III

(Altri atti)

SPAZIO ECONOMICO EUROPEO

DECISIONE DELL'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA

N. 258A/13/COL

del 25 giugno 2013

di accogliere una richiesta di deroga in base all'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), dell'atto di cui al punto 13c nel Capo I dell'Allegato XIII dell'accordo sullo Spazio economico europeo (*Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose)* di autorizzare il trasporto di rifiuti pericolosi come descritto all'articolo 12 del regolamento norvegese n. 384 del 1º aprile 2009, sul trasporto di merci pericolose *(Forskrift om landtransport av farlig gods*, in prosieguo: «il regolamento norvegese»), nei limiti in cui la società di trasporto abbia un consulente per la sicurezza «ADR» (Accordo europeo per il trasporto internazionale di merci pericolose su strada); e nella misura in cui coloro che manipolano e trasportano rifiuti pericolosi frequentino una formazione speciale prima di essere autorizzati a farlo

L'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA,

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

direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (in prosieguo: l'atto)

come adattata all'accordo SEE dal relativo protocollo 1,

visto l'articolo 9 dell'atto e le decisioni del comitato permanente nn. 3/12/SC e 4/12/SC,

vista la decisione dell'Autorità di vigilanza EFTA n. 88/13/COL del 27 febbraio 2013 (doc. n. 661691 EFTA) di presentare al comitato dei trasporti dell'EFTA i progetti di misure che saranno adottate dall'autorità di vigilanza EFTA per quanto riguarda la richiesta norvegese e che abilita il competente membro del Collegio ad adottare la decisione finale se il comitato dei trasporti EFTA approva il progetto di decisione all'unanimità,

considerando quanto segue:

Con lettera del 17 ottobre 2011 indirizzata all'Autorità (doc. n. 611939), il governo norvegese ha richiesto quattro deroghe nonché un'autorizzazione per una misura restrittiva sulla base dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera a) e dell'articolo 5, paragrafo 2, dell'atto. Nella richiesta si precisava che le deroghe costituivano disposizioni attuali dell'ordinamento giuridico nazionale di cui agli articoli 12, 13, 16, 21 e 28 del regolamento norvegese.

In una comunicazione del 24 agosto 2012 il governo norvegese ha informato l'Autorità del ritiro della sua domanda concernente l'articolo 21 del regolamento norvegese (equipaggiamenti pirotecnici d'emergenza) dalla richiesta di deroghe.

In conformità all'articolo 9 della direttiva 2008/68 e alle decisioni del comitato permanente n. 3/12/SC e 4/12/SC, l'Autorità ha presentato, il 5 ottobre 2012, un primo progetto delle misure da prendere per il comitato dei trasporti EFTA (in appresso «il comitato», doc.ti n. 648711 e n. 643174).

Questi progetti di misure si basavano su una relazione di valutazione dei rischi del 14 giugno 2012, come richiesto dall'autorità del Det Norske Veritas (DNV) (doc. n. 640432).

L'8 novembre 2012 il comitato si è riunito per esaminare i primi progetti di misure (doc. n. 652659, verbale della riunione).

Con lettera del 26 novembre 2012 (doc. n. 654691), il governo norvegese ha ritirato gli articoli 13 (autocisterna da aeroporto), 16 (valvola di sicurezza) e 28 (EX/II/III unità di trasporto) dalla domanda di deroga, mantenendovi tuttavia l'articolo 12 (trasporto di rifiuti pericolosi).

Di conseguenza, la rimanente deroga richiesta ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), dell'atto concerne l'articolo 12 del regolamento norvegese che autorizza il trasporto di rifiuti pericolosi in Norvegia. Tale disposizione è formulata come segue:

«Articolo 12 — Trasporto di rifiuti pericolosi

1. Fino a 500 kg netti per unità di trasporto/vagone ferroviario, il trasporto di merci pericolose, considerate come rifiuti pericolosi secondo le normative in materia di rifiuti, è assoggettato solo agli obblighi ADR e RID per quanto riguarda imballaggi individuali e raggruppati, serbatoi, stampigliatura, e documenti di trasporto.

2. Per la raccolta dei rifiuti liquidi in bidoni, scatole, ecc. imballaggi esterni come i fusti approvati dall'ONU, possono essere utilizzati grandi recipienti per imballaggi rigidi o grandi imballaggi. I resti di colla, vernici, soluzioni di resina o di sostanze simili in imballaggi con un massimo di 10 litri, possono essere trasportati su spalliere di palette, se adeguatamente protetti onde evitare dispersioni di materiale.

3. Rifiuti pericolosi provenienti dai nuclei domestici possono essere trasportati in apposite scatole a chiusura sicura. Tali scatole possono recare la dicitura «rifiuto pericoloso». Le disposizioni ADR/RID sull'imballaggio raggruppato non dovranno essere soddisfatte se sono state adottate sufficienti misure volte a evitare che si verifichino reazioni pericolose.

4. Il formulario di dichiarazione in conformità con le normative in materia di rifiuti può essere utilizzato come documento di trasporto.»

A questo proposito, i progetti di misure sottoposti al comitato il 5 ottobre 2012 sono così formulati:

«[L]a richiesta di deroga in relazione all'articolo 12 del regolamento norvegese concernente il trasporto di rifiuti pericolosi dovrebbe essere accolta nei limiti in cui la società di trasporti disponga di un consulente alla sicurezza ADR, e allorché i conducenti abbiano una patente di guida estesa, classe C o classe D. Per il resto, dovrebbe essere respinta».

Nella lettera del 26 novembre 2012, il governo norvegese ha indicato quanto segue:

«Articolo 12 Trasporto di rifiuti pericolosi

Il governo norvegese mantiene la sua richiesta all'Autorità di deroga nazionale in relazione al presente articolo, con alcuni adattamenti.

La Norvegia tiene a sottolineare che la patente di guida estesa (classe C o D) per i conducenti dei veicoli non è necessaria per la sicurezza del trasporto di merci pericolose.

La deroga comprenderà solo l'ADR. Inoltre, le società devono disporre di un consulente per la sicurezza ADR/RID. Le persone che manipolano e trasportano rifiuti pericolosi devono frequentare un corso di formazione speciale prima di poter essere autorizzati.»

A seguito di una richiesta dell'Autorità, il governo norvegese ha fornito i seguenti chiarimenti con e-mail del 13 dicembre 2012 (doc. n. 656664) per quanto riguarda le sue proposte di modifica:

«Questa proposta alternativa, per quanto riguarda i requisiti in materia di formazione, sarà limitata al trasporto su strada, e presuppone che i conducenti di veicoli che trasportano merci considerate rifiuti pericolosi devono essere formati sulle seguenti materie:

— requisiti generali per il trasporto delle merci considerate rifiuti pericolosi;

— principali tipi di rischi, compresa la loro stampigliatura ed etichettatura;

— misure di prevenzione e di sicurezza adeguate ai diversi tipi di pericolo;

— carico, scarico e trasporto di rifiuti pericolosi nella massima sicurezza;

— scopo e funzionamento dell'attrezzatura tecnica dei veicoli;

— informazioni di base che permettano di ridurre al minimo la probabilità di incidenti;

— procedure di reazione ad un'emergenza, comprese le misure che potrebbero rivelarsi necessarie per la propria sicurezza, quella della popolazione e dell'ambiente in caso di incidente;

— sensibilizzazione alla sicurezza.

Il datore di lavoro terrà un registro delle formazioni seguite dai conducenti che metterà a disposizione di questi ultimi o dell'autorità competente su richiesta.

L'esatta formulazione del nuovo punto 12 non è ancora del tutto pronta, ma la proposta contiene la sostanza del regolamento rivisto.»

Il 16 gennaio 2013 (doc. 659861), la DNV ha affermato che, a suo parere, le misure proposte dal governo norvegese sulla formazione speciale dei conducenti sono più adattate della proposta originaria di patente di guida di classe C o D.

Il 18 gennaio 2013 e il 1º febbraio 2013 (doc.ti n. 659983 e n. 661423), il governo norvegese ha ulteriormente modificato la sua proposta sulle esigenze di formazione nei seguenti termini:

«La normativa che disciplina il trasporto di merci pericolose in gallerie stradali e le opportune misure di riduzione dei rischi e gli interventi di emergenza per questo tipo di trasporti.»

«La durata della formazione è di almeno 6 unità didattiche. Il datore di lavoro terrà un registro delle formazioni seguite dai conducenti che metterà a disposizione di questi ultimi o dell'autorità competente su richiesta.»

Il 27 febbraio 2013 l'Autorità ha deciso di presentare al comitato i progetti di misure così modificati che adotterà per quanto riguarda la restante domanda di deroga della Norvegia in base all'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), dell'atto riguardante il trasporto di rifiuti pericolosi (decisione n. 88/13/COL); e di conferire al competente membro del Collegio la facoltà di adottare la decisione finale se il comitato approva i progetti di misure all'unanimità.

Con e-mail del 1º e del 13 marzo 2013, rispettivamente, i membri del comitato dei trasporti EFTA hanno approvato all'unanimità questi progetti di misure (doc.ti n. 666005, n. 665893 e n. 664435).

Di conseguenza, l'Autorità può accogliere la restante domanda di deroga della Norvegia in base all'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), dell'atto.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La richiesta di deroga, corrispondente all'articolo 12 del regolamento norvegese relativo al trasporto di rifiuti pericolosi, in base all'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), dell'atto il quale stabilisce che «*a condizione che non sia pregiudicata la sicurezza, gli Stati membri possono chiedere di derogare all'allegato I capo I.1…*» vale a dire all'allegato contenente l'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (accordo ADR), dovrebbe essere accettata nella misura in cui la società di trasporti ha un consulente alla sicurezza ADR, e nella misura in cui le persone che manipolano e trasportano rifiuti pericolosi seguono una formazione speciale prima di essere autorizzate a farlo ([1]).

I conducenti di veicoli che trasportano merci pericolose sono formati nelle seguenti materie:

— requisiti generali per il trasporto delle merci considerate rifiuti pericolosi;

— principali tipi di rischi, compresa la loro stampigliatura ed etichettatura;

— misure di prevenzione e di sicurezza adeguate ai diversi tipi di rischio;

— carico, scarico e trasporto di rifiuti pericolosi nella massima sicurezza;

— scopo e funzionamento dell'attrezzatura tecnica dei veicoli;

— informazioni di base che permettano di ridurre al minimo la probabilità di incidenti;

— procedure di reazione ad un'emergenza, comprese le misure che potrebbero rivelarsi necessarie per la propria sicurezza, quella della popolazione e dell'ambiente in caso di incidente;

— regolamenti che disciplinano il trasporto di merci pericolose nei tunnel stradali e le opportune misure di riduzione dei rischi e gli interventi per emergenze rispetto a tali trasporti.

— sensibilizzazione alla sicurezza.

La durata della formazione è di almeno 6 unità didattiche. Il datore di lavoro tiene un registro delle formazioni seguite dai conducenti che mette a disposizione di questi ultimi o dell'autorità competente su richiesta.

Articolo 2

La deroga di cui all'articolo 1 della presente decisione scade il 26 settembre 2015.

Articolo 3

La deroga di cui all'articolo 1 della presente decisione è pubblicata nella sezione SEE e nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, ai sensi del punto 6 del protocollo n. 1 dell'accordo SEE.

Articolo 4

Il Regno di Norvegia è destinatario della presente decisione che entra in vigore all'atto della notifica a tale Stato.

Articolo 5

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

Fatto a Bruxelles, il 25 giugno 2013

Per l'Autorità di vigilanza EFTA

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON	Xavier LEWIS
Membro del Collegio	*Direttore*

([1]) L'articolo 12 si applica soltanto al trasporto su strada.