non puliti restituiti contengono ancora piccole quantità di merci pericolose.
A questa deroga fanno ricorso essenzialmente le industrie per la restituzione di contenitori di gas vuoti ma non puliti in cambio di contenitori pieni.

**RO–b1–SE-3**

*Oggetto:* Trasporto di merci pericolose nelle immediate vicinanze di siti industriali, compreso il trasporto su strada pubblica tra diverse parti dei medesimi.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* allegati A e B.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Disposizioni relative al trasporto di merci pericolose su strada.

*Contenuto della normativa nazionale:* Trasporto di merci pericolose nelle immediate vicinanze di siti industriali, compreso il trasporto su strada pubblica tra diverse parti dei medesimi. Questa deroga riguarda l'etichettatura e la marcatura di colli, i documenti di trasporto, il certificato di abilitazione degli autisti e il certificato di approvazione ai sensi della parte 9.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Osservazioni:* Esistono varie situazioni in cui le merci pericolose sono trasferite tra locali ubicati sui due lati di una strada pubblica. Questa forma di trasporto non costituisce trasporto di merci pericolose su strada privata e dovrebbe pertanto essere disciplinato dalle disposizioni attinenti. Cfr. anche direttiva 96/49/CE, articolo 6, paragrafo 14.

**RO–b1–SE-4**

*Oggetto:* Trasporto di merci pericolose sequestrate dalle autorità.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* allegati A e B.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Disposizioni relative al trasporto di merci pericolose su strada.

*Contenuto della normativa nazionale:* Possono essere concesse deroghe alla normativa per motivi di sicurezza dei lavoratori, prevenzione degli incidenti durante le operazioni di scarico, presentazione di prove, ecc.

Le deroghe alla normativa sono concesse solamente se le normali condizioni di trasporto soddisfano i livelli di sicurezza richiesti.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Osservazioni:* Tali deroghe possono essere applicabili solamente dalle autorità che hanno effettuato il sequestro delle merci.

Potrebbe trattarsi del trasporto di merci sequestrate dalla polizia, ad esempio esplosivi o beni rubati. Il problema con questo genere di merci risiede nel fatto che non si può mai essere certi della loro classificazione. Inoltre, spesso tali merci non sono imballate, contrassegnate o etichettate in conformità con l'ADR. Ogni anno la polizia effettua diverse centinaia di operazioni di trasporto di questo tipo.

Nel caso degli alcolici di contrabbando, il trasporto deve essere effettuato dal luogo del sequestro ad un deposito di materiale probatorio e in un secondo tempo a una struttura per la sua distruzione, tra le quali può intercorrere anche una considerevole distanza. Le deroghe consentite sono: a) non è necessario etichettare ogni collo; e b) non è necessario utilizzare i colli approvati. Tuttavia, ciascun pallet contenente tali colli deve essere debitamente

etichettato. Si deve altresì ottemperare a tutte le restanti disposizioni. Vengono effettuate circa 20 operazioni di trasporto di questo genere ogni anno.

**RO–b1–SE-5**

*Oggetto:* Trasporto di merci pericolose all'interno di una zona portuale o in prossimità di un porto.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 8.1.2, 8.1.5, 9.1.2

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Devono essere a bordo dell'unità di trasporto i seguenti documenti: ciascuna unità di trasporto con merci pericolose a bordo deve essere attrezzata a norma;

*Contenuto della normativa nazionale:*
Non è necessario che i documenti siano presenti sull'unità di trasporto (ad eccezione del certificato di abilitazione dell'autista).
Non vi è l'obbligo che l'unità di trasporto abbia i documenti di cui al punto 8.1.5.
I trattori non necessitano del certificato di approvazione.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Osservazioni:* Cfr. anche direttiva 96/49/CE, articolo 6, paragrafo 14.

**RO–b1–SE-6**

*Oggetto:* Certificato di formazione ADR per ispettori.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 8.2.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* I conducenti dei veicoli devono seguire appositi corsi di formazione.

*Contenuto della normativa nazionale:* Gli ispettori incaricati del controllo tecnico annuale del veicolo non sono tenuti a frequentare i corsi di cui al capitolo 8,2. né a essere in possesso del certificato di formazione ADR.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Osservazioni:* In certi casi, i veicoli sottoposti al controllo tecnico possono presentare un carico di merce pericolosa, ad esempio cisterne vuote e non pulite.
Le disposizioni di cui al capitolo 1.3. e al punto 8.2.3. rimangono di applicazione.

**RO–b1–SE-7**

*Oggetto:* Distribuzione locale di merci UN 1202, 1203 e 1223 in autocisterne.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.4.1.1.6, 5.4.1.4.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Per le cisterne e le autocisterne vuote e non pulite, la descrizione sarà conforme al punto 5.4.1.1.6. Il nome e l'indirizzo di più destinatari possono essere registrati su altri documenti.

*Contenuto della normativa nazionale:* Per le cisterne e le autocisterne vuote e non pulite, la descrizione nel documento di trasporto conformemente al disposto del punto 5.4.1.1.6. non è necessaria se la quantità della sostanza nel piano di carico è contrassegnata dalla cifra “0". Il nome e il recapito dei destinatari non è necessario in alcun documento presente a bordo del veicolo.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

**RO–b1–SE-8**

*Oggetto:* Trasporto di cisterne vuote non pulite non adibite al trasporto (N2).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.4.1.1.1, 6.8, 8.2.2.8.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Il documento di trasporto, le prescrizioni relative alla costruzione, il collaudo, ecc., per le cisterne e il certificato di abilitazione del conducente.

*Contenuto della normativa nazionale:* Le sostanze UN 1202, 1203, 1223 e 1965 possono essere trasportate in cisterne fisse non intese per il trasporto. Le cisterne devono essere svuotate.

L'unità di trasporto deve essere contrassegnata come un'autocisterna con la sostanza in questione. L'autista deve essere in possesso di un certificato conforme al punto 8.2.2.7.1.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Osservazioni:* Questa deroga si applica quando le cisterne devono essere spostate, ad esempio per la riparazione o la manutenzione.

Scopo della deroga è di evitare eventuali rischi e l'impatto ambientale associato alla pulizia delle cisterne vuote prima del trasporto.

La deroga si applica alle piccole quantità. Spesso questo genere di trasporto è effettuato a livello locale, ma in alcuni rari casi, il tragitto può superare 300 km nella Svezia settentrionale, scarsamente popolata.

Condizioni di trasporto. le apparecchiature installate sulla cisterna non devono essere collocate in modo da poter essere danneggiate durante il trasporto. I documenti che dimostrano che la cisterna è omologata per la sostanza trasportata devono viaggiare sul mezzo. I dispositivi di fissaggio della cisterna al veicolo devono sostenere il doppio del peso della cisterna trasportata. Il veicolo su cui è posta la cisterna non può trasportare un carico di sostanze infiammabili.

**RO–b1–SE-9**

*Oggetto:* Trasporto locale in relazione a siti agricoli e siti di costruzione di opere pubbliche.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.4, 6.8 e 9.1.2

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Transport document; Construction of tanks; Certificate of approval

*Contenuto della normativa nazionale:* Il trasporto locale relativo a siti agricoli e siti di costruzione di opere pubbliche può non ottemperare a talune norme:
– la dichiarazione di merce pericolosa non è necessaria,
– si possono utilizzare cisterne e contenitori non costruiti conformemente al capitolo 6,8. ma solamente alla legislazione precedentemente in vigore, collocate su strutture mobili per il personale,
– le vecchie autocisterne che non soddisfano le disposizioni di cui ai capitoli 6,7. e 6.8, intese per il trasporto delle sostanze UN 1268, 1999, 3256 e 3257, provviste o meno delle attrezzature per la collocazione del rivestimento stradale, possono ancora essere utilizzate per il trasporto locale e nelle immediate vicinanze di cantieri di opere stradali,
– non è necessario il certificato di approvazione per le strutture mobili per il personale e le cisterne, provviste o meno delle attrezzature per la collocazione del rivestimento stradale.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Osservazioni:* Una struttura mobile per il personale è una sorta di roulotte con una stanza per il personale, provvista di una cisterna o di un contenitore non approvati per il carburante (diesel) per l'uso di trattori forestali.

**RO–b1–SE-10**

*Oggetto:* Trasporto di esplosivi in cisterne.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 4.1.4

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Gli esplosivi possono essere imballati soltanto in conformità del punto 4.1.4.

*Contenuto della normativa nazionale:* L'autorità nazionale competente omologa i veicoli adibiti al trasporto in cisterne di esplosivi. Il trasporto in cisterne è permesso solo per gli esplosivi elencati nel regolamento o previa autorizzazione speciale delle autorità competenti.

Un veicolo che trasporta esplosivi in cisterne deve essere marchiato ed etichettato in conformità dei punti 5.3.2.1.1, 5.3.1.1.2. e 5.3.1.4. Soltanto uno dei veicoli di una unità di trasporto può trasportare merci pericolose.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Tillägg S — Särskilda regler för inrikes transport av farligt gods på väg. Utgivet i enlighet med lagen om transport av farligt gods på väg och den svenska förordningen SÄIFS 1993: 4 (Appendice S — Norme specifiche applicabili al trasporto nazionale di merci pericolose su strada adottate in conformità della legge sul trasporto di merci pericolose e del regolamento svedese SÄIFS 1993: 4).

*Osservazioni:* La deroga si applica soltanto al trasporto nazionale e al trasporto essenzialmente locale. Il regolamento in questione era in vigore in Svezia prima dell'adesione all'Unione europea.
Esistono soltanto due imprese che effettuano il trasporto di esplosivi con cisterne. Nell'immediato futuro, si attuerà la transizione verso le emulsioni.
Deroga precedente n. 84.

**RO–b1–SE-11**

*Oggetto:* Patente di guida.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 8.2

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Obblighi relativi alla formazione dei conducenti di veicoli.

*Contenuto della normativa nazionale:* La formazione dei conducenti non è necessaria in relazione ai veicoli di cui al punto 8.2.1.1.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Appendice S — Norme specifiche per il trasporto nazionale di merci pericolose su strada conformemente alla legge sul trasporto di merci pericolose.

*Osservazioni:* Trasporto locale.

**RO–b1–SE-12**

*Oggetto:* Trasporto dei fuochi d'artificio n. ONU 0335.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* allegato B, sezione 7.2.4, V2 (1).

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* norme per l'uso di veicoli EX/II e EX/III.

*Contenuto della normativa nazionale:* nel caso di trasporto di fuochi d'artificio n. ONU 0335, la norma speciale V2 (1) del punto 7.2.4 si applica esclusivamente per un contenuto esplosivo netto superiore a 3000 kg (4000 kg con rimorchio), a condizione che i fuochi d'artificio siano stati assegnati alla categoria n. ONU 0335 conformemente alla tabella di classificazione per i fuochi d'artificio, utilizzata quando non sono disponibili dati a seguito di test, di cui alla sezione 2.1.3.5.5 della quattordicesima versione riesaminata delle raccomandazioni delle Nazioni Unite relative al trasporto di merci pericolose.

L'assegnazione avviene con l'accordo delle autorità competenti. Viene effettuata una verifica dell'assegnazione sull'unità di trasporto.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Appendice S — Norme specifiche per il trasporto nazionale di merci pericolose su strada conformemente alla legge sul trasporto di merci pericolose.

*Osservazioni:* il trasporto di fuochi d'artificio è limitato a due brevi periodi dell'anno, cioè il periodo delle festività di Capodanno e il periodo di fine aprile/inizio maggio. Il trasporto dagli

speditori ai depositi può avvenire senza gravi difficoltà per mezzo dell'attuale dotazione di veicoli con omologazione EX, ma la distribuzione dei fuochi d'artificio dai depositi ai punti di vendita e il trasporto degli articoli resi ai depositi è limitata a causa della scarsità di questo tipo di veicoli. I vettori non sono interessati all'omologazione perché non riescono ad ammortizzarne la spesa. Ciò mette a rischio la sussistenza degli speditori dei fuochi d'artificio perché non riescono a immettere sul mercato i loro prodotti.

Per usufruire di tale deroga, è necessario che la classificazione dei fuochi d'artificio sia stata fatta sulla base dell'elenco di cui alle raccomandazioni ONU, così da disporre della classificazione più aggiornata.

Una deroga di tipo simile è prevista per i fuochi d'artificio n. ONU 0336 nella norma speciale 651, sezione 3.3.1 di ADR 2005.

**UK Regno Unito**

**RO–b1–UK–1**

*Oggetto:* Attraversamento di strade pubbliche da parte di veicoli che trasportano merci pericolose (N8).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* allegati A e B.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Disposizioni relative al trasporto di merci pericolose su strada.

*Contenuto della normativa nazionale:* Non applicazione della normativa relativa alle merci pericolose al trasporto tra siti privati separati da una strada. Per la classe 7 questa deroga non si applica alle disposizioni del Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* 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).

*Osservazioni:* Questa situazione può verificarsi facilmente quando le merci sono trasferite tra due locali privati situati su entrambi i lati di una strada. Ciò non costituisce trasporto di merci pericolose su strada pubblica nel normale senso del termine, per cui non dovrebbe essere applicabile nessuna delle disposizioni della normativa specifica.

**RO–b1–UK-2**

*Oggetto:* Esenzione dal divieto di apertura, da parte dell'autista o del suo assistente, dei colli contenenti merci pericolose nella catena di distribuzione a livello locale compresa tra il deposito di distribuzione locale al dettagliante o all'utente finale o dal dettagliante all'utente finale (tranne per la classe 7) (N11).

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 8.3.3

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Divieto di apertura, da parte dell'autista o del suo assistente, dei colli contenenti merci pericolose.

*Contenuto della normativa nazionale:* Il divieto di apertura dei colli è limitato dalla clausola "Unless authorised to do so by the operator of the vehicle" (salvo autorizzazione da parte dell'operatore del veicolo).

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg.12 (3).

*Osservazioni:* Se intesa letteralmente, la formulazione del divieto di cui all'allegato può creare seri problemi per la distribuzione al dettaglio.

**RO–b1–UK-3**

*Oggetto:* Disposizioni di trasporto alternative per fusti di legno contenenti il n. ONU 3065 del gruppo di imballaggio III.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* Capitoli 1.4, 4.1, 5.2 e 5.3.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Prescrizioni di imballaggio e di etichettatura.

*Contenuto della normativa nazionale:* Autorizzazione al trasporto di bevande alcoliche con tenore volumetrico superiore a 24% ma inferiore a 70% (gruppo di imballaggio III) in fusti di legno non certificati ONU senza etichette di segnalazione di pericolo, soggette a norme più rigorose relative al caricamento e al veicolo.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7 (13) and (14).

*Osservazioni:* Si tratta di un prodotto di elevato valore soggetto ad accisa statale che deve essere trasferito dalla distilleria al magazzino doganale tramite veicoli sigillati e sicuri sui quali sono apposti i sigilli governativi. L'attenuazione delle norme applicabili all'imballaggio e all'etichettatura è presa in considerazione nelle prescrizioni supplementari volte a garantire la sicurezza.

## II

## Trasporto per ferrovia

### II.1. RID

Regolamento riguardante il trasporto internazionale delle merci pericolose per ferrovia, che figura come Appendice C alla Convenzione sul trasporto internazionale per ferrovia (COTIF), applicabile con effetto dal 1º gennaio 2009.

### II.2. Disposizioni transitorie aggiuntive

1. Gli Stati membri possono mantenere le deroghe adottate sulla base dell'articolo 4 della direttiva 96/49/CE fino al 31 dicembre 2010, o fino a che sia stato modificato l'allegato II.1 per conformarsi alle raccomandazioni dell'ONU per il trasporto di merci pericolose di cui al citato articolo se tale modifica è effettuata anteriormente a questa data.

2. Gli Stati membri possono autorizzare, sul loro territorio, l'utilizzo di carri e carri-cisterna con scartamento di 1520 mm, costruiti prima del 1º luglio 2005 che non sono conformi alla presente direttiva ma sono stati costruiti secondo le prescrizioni nazionali in vigore al 30 giugno 2005, purché tali carri siano mantenuti in condizioni atte a garantire i livelli di sicurezza richiesti.

3. Gli Stati membri possono autorizzare, sul loro territorio, l'utilizzo di cisterne e carri costruiti anteriormente al 1º gennaio 1997 che non sono conformi alla presente direttiva ma sono stati costruiti secondo le prescrizioni nazionali in vigore al 31 dicembre 1996, sempre che le cisterne e i carri in questione siano mantenuti in condizioni atte a garantire i livelli di sicurezza richiesti.

   Le cisterne e i carri costruiti dal 1º gennaio 1997 che non sono conformi alla presente direttiva ma sono stati costruiti secondo le prescrizioni della direttiva 96/49/CE, in vigore alla data della loro costruzione, possono continuare ad essere utilizzati per operazioni di trasporto nazionale.

4. Gli Stati membri possono autorizzare, sul loro territorio, l'utilizzo di fusti a pressione, incastellature di bombole e cisterne costruite anteriormente al 1º luglio 2007 e di altri contenitori costruiti prima del 1º luglio 2003 che non sono conformi alla presente direttiva, ma sono stati costruiti secondo le prescrizioni nazionali applicabili alla data della loro costruzione, ma non dopo il 1° luglio 2005 per i fusti a pressione, le incastellature di bombole e le cisterne, e non dopo il 1º luglio 2001 per gli altri contenitori, sempre che tali attrezzature siano mantenute in condizioni atte a garantire i livelli di sicurezza richiesti.

5. Gli Stati membri in cui la temperatura ambiente scende regolarmente al di sotto dei -20 °C possono imporre norme più rigorose in materia di temperatura di utilizzazione dei materiali utilizzati per imballaggi in materie plastiche, cisterne e relative attrezzature destinati al trasporto nazionale di merci pericolose per ferrovia effettuato sul loro territorio, fino a che le disposizioni sulle temperature di riferimento adeguate per le varie zone climatiche non saranno inserite nell'allegato II.1 della presente direttiva.

*6.* Gli Stati membri possono mantenere in vigore, *sul loro territorio*, disposizioni nazionali diverse da quelle stabilite nella presente direttiva in materia di temperatura di riferimento per il trasporto sul loro territorio di gas liquidi o di miscele di gas liquidi, fino a quando le disposizioni relative alle temperature di riferimento per determinate zone climatiche siano inserite nelle norme europee e se ne faccia riferimento nell'allegato II.1 della presente direttiva

7. Gli Stati membri possono mantenere in vigore, sul loro territorio, disposizioni della legislazione nazionale in vigore al 31 dicembre 1996 per quanto riguarda l'apposizione di un codice di azione d'urgenza in sostituzione del numero di identificazione del pericolo, prescritto dall'allegato II.1 della presente direttiva.

8. Per i trasporti attraverso il tunnel sotto la Manica, Francia e Regno Unito possono imporre disposizioni più rigorose di quelle stabilite dalla presente direttiva.

9. La presente direttiva non pregiudica il diritto di uno Stato membro di adottare regolamentazioni relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia, applicabili sul suo territorio e a quelle Parti contraenti dell'Organizzazione per la cooperazione ferroviaria (OSJD) che non sono Parti contraenti del COTIF. Tali regolamentazioni si applicano soltanto al trasporto di merci pericolose per ferrovia tramite carri autorizzati in uno Stato che non è Parte contraente del COTIF. Gli Stati membri interessati devono garantire il mantenimento di un livello di sicurezza equivalente a quello assicurato dal RID mediante l'adozione di misure ed obbligazioni appropriate.

## II.3. Disposizioni nazionali supplementari

Deroghe concesse agli Stati membri in base all'articolo 7, paragrafo 2, per il trasporto di merci pericolose all'interno del loro territorio.

Identificativo della deroga: RA-a/b1/b2-MS-nn
RA= ferrovia
a/b1/b2= Articolo 7, paragrafo 2), lettera a/b1/b2
MS= Sigla dello Stato membro
Nn= numero di ordine

***In base all'articolo 7, paragrafo 2, lettera a)***

**DE Germania**

**RA–a–DE–1**

Oggetto: Esenzione di piccole quantità di talune merci per uso privato.

Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva: Tabella del capitolo 3.2 per taluni numeri ONU nelle classi da 1 a 9.

Contenuto dell'allegato della direttiva: Autorizzazione al trasporto e disposizioni.

Contenuto della normativa nazionale: Classi da 1 a 9; esenzione per quantità molto limitate di vari prodotti imballati e quantità per uso privato; massimo 50 kg per unità di trasporto; applicazione dei requisiti generali di imballaggio per imballaggi interni.

Riferimento iniziale alla normativa nazionale: 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.

Osservazioni: Deroga limitata al 31.12.2004.

Numero di lista: 14*.

**RA–a–DE-2**

Oggetto: Autorizzazione all'imballaggio combinato.

Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva: 4.1.10.4 MP2

Contenuto dell'allegato della direttiva: Divieto di imballaggio combinato.

Contenuto della normativa nazionale: Classi 1.4S, 2, 3 e 6.1; autorizzazione all'imballaggio combinato di oggetti in classe 1.4S (cartucce per armi di piccolo calibro), aerosol (classe 2) e materiali per la pulizia e il trattamento contenuti nelle classi 3 e 6.1 (numerazione ONU) per essere venduti in imballaggi combinati nel gruppo II di imballaggio e in piccole quantità.

Riferimento iniziale alla normativa nazionale: 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.

Osservazioni: Numero di lista: 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

**FR Francia**

**RA–a–FR–1**

*Oggetto:* Trasporto di bagaglio registrato nei treni passeggeri.

Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva: 7.7

Contenuto dell'allegato della direttiva: Materiali e oggetti RID non trasportabili nel bagaglio.

*Contenuto della normativa nazionale:* I materiali e gli oggetti RID trasportabili come colli espressi possono essere trasportati come bagaglio nei treni passeggeri.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (decreto RID) — Articolo 18.

**RA–a–FR-2**

*Oggetto:* Colli di materiali pericolosi trasportati nei treni passeggeri.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 7.7

Contenuto dell'allegato della direttiva: Materiali e oggetti RID non trasportabili come bagaglio a mano.

Contenuto della normativa nazionale: Il trasporto come bagaglio a mano di colli di materiali pericolosi per uso personale o professionale dei passeggeri è autorizzato a determinate condizioni: si applicano soltanto le disposizioni relative all'imballaggio, alla marcatura e all'etichettatura dei colli di cui ai capitoli 4.1, 5.2 e 3.4.

Riferimento iniziale alla normativa nazionale: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (decreto RID) — Articolo 19.

*Osservazioni:* Alle persone affette da patologie respiratorie è consentito il trasporto di contenitori portatili per il gas nella quantità necessaria per un tragitto.

**RA–a–FR-3**

*Oggetto:* Trasporto di materiali pericolosi per le esigenze del vettore ferroviario.

Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva: 5.4.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Informazioni relative ai materiali pericolosi da indicare nella lettera di vettura.

*Contenuto della normativa nazionale:* Il trasporto, per le esigenze del vettore ferroviario, di quantità di materiali pericolosi non superiori ai limiti stabiliti al punto 1.1.3.6 non è soggetto all'obbligo di dichiarazione del carico.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (decreto RID) — Articolo 20.2.

**RA–a–FR-4**

*Oggetto:* Esenzione dall'etichettatura di determinati vagoni postali.

Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva: 5.3.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Obbligo di apporre etichette sulle pareti dei vagoni.

*Contenuto della normativa nazionale:* Sono soggetti all'obbligo di etichettatura solo i vagoni postali che trasportano oltre 3 tonnellate di materiale della stessa classe (ad eccezione di 1, 6.2 o 7).

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (decreto RID) — Articolo 21,1.

**RA–a–FR-5**

*Oggetto:* Esenzione dall'etichettatura di determinati vagoni adibiti al trasporto di container di dimensioni ridotte.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.3.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Obbligo di apporre etichette sulle pareti dei vagoni.

*Contenuto della normativa nazionale:* Se le etichette apposte sui container in questione sono chiaramente visibili, i vagoni non sono soggetti all'obbligo di etichettatura.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (decreto RID) — Articolo 21,2.

**RA–a–FR-6**

*Oggetto:* Esenzione dall'etichettatura di vagoni adibiti al trasporto di veicoli stradali carichi di colli.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.3.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Obbligo di apporre etichette sulle pareti dei vagoni.

Contenuto della normativa nazionale: Se sui veicoli stradali sono apposte etichette indicanti i colli che essi contengono, i vagoni non sono soggetti all'obbligo di etichettatura.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (decreto RID) — Articolo 21,3.

**SE Svezia**

**RA–a–SE–1**

Oggetto: Non è necessario apporre etichette sui vagoni ferroviari adibiti al trasporto di merci pericolose per consegna espressa.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.3.1

Contenuto dell'allegato della direttiva: I vagoni ferroviari che trasportano merci pericolose devono recare apposite etichette.

Contenuto della normativa nazionale: Non è necessario apporre etichette sui vagoni ferroviari adibiti al trasporto di merci pericolose per consegna espressa.

Riferimento iniziale alla normativa nazionale: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Osservazioni:* Il RID prevede limiti quantitativi alle merci definibili “per consegna espressa”: si tratta perciò di piccole quantità.

**UK Regno Unito**

**RA–a–UK–1**

Oggetto: Trasporto di determinate merci radioattive a basso rischio quali orologi, rivelatori di fumo, rose di bussole.

Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva: Gran parte delle prescrizioni del RID.

Contenuto dell'allegato della direttiva: Prescrizioni relative al trasporto del materiale della classe 7.

*Contenuto della normativa nazionale:* Esenzione totale dall'applicazione delle norme nazionali per alcuni prodotti presenti in commercio e contenenti quantità limitate di materiale radioattivo.

Riferimento iniziale alla normativa nazionale: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996, reg 2(6) [as amended by Schedule 5 of the Carriage of Dangerous Goods (Amendment) Regulations 1999].

*Osservazioni:* Questa deroga rappresenta una misura a breve termine: non sarà più necessaria quando il RID verrà modificato in maniera coerente con le norme AIEA.

**RA–a–UK-2**

*Oggetto:* Riduzione delle restrizioni sul trasporto di sostanze esplosive di natura diversa e sul trasporto di esplosivi insieme ad altre merci pericolose in vagoni, veicoli e container (N4/5/6).

Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva: 7.5.2.1 e 7.5.2.2.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* Restrizioni relative ad alcuni tipi di carichi misti.

Contenuto della normativa nazionale: La normativa nazionale è meno restrittiva rispetto ai carichi misti di sostanze esplosive, a patto che il loro trasporto sia privo di rischi.

Riferimento iniziale alla normativa nazionale: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996, reg 2(6) [as amended by Schedule 5 of the Carriage of Dangerous Goods (Amendment) Regulations 1999].

*Osservazioni:* Il Regno Unito desidera consentire alcune varianti rispetto alle norme relative al trasporto contemporaneo di esplosivi di diversa natura e al trasporto di esplosivi insieme ad altre merci pericolose. Ogni variante è accompagnata da una limitazione della quantità di una o più delle parti costitutive del carico; le varianti sarebbero autorizzate soltanto a condizione che “siano state adottate tutte le misure ragionevolmente praticabili per evitare che gli esplosivi siano messi in contatto con tali merci, che essi le danneggino o che ne siano danneggiati".

Qui di seguito sono indicati alcuni esempi delle varianti che il Regno Unito potrebbe introdurre.

1. Gli esplosivi identificati con i numeri UN 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 e 0361 possono essere trasportati nello stesso veicolo su cui sono trasportate le merci pericolose identificate con il numero UN 1942.

2. Gli esplosivi identificati con i numeri UN 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 e 0453 possono essere trasportati nello stesso veicolo su cui sono trasportate le merci pericolose della categoria di trasporto 2 (ad eccezione di gas infiammabili e di sostanze infettive o tossiche) o le merci pericolose della categoria di trasporto 3 o qualsiasi combinazione di tali merci, purché la massa o il volume totale delle merci pericolose comprese nella categoria di trasporto 2 non sia superiore a 500 chilogrammi o litri e la massa totale netta di tali esplosivi non superi 500 chilogrammi.

3. Gli esplosivi di cui al punto 1.4G possono essere trasportati con i liquidi e i gas infiammabili della categoria di trasporto 2, con gas non infiammabili e non tossici della categoria di trasporto 3 oppure con qualsiasi combinazione di tali sostanze nello stesso veicolo, purché la massa o il volume delle merci pericolose non superi complessivamente 200 chilogrammi o litri e la massa netta totale degli esplosivi non sia superiore a 20 chilogrammi.

4. Gli articoli esplosivi identificati con i numeri UN 0106, 0107 e 0257 possono essere trasportati insieme ad articoli esplosivi compresi nel gruppo di compatibilità D, E o F del quale sono costituenti. La quantità totale degli esplosivi identificati con i numeri UN 0106, 0107 e 0257 non deve essere superiore a 20 chilogrammi.

**RA–a–UK-3**

*Oggetto:* Differenziazione della "quantità totale massima per unità di trasporto" per le merci della classe 1 nelle categorie 1 e 2 della tabella di cui al punto 1.1.3.1.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 1.1.3.1

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* esenzioni relative alla natura dell'operazione di trasporto.

*Contenuto della normativa nazionale:* stabilisce norme per le esenzioni per quantità limitate e i carichi misti di esplosivi.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(b).

*Osservazioni:* permettere diversi limiti quantitativi e fattori di moltiplicazione per il carico misto delle merci della classe 1, ossia 50 per la categoria 1 e 500 per la categoria 2. Ai fini del calcolo dei carichi misti, i fattori di moltiplicazione saranno "20" per il trasporto di merci della categoria 1 e "2" per quelli della categoria 2.

**RA–a–UK-4**

*Oggetto:* Adozione della deroga RA–a–FR-6.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 5.3.1.3.2.

*Contenuto dell'allegato della direttiva:* riduzione dell'obbligo di etichettatura per i carri merci trainati per ferrovia.

*Contenuto della normativa nazionale:* l'obbligo di etichettatura non si applica qualora la segnalazione del veicolo sia chiaramente visibile.

*Riferimento iniziale alla normativa nazionale:* The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(12).

*Osservazioni:* si tratta di una norma nazionale del Regno Unito già esistente.

***In base all'articolo 7, paragrafo 2, lettera b)1***

**DE Germania**

**RA–b1–DE–1**

Oggetto: Trasporto alla rinfusa di materie della classe 9 contaminate con PCB.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* 7.3.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: Trasporto alla rinfusa.

Contenuto della normativa nazionale: Autorizzazione al trasporto alla rinfusa in veicoli con casse mobili o contenitori sigillati impermeabili ai liquidi o alla polvere.

Riferimento iniziale alla normativa nazionale: 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.

Osservazioni: La deroga n. 11 è consentita fino al 31.12.2004; dal 2005, troveranno applicazione le stesse disposizioni contenute nell'ADR e RID.

Cfr. anche accordo multilaterale M137.

Numero di lista: 4*.

**RA–b1–DE-2**

Oggetto: Trasporto di rifiuti pericolosi in colli.

*Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva:* Parti da 1 a 5.

Contenuto dell'allegato della direttiva: Classificazione, imballaggio e marcatura.

*Contenuto della normativa nazionale:* Classi da 2 a 6.1, 8 e 9: i rifiuti devono essere imballati con un imballaggio interno (al momento della raccolta) e suddivisi in specifiche categorie di rifiuti (per evitare pericolose reazioni all'interno di un gruppo); utilizzo di speciali istruzioni scritte relative alle categorie di rifiuti e come lettera di spedizione; raccolta di rifiuti domestici e di laboratorio, ecc.

Riferimento iniziale alla normativa nazionale: 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.

Osservazioni: Numero di lista: 6*.

**SE Svezia**

**RA–b1–SE–1**

Oggetto: Trasporto di rifiuti pericolosi verso gli appositi impianti di smaltimento.

Riferimento all'Allegato I.1 della presente direttiva: Parte 2, capitoli 5.2 e 6.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: Classificazione, marcatura, etichettatura e prescrizioni per la costruzione e la verifica degli imballaggi.

Contenuto della normativa nazionale: La normativa contiene criteri di classificazione semplificati, prescrizioni meno restrittive per la costruzione e la verifica degli imballaggi e prescrizioni modificate per l'etichettatura e la marcatura. Anziché classificare i rifiuti pericolosi in base al RID, essa li suddivide in varie categorie; ogni categoria comprende sostanze che, in base al RID, possono essere imballate insieme (imballaggio in comune). Ogni imballaggio deve essere contrassegnato, anziché dal numero UN, dal codice della categoria di appartenenza dei rifiuti.

Riferimento iniziale alla normativa nazionale: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Osservazioni:* Queste norme si limitano a disciplinare il trasporto dei rifiuti pericolosi dai siti di riciclaggio pubblici agli appositi impianti di smaltimento.

## III

## Trasporto per vie navigabili interne

### III.1. ADN

I regolamenti allegati all'Accordo europeo in materia di trasporto internazionale di merci pericolose per vie navigabili interne (ADN), applicabili con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2009, cosi come l'articolo 3, lettere f) e h), l'articolo 8, paragrafi 1 e 3, l'articolo 17 e l'articolo 18 dell'ADN, nei quali per "parte contraente" è sostituito con "Stato membro", come opportuno.

### III.2. Disposizioni transitorie aggiuntive

-

### III.3. Disposizioni nazionali supplementari

-

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA

*Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose*

2. QUADRO ABM/ABB (GESTIONE PER ATTIVITÀ/SUDDIVISIONE PER ATTIVITÀ)

Settore politico: *Energia e trasporti*

Attività: *Sicurezza e protezione degli utenti dell'energia e dei trasporti*

3. LINEE DI BILANCIO

3.1. Linee di bilancio (linee operative e corrispondenti linee di assistenza tecnica e amministrativa - ex linee B e A) e loro denominazione:

*Sicurezza dei trasporti 06 0701 00*

3.2. Durata dell'azione e dell'incidenza finanziaria:

*Indeterminata, a decorrere dal 2008*

3.3. Caratteristiche di bilancio:

| **Linea di bilancio** | **Tipo di spesa** | | **Nuova** | **Partecipazione EFTA** | **Partecipazione di paesi candidati** | **Rubrica delle prospettive finanziarie** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *06 0701 00* | Spese non obblig. | Stanz. dissoc.[18] | No | No | No | **n.** [1A] |

[18] Stanziamenti non dissociati (SND)

4. SINTESI DELLE RISORSE

4.1. Risorse finanziarie

4.1.1. Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

[**Anno n = 2006**]

Mio EUR (al terzo decimale)

| **Tipo di spesa** | Sezione n. | | Anno n | n + 1 | n + 2 | n + 3 | n + 4 | n + 5 e segg. | Totale |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Spese operative**[19] | | | | | | | | | |
| Stanziamenti di impegno (SI) | 8.1. | a | | | 0.5 | | 0.5 | | 1.0 |
| Stanziamenti di pagamento (SP) | | b | | | 0.5 | | 0.5 | | 1.0 |
| **Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento**[20] | | | | | | | | | |
| Assistenza tecnica e amministrativa - ATA (SND) | 8.2.4. | c | | | | | | | |
| **IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO** | | | | | | | | | |
| **Stanziamenti di impegno** | | a+c | | | **0.5** | | **0.5** | | **1.0** |
| **Stanziamenti di pagamento** | | b+c | | | **0.5** | | **0.5** | | **1.0** |
| **Spese amministrative <u>non</u> incluse nell'importo di riferimento**[21] | | | | | | | | | |
| Risorse umane e spese connesse (SND) | 8.2.5. | d | | | | | | | |
| Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND) | 8.2.6. | e | | | | | | | |
| **Costo totale indicativo dell'intervento** | | | | | | | | | |

19 Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 del Titolo xx interessato.

20 Spesa che rientra nell'articolo xx 01 04 del Titolo xx.

21 Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 o xx 01 05.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane** | | a+c +d +e | | | | | | | |
| **TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane** | | b+c +d +e | | | | | | | |

**Cofinanziamento**

Mio EUR (al terzo decimale)

| Organismo di cofinanziamento | | Anno n | n + 1 | n + 2 | n + 3 | n + 4 | n + 5 e segg. | Totale |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| …… | f | | | | | | | |
| TOTALE SI comprensivo di cofinanziamento | a+c +d +e +f | | | | | | | |

4.1.2. Compatibilità con la programmazione finanziaria

■ La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore

☐ La proposta implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie

☐ La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'Accordo interistituzionale[22] (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie)

4.1.3. Incidenza finanziaria sulle entrate

■ Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate

☐ La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

Mio EUR (al primo decimale)

| | | Prima dell'azione [Anno n-1] | Situazione a seguito dell'azione | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Linea di bilancio | Entrate | | [Anno n] | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n + 5][23] |
| | *a) Entrate in valore assoluto* | | | | | | | |

22 Punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

23 Se la durata dell'azione supera i 6 anni, aggiungere alla tabella il numero necessario di colonne.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *b) Variazione delle entrate* | *Δ* | | | | | | |

4.2. Risorse umane in equivalente tempo pieno (ETP), compresi funzionari, personale temporaneo ed esterno – cfr. ripartizione al punto 8.2.1.

| **Fabbisogno annuo** | Anno n | n + 1 | n + 2 | n + 3 | n + 4 | n + 5 e segg. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Totale risorse umane | | | | | | |

## 5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI

### 5.1. Necessità dell'azione a breve e lungo termine

*L'aspetto finanziario della proposta e la presente scheda riguardano soltanto la traduzione nelle lingue della Comunità degli accordi internazionali, che costituiscono gli allegati della direttiva proposta. La proposta non ha altra incidenza per il bilancio dell'UE.*

*Un particolare problema è costituito dagli allegati delle direttive quadro 94/55/CE e 96/49/CE, che contengono la seguente menzione: "NB: Le versioni in tutte le lingue ufficiali della Comunità saranno pubblicate non appena sarà pronto in tali lingue il testo consolidato / modificato (dell'ADR/RID)". Per il Servizio giuridico ciò significa che l'ADR e il RID devono essere tradotti e pubblicati a cura della Commissione in tutte le lingue ufficiali della Comunità affinché queste direttive possano avere pieno effetto giuridico. L'ADR e il RID (così come l'ADN) constano ciascuno di un migliaio di pagine. Sono modificati ogni due anni e tali modifiche biennali rappresentano 150-200 pagine per documento. In particolare dopo l'ultimo allargamento, la Commissione non è più riuscita a far fronte a tale obbligo di traduzione. Dal 2003 (cicli relativi agli anni 2003, 2004, 2005 e il prossimo, 2007 già in fase di preparazione), solo le direttive della Commissione che modificano le direttive precedenti sono state tradotte e pubblicate, ma non i loro allegati. Gli Stati membri dispongono pertanto degli atti del diritto comunitario sui quali poggiano le misure legislative che devono adottare a livello nazionale, ma la Comunità non dispone della competenza per esigere che siano adottate le disposizioni nazionali né di avviare, all'occorrenza, una procedura d'infrazione. L'ADR, il RID e l'ADN esistono soltanto in inglese e in francese, mentre il RID è disponibile anche in tedesco. Ogni due anni, gli Stati membri traducono ai fini della loro legislazione nazionale le versioni consolidate degli accordi che applicano. Gli Stati membri non utilizzano generalmente le traduzioni della Commissione a tal fine, la cui utilità non appare pertanto evidente.*

### 5.2. Valore aggiunto dell'intervento comunitario, coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti finanziari

*La nuova proposta di direttiva mira a trasferire i compiti di traduzione e di pubblicazione nelle lingue nazionali dal livello comunitario al livello degli Stati membri. La Commissione dovrebbe pertanto sostenere finanziariamente le traduzioni effettuate a livello nazionale, in considerazione del fatto che i risparmi realizzati dalla Commissione in termini di costi di traduzione e di pubblicazione compenseranno il sostegno finanziario fornito agli Stati membri. Il primo esercizio finanziario per il quale occorrerà predisporre i necessari*

*stanziamenti sarà l'esercizio 2009, e tali stanziamenti dovranno essere disponibili ogni due anni.*

### 5.3. Obiettivi e risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio per attività (ABM) e relativi indicatori

*Obiettivo strategico della Commissione: Sicurezza*

*Obiettivo generale della DG: Sicurezza e protezione.*

*Obiettivo operativo della DG: Rafforzare la sicurezza dei trasporti.*

*La direttiva proposta semplificherà e armonizzerà le norme europee in materia di trasporto di merci pericolose, migliorando in tal modo la sicurezza e la protezione dei trasporti.*

*La parte finanziaria della proposta permetterà il recepimento della direttiva rendendo disponibili le traduzioni nazionali degli accordi internazionali allegati in tutte le lingue della Comunità.*

### 5.4. Modalità di attuazione (dati indicativi)

☐ ***Gestione centralizzata***

- ☐ diretta da parte della Commissione
- ☐ indiretta, con delega a:
  - ☐ agenzie esecutive
  - ☐ organismi istituiti dalle Comunità a norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario
  - ☐ organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico

■ ***Gestione concorrente o decentrata***

- ■ con Stati membri
- ☐ con paesi terzi

☐ ***Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)***

Osservazioni:

## 6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

### 6.1. Sistema di controllo

*La Commissione riceverà i lavori effettuati e effettuerà i pagamenti su questa base.*

### 6.2. Valutazione

*6.2.1. Valutazione ex-ante*

*Una valutazione dell'impatto è stata effettuata sulla base dell'opzione preferita, cioè l'azione legislativa proposta che mira a semplificare e armonizzare le norme dell'UE in materia di trasporto di merci pericolose, che ha ricevuto la preferenza nell'ambito di tutte le consultazioni. La parte finanziaria della proposta è un presupposto necessario per portare a termine la semplificazione.*

*6.2.2. Provvedimenti presi in seguito alla valutazione intermedia/ex-post (sulla base dell'esperienza acquisita in precedenti casi analoghi)*

*Una valutazione di questo settore politico è stata redatta da consulenti esterni nel 2004-2005 con il titolo "Valutazione della politica dell'UE relativa al trasporto di merci pericolosi dal 1994", come indicato al punto 1.3.1 della valutazione dell'impatto. La valutazione sosteneva l'idea che informa la proposta.*

*6.2.3. Modalità e periodicità delle valutazioni successive*

*Una valutazione corrispondente a quella di cui al punto 6.2.2 dovrà essere effettuata nel 2015.*

## 7. MISURE ANTIFRODE

*Poiché la Commissione effettuerà i pagamenti soltanto dopo avere ricevuto i lavori (traduzioni nazionali degli accordi internazionali), la cui qualità potrà essere controllata, non ci sono rischi di frode.*

## 8. DETTAGLI SULLE RISORSE

### 8.1. Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari [anno n = 2006]

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

| **(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)** | **Tipo di risultato** | **Costo medio** | Anno n | | Anno n + 1 | | Anno n + 2 | | Anno n + 3 | | Anno n + 4 | | Anno n + 5 e segg. | | **TOTALE** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | N. di risultati | Costo totale | N. di risultati | Costo totale | N. di risultati | Costo totale | N. di risultati | Costo totale | N. di risultati | Costo totale | N. di risultati | Costo totale | N. di risultati | Costo totale |
| OBIETTIVO OPERATIVO n. 1 [24] *Rafforzare la sicurezza nei trasporti* | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Azione 1 Proposta di direttiva relativa alle merci pericolose** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Risultato 1 | Traduzioni | 0.01 | | | | | 50 | 0.5 | | | 50 | 0.5 | | | 100 | 1.0 |
| Totale parziale Obiettivo 1 | | 0.01 | | | | | 50 | 0.5 | | | 50 | 0.5 | | | 100 | 1.0 |
| **COSTO TOTALE** | | 0.01 | | | | | 50 | 0.5 | | | 50 | 0.5 | | | 100 | 1.0 |

[24] Quale descritto nella sezione 5.3.

## 8.2. Spese amministrative

### *8.2.1. Risorse umane: numero e tipo*

| Tipo di posto | | Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari (**numero di posti/ETP**) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Anno n | Anno n + 1 | Anno n + 2 | Anno n + 3 | Anno n + 4 | Anno n + 5 |
| Funzionari o agenti temporanei[25] (XX 01 01) | A*/AD | | | | | | |
| | B*, C*/AST | | | | | | |
| Personale finanziato[26] con l'art. XX 01 02 | | | | | | | |
| Altro personale[27] finanziato con l'art. XX 01 04/05 | | | | | | | |
| **TOTALE** | | | | | | | |

8.2.2. Descrizione delle mansioni derivanti dall'azione

8.2.3. Origine delle risorse umane (statutaria)

- ☐ Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prolungare
- ☐ Posti pre-assegnati nell'ambito dell'esercizio SPA/PPB (Strategia politica annuale/Progetto preliminare di bilancio) per l'anno n
- ☐ Posti da richiedere nella prossima procedura SPA/PPB
- ☐ Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio interessato (riassegnazione interna)
- ☐ Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio SPA/PPB dell'anno considerato

[25] Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.
[26] Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.
[27] Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

8.2.4. Altre spese amministrative incluse nell'importo di riferimento (XX 01 04/05 – Spese di gestione amministrativa)

Mio EUR (al terzo decimale)

| Linea di bilancio<br><br>(numero e denominazione) | Anno n | Anno n + 1 | Anno n + 2 | Anno n + 3 | Anno n + 4 | Anno n + 5<br><br>e segg. | TOTALE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1. Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi gli afferenti costi del personale)** | | | | | | | |
| Agenzie esecutive[28] | | | | | | | |
| Altra assistenza tecnica e amministrativa | | | | | | | |
| - *intra muros* | | | | | | | |
| - *extra muros* | | | | | | | |
| **Totale assistenza tecnica e amministrativa** | | | | | | | |

8.2.5. Costi finanziari delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento

Mio EUR (al terzo decimale)

| Tipo di risorse umane | Anno n | Anno n + 1 | Anno n + 2 | Anno n + 3 | Anno n + 4 | Anno n + 5<br><br>e segg. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Funzionari e agenti temporanei (XX 01 01) | | | | | | |
| Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.)<br><br>(specificare la linea di bilancio) | | | | | | |
| **Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)** | | | | | | |

Calcolo – ***Funzionari e agenti temporanei***

[28] Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria relativa alle agenzie esecutive interessate.

| |
|---|
| |

| |
|---|
| Calcolo – ***Personale finanziato con l'art. XX 01 02*** |
| |

8.2.6. Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento

Mio EUR (al terzo decimale)

| | Anno n | Anno n + 1 | Anno n + 2 | Anno n + 3 | Anno n + 4 | Anno n + 5 e segg. | TOTALE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| XX 01 02 11 01 – Missioni | | | | | | | |
| XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze | | | | | | | |
| XX 01 02 11 03 – Comitati[29] | | | | | | | |
| XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze | | | | | | | |
| XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione | | | | | | | |
| **2 Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)** | | | | | | | |
| **3. Altre spese di natura amministrativa** (specificare indicando la linea di bilancio) | | | | | | | |
| **Totale spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse (NON incluse nell'importo di riferimento)** | | | | | | | |

[29] Precisare il tipo di comitato e il gruppo cui appartiene.

| |
|---|
| Calcolo – ***Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento*** |