

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

**N. 141**

## **ATTO DEL GOVERNO**

### **SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

Schema di decreto legislativo recante: «Attuazione della direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose»

*(Parere ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 7 luglio 2009, n. 88)*

---

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 26 ottobre 2009)**

---



*Il Ministro  
per i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVI D 76/09

Roma, 26 OTT. 2009

*Al Presidente*

Le trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose", approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 15 ottobre 2009.

In considerazione dell'imminente scadenza della delega Le segnalo, a nome del Governo, l'urgenza dell'esame del provvedimento da parte delle competenti Commissioni parlamentari pur se privo del parere della Conferenza Stato-Regioni, che mi riservo di trasmettere non appena sarà da me acquisito.

-----  
Sen.  
Renato Giuseppe SCHIFANI  
Presidente del  
Senato della Repubblica  
R O M A

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

L'allegato schema di decreto legislativo reca recepimento della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto di merci pericolose.

Tale direttiva, inserita nell'allegato B della legge comunitaria 2008, appresta, in un unico documento, una disciplina organica al trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovie e per vie navigabili interne.

Vengono così superate ed espressamente abrogate le direttive:

- 94/55/CE e successive modifiche, che fa riferimento all'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada, e che è stata recepita con DM 4 settembre 1996 e successive modifiche (ADR);
- 96/49/CE e 96/87/CE e successive modifiche, che fanno riferimento all'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia, e che sono state recepite con decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 41 (RID);
- 96/35/CE e successive modifiche, in materia di designazione e qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovie o per vie navigabili di merci pericolose, recepita con decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40;
- 2000/18/CE, recante prescrizioni minime applicabili all'esame di consulente per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia e per via navigabili di merci pericolose, recepita con il DM 6 giugno 2000, e successive modifiche.

Lo schema di decreto allegato consta di 15 articoli e tre allegati, dedicati ciascuno ad una delle tipologie di trasporto prese in considerazione dalla Direttiva 2008/68/CE.

L'articolo 1 definisce il campo di applicazione della adottanda disciplina, riproponendo fedelmente l'articolo 1, paragrafo 1 della direttiva stessa.

L'articolo 2 detta le definizioni: a tal riguardo si segnala che, per migliore raccordo con la normativa interna, il termine "nave" è stato sostituito da "unità navale" nella cui definizione si fa riferimento anche al galleggiante. Per la medesima finalità è stata introdotta la definizione di traghetto mentre, per semplicità espositiva, si è prevista la definizione di "Amministrazione" con riferimento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'articolo 3 prescrive le disposizioni generali: il comma 1 ripropone l'articolo 3 paragrafo 1 della direttiva, con l'esplicazione dei contenuti degli allegati ivi menzionati. Il comma 2 ripropone il paragrafo 2. La disciplina che ne deriva fa sostanzialmente rinvio ai divieti ed alle condizioni di autorizzazione al trasporto di merci pericolose, secondo quanto previsto dagli allegati di cui all'ADR, RID ed ADN, e fatte salve le eventuali deroghe concedibili ai sensi dell'art. 6, comma 2.

L'articolo 4, riproponendo il corrispondente articolo della direttiva, ripropone gli stessi principi generali di cui all'articolo 3 anche con riferimento al trasporto verso o da Paese extracomunitario.

L'articolo 5, con riferimento agli adeguamenti al progresso tecnico del RID, ADR e ADN - puntualmente trasposti nell'ordinamento comunitario quali allegati a direttive - prescrive che queste ultime sono recepite con decreto dell'Amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti, qualora siano di mero aggiornamento dei predetti allegati; qualora invece contemplino disposizioni diverse e/o ulteriori rispetto alle suddette prescrizioni tecniche, le stesse sono recepite con provvedimento dell'Amministrazione, di concerto con le Amministrazioni dell'Interno, dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, e delle altre Amministrazioni eventualmente interessate, ciascuna secondo i profili di specifica competenza.

Gli articoli 6, 7 e 8, soddisfano al contempo due finalità: riassumere i contenuti in materia di limitazioni e deroghe di cui agli articoli 5 e 6 della Direttiva ed apprestare un adeguato regime sanzionatorio per le violazioni tanto delle prescrizioni tecniche previste nell'ADR, RID e ADN, quanto alle eventuali ulteriori limitazioni potranno essere prescritte. Hanno una struttura sostanzialmente analoga e le differenze di formulazione saranno di seguito

evidenziate. Si procede pertanto all'esame dettagliato dell'articolo 168 decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni ed integrazioni, recante "Nuovo Codice della Strada", rubricato "disciplina del trasporto su strada dei materiali pericolosi", quale risulterebbe a seguito delle introducendo modifiche.

L'articolo 6 è relativo al trasporto su strada di merci pericolose: riformula il testo dell'articolo 168.

Confermato il comma 1 di tale articolo nel testo vigente, che opera un rinvio, ai fini della classificazione dei materiali pericolosi, a quelli appartenenti alle classi indicate negli allegati all'ADR, il primo comma, lettera a), dell'articolo in commento ne modifica il comma 2, al fine di fare un rinvio elastico alle prescrizioni in materia di circolazione, etichettaggio, imballaggio, carico, scarico e stivaggio sui veicoli stradali poste nel citato ADR e recepite nell'ordinamento interno.

Non è stato modificato il comma 3 del vigente art. 168, che prevede che le merci pericolose, il cui trasporto internazionale è ammesso da accordi internazionali, possono essere trasportate alle medesime condizioni anche sul territorio interno, salvo l'obbligo di munirsi della licenza o del permesso richiesti per il trasporto di merci esplosive o gas tossici.

La lettera b) del comma 1 dell'articolo 6 in commento, modifica il comma 4 del citato articolo 168 CdS: l'intento è stato quello di coniugare le precedenti disposizioni con quelle in materia di ulteriori limitazioni previste dall'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva.

Ne risulta pertanto che il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti può prescrivere con propri decreti, e previa notifica alla Commissione Europea ai fini dell'autorizzazione, disposizioni più rigorose per la disciplina del trasporto interno delle merci in parola, purché non relative alle caratteristiche costruttive dei veicoli.

E' confermata la vigente disposizione che attribuisce competenza al Ministero dell'interno per le prescrizioni relative a merci che presentano pericolo di esplosione o di incendio, come quella che prevede che con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministeri dell'interno, dello sviluppo economico e della salute, possono essere classificate quali merci pericolose, materie o oggetti non compresi nell'ADR

ma assimilabili a quelle ivi contemplate, e possono essere altresì dettate le condizioni di trasporto ed, eventualmente, l'obbligo di conseguire apposita autorizzazione per ogni singolo viaggio.

Del tutto nuovo è il comma 4-bis dell'articolo 168 CdS, che recepisce il paragrafo 5 dell'articolo 6 della direttiva: prevede infatti la possibilità in via eccezionale – a condizione che non sia compromessa la sicurezza e che le operazioni siano chiaramente definite e limitate nel tempo – che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministeri dell'interno, del Lavoro della salute e delle politiche sociali, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, possano rilasciare autorizzazioni individuali per operazioni di trasporto di merci pericolose su territorio nazionale che sono proibite o effettuate in condizioni diverse da quanto previsto negli allegati ADR, come recepiti nell'ordinamento.

Il comma 5 dell'articolo 168 CdS, che fa rinvio, per il trasporto di materie fissili o radioattive, ad apposite prescrizioni poste nell'art. 5 della legge n. 1860 del 1962, come modificato dall'articolo 2 del DPR n. 1704 del 1965.

La lettera d) del comma 1 dell'articolo 6 in commento introduce nell'ordinamento le disposizioni del paragrafo 2, della direttiva: prevede infatti la possibilità di accordare deroghe , con provvedimento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con i Ministeri dell'interno, del Lavoro della salute e delle politiche sociali, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, qualora il trasporto attenga a piccole quantità di merce, purché non si tratti di materia a media o alta radioattività, **ovvero attenga a merci pericolose destinate al trasporto locale su brevi distanze. E' espressamente previsto che a tali attività autorizzatorie si fa fronte nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente.**

Il comma 7 dell'articolo 168 CdS non è stato modificato: prevede una sanzione per l'ipotesi di eccedenza di carico del veicolo che trasporta merci pericolose.

I commi 8 e 8-bis, dell'articolo 168, anch'essi inalterati rispetto al testo vigente, sanzionano con il pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.842 a euro 7.369 chiunque trasporti merci pericolose senza la autorizzazione, ove prescritta, ovvero in condizioni diverse da quelle prescritte nella medesima autorizzazione per finalità di sicurezza.; è prevista inoltre la sanzione accessoria della sospensione della carta di circolazione della patente di guida per un periodo da due a sei mesi ed, in caso di reiterazione delle violazioni, la confisca amministrativa del veicolo.

La lettera e) del comma 1 dell'articolo 6 in commento opera una modifica di forma ai commi 9, 9-bis e 9-ter dell'articolo 168 CdS, raccordata con le modifiche apportate al comma 2 dell'articolo 168.

Il comma 9 dell'articolo 168, anch'esso inalterato rispetto al testo vigente, punisce con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 335 a euro 1.427 chiunque viola le prescrizioni fissate – ai sensi del comma 2 - dai provvedimenti di recepimento delle disposizioni comunitarie in materia de qua, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, relative a determinate operazioni puntualmente indicate, ovvero chi viola le ulteriori limitazioni prescritte per il trasporto nazionale di merci pericolose, ai sensi del comma 4.

Il comma 9-bis punisce con il pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 373 a euro 1.498 se le prescrizioni di cui ai summenzionati commi sono relative a dispositivi di equipaggiamento e protezione dei conducenti o dell'equipaggio, alla compilazione e tenuta dei documenti di trasporto o delle istruzioni di sicurezza.

Il comma 9-ter punisce con il pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 150 a euro 599 le residue prescrizioni poste nei più volte menzionati commi 2, 3 e 4 dell'art. 168.

Infine il comma 10 di tale ultimo articolo, anch'esso non modificato rispetto al testo vigente - operando un rinvio all'articolo 167, comma 9, CdS - prevede che le suesposte sanzioni si applicano sia al conducente che al proprietario del veicolo, nonché al committente quando si tratti di trasporto eseguito per suo conto esclusivo.

A tal riguardo si evidenzia che la logica sottesa all'impianto sanzionatorio su evidenziato è da sempre quella di una sorta di posizione preminente del committente rispetto al vettore che – quale parte economicamente più debole – potrebbe non essere in grado di rifiutare una commessa: pertanto le fattispecie di cui ai commi da 8 a 9-ter non sono a fattispecie soggettiva tipica, ma sono rivolte a “chiunque”, ed il rinvio all'articolo 167, comma 9, sta a significare una responsabilità oggettiva del committente, ovviamente con esclusione delle ipotesi di trasporto di collettame.

L'articolo 7 modifica l'articolo 35 del D.P.R. n. 753 del 1980 recante “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto”.

Nella sua vigente formulazione, tale articolo si palesa evidentemente inadeguato ed anacronistico, prevedendo che “Le merci pericolose e nocive, definite tali dalle norme in vigore, devono essere presentate al trasporto nell'osservanza e con i limiti di quanto stabilito dalle disposizioni emanate per le singole merci.

L'inesatta o incompleta dichiarazione della natura delle merci di cui al comma precedente, ovvero l'omessa denuncia del loro trasporto o deposito, è punita con l'ammenda da L. 100.000 a L.1.000.000 o con l'arresto fino a due mesi, oltre il pagamento delle tasse e soprattasse stabilite, e sempreché il fatto non costituisca reato più grave.”

Tale articolo è stato dunque completamente riscritto, a similitudine con il su illustrato articolo 168 CdS: sono state quindi trasposte nell'ordinamento interno, con rinvio elastico le disposizioni precettive contenute nei provvedimenti di recepimento degli allegati RID, al fine di correlarne le sanzioni. Sono state altresì previste le ipotesi di ulteriori limitazioni e deroghe previste dagli articoli 5 e 6 della direttiva.

Limitando l'esame dell'articolo 7 alle sole parti in cui lo stesso differisce dal dettato dell'articolo 168 CdS, come modificato dall'articolo 6 dell'emanando decreto legislativo, si fa presente che non si è ritenuto di poter operare anche con riferimento al trasporto ferroviario quella presunzione di posizione dominante che nel Codice della Strada, sin dal 1992, è posta in capo al committente: di conseguenza non è riproposto lo schema della responsabilità oggettiva in capo allo stesso.

**L'articolo 8 punisce con sanzione penale (ammenda da 5.000 a 15.000 euro ed arresto fino a sei mesi) chi trasporti, ovvero chi presenta al trasporto, merci pericolose senza la prescritta autorizzazione – ove richiesta – ovvero in difformità rispetto alle condizioni nella stessa poste.**

Gli articoli sanzionatori 9, 10 e 11, sono puntualmente riferiti al vettore, e prevedono sanzioni amministrative pecuniarie di diversa entità – in ragione della gravità della violazione – per l'ipotesi di inosservanza di altri puntuali precetti posti dell'allegato ADR. Con riferimento allo spedizioniere ed al caricatore, gli stessi sono puniti **con sanzione amministrativa pecuniaria** – ai sensi del comma 12 – per le ipotesi di violazione dei puntuali obblighi che il capitolo 1.4.2.1 ed il capitolo 1.4.2.2 del RID pongono rispettivamente in capo agli stessi.



Si applica la disciplina del Capo I della legge n. 689 del 1981. L'Autorità competente a ricevere il rapporto è stata individuata nel Prefetto del luogo ove è stata accertata la violazione.

**Quanto alla natura ed importo delle sanzioni, si evidenzia come le stesse siano state ponderate e commisurate tanto con riferimento alla gravità delle violazioni, quanto alla circostanza che si tratta di veicoli che trasportano quantità assai rilevanti di merce pericolosa (si pensi che un veicolo stradale può al massimo portarne 40 tonnellate), quanto infine alla assenza di sanzioni amministrative accessorie.**

**Anche con riferimento al comma 5 dell'articolo 35 del DPR 753 del 1980, come modificato, è espressamente previsto che a tali attività autorizzatorie si fa fronte nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente. E' inoltre previsto che gli importi delle relative sanzioni affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato.**

L'articolo 8 istituisce ex novo un regime di sanzioni per le ipotesi di violazione delle disposizioni delle prescrizioni tecniche dell'ADN, come recepite: è noto infatti che con l'emanando provvedimento si introduce per la prima volta nell'ordinamento la disciplina del trasporto merci pericolose su via di navigazione interna.

Presenta una struttura del tutto analoga a quella dell'articolo 7.

L'articolo 9 recepisce il dettato dell'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva, prevedendo che – qualora a seguito di incidente si debba ritenere che le disposizioni applicabili in materia di sicurezza si siano dimostrate insufficienti a limitare i danni inerenti alle operazioni di trasporto e si ritengano altresì sussistere ragioni di urgenza - previa mera notifica alla Commissione il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'Interno, dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare ed eventuali altre Amministrazioni interessate, ciascuna secondo i profili di specifica competenza, può disporre limitazioni ulteriori alle condizioni di trasporto.

L'articolo 10 riporta il contenuto dell'articolo 7 della direttiva e prevede che le disposizioni transitorie aggiuntive di interesse nazionale di cui agli allegati, possano essere adottate con provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'articolo 11 è dedicato alla disciplina del consulente per il trasporto di merci pericolose: tale articolo, che non trova corrispondenza nel testo della direttiva, appresta la necessaria disciplina di rango primario relativa a tale figura professionale prevista dai capitoli 1.8.3 del RID, dell'ADN e dell'ADR.

A tal riguardo deve sottolinearsi che la precedente disciplina in materia era posta nel decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40, attenendo principalmente ad obblighi del titolare dell'impresa e del consulente la cui inosservanza è sanzionata.

Proprio al fine di garantire l'effettività di tale disciplina, anche attraverso il meccanismo sanzionatorio previsto dal successivo articolo 12, è stata dunque introdotto nell'articolato in esame l'articolo in commento che, richiamate in materia le disposizioni contenute nei citati capitoli dell'ADR, ADN e RID (co. 1), detta prescrizioni tutte conformi a quelle poste dai citati allegati.

In particolare il legale rappresentante dell'impresa esercente attività di trasporto di merci pericolose ha l'obbligo di nominare un consulente della sicurezza e di comunicarne le generalità ad un Ufficio periferico del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici (co. 2 e 3).

Da tale obbligo possono essere esonerate talune imprese, ai sensi e nei limiti di quanto previsto dai relativi capitoli ADR, ADN e RID, con provvedimento dell'Amministrazione (co. 4).

In capo al consulente è posto l'obbligo di redigere una relazione annuale - e comunque ogni volta che intervengano eventi modificativi della prassi o delle procedure operative dell'impresa - nella quale, in relazione a ciascuna operazione dell'attività della stessa, devono essere indicate eventuali modifiche procedurali o

strutturali ai fini dell'ottimale esercizio in sicurezza (co. 5): tali relazioni devono essere conservate dal legale rappresentante per cinque anni (co. 6).

Il consulente deve altresì redigere una relazione nel caso avvenga un incidente e trasmetterla al legale rappresentante nonché, per il tramite degli uffici periferici del Dipartimento per il trasporto, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici dell'Amministrazione - al medesimo Dipartimento ed al Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile.

I commi da 8 a 13 attengono alla disciplina degli esami per il conseguimento del certificato di formazione professionale di consulente della sicurezza, anch'esso previsto dai citati capitoli dell'ADR, RID e ADN che disciplinano anche le modalità.

E' pertanto previsto che il certificato di che trattasi è rilasciato dal Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici a seguito di esame (co. 8) svolto secondo le modalità poste dai più volte citati allegati (co.9).

Con provvedimento dell'Amministrazione sono dettate le disposizioni applicative relative all'espletamento degli stessi, con particolare riferimento a quelli – pure previsti dalla normativa internazionale – relativi ad alcune tipologie limitate di merci pericolose (co. 10).

Il comma 11, ai fini della corresponsione dei diritti dovuti dai candidati per l'effettuazione dell'esame di primo rilascio o aggiornamento, fa rinvio alle disposizioni decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione di concerto con il Ministro del Tesoro, Bilancio e della Programmazione Economica 27 settembre 2000, n. 129 T. I predetti importi sono aggiornati con decreto interministeriale ogni due anni.

Il comma 12, rimette a provvedimento dell'Amministrazione la determinazione del numero e la composizione della commissione d'esame, disciplina che era dettagliatamente posta dall'articolo 4 del DM 6 giugno 2000, modificato dal DM 6 giugno 2004, recante norme applicative del decreto legislativo n. 40 del 2000 e recepimento della direttiva 2000/18/CE.

Il comma 13 ripropone la disposizione di cui all'art. 5, comma 7, del citato decreto legislativo n. 40 del 2000 e prevede che per la determinazione della misura dei compensi a favore dei componenti delle commissioni si applicano le disposizioni del DPCM 23 marzo 1995, pubblicato nella G.U. n. 134 del 10 giugno 1995.

Al fine di operare senza soluzioni di continuità nella formazione dei consulenti alla sicurezza, il comma 14 prevede che, ai fini della composizione delle commissioni e determinazione dei compensi spettanti ai componenti delle medesime, nonché dei diritti dovuti dall'utenza commissioni degli esami per il conseguimento del certificato di formazione professionale, continuano ad applicarsi le disposizioni attuative del decreto legislativo n. 40 del 2000 fino all'emanazione dei provvedimenti previsti dai commi 4, 10, 11 e 12. **In particolare è precisato che con decreto sono stabilite le tariffe per il**

**funzionamento delle commissioni di cui sopra e che queste, unitamente alle spese per i compensi di cui al comma 13, sono a carico dell'utenza, affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato e sono successivamente rassegnati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il funzionamento delle attività di che trattasi.**

Con riferimento alla disciplina posta dall'articolo 11 in commento, si evidenzia come trattasi di attività dell'Amministrazione già tutte espletate ai sensi del citato decreto legislativo n. 40 del 2000: pertanto dalle stesse non deriva alcun onere aggiuntivo per l'Amministrazione stessa.

L'articolo 12 prevede le sanzioni per l'ipotesi di violazione degli obblighi posti in capo al legale rappresentate dell'impresa e al consulente alla sicurezza. Analoga previsione era nell'articolo 6 del decreto legislativo n. 40 del 2000, rispetto alla quale gli importi sono stati aggiornati in euro ed aumentati.

In analogia con quanto previsto dal comma 6 del citato articolo 6, la competenza ad irrogare le sanzioni è stata rimessa al prefetto.

L'articolo 13 è dedicato alla qualificazione di figure professionali previste dalla normativa ADR, ADN e RID: si tratta di una disposizione affatto nuova, che non trova corrispondenza in precedenti provvedimenti in materia.

Invero, ai sensi della citata normativa internazionale, l'Amministrazione deve provvedere al "riconoscimento", ovvero alla qualificazione, di esperti chiamati a svolgere attività di controlli amministrativi per la valutazione della conformità, dei controlli periodici e dei controlli eccezionali previsti dalla normativa medesima (capitolo 1.8.6 dell'ADR, 6.8.2.4 del RID) : si tratta dell'esecuzione delle prove sulle cisterne (co. 1), di classificazione di taluni prodotti pericolosi (co. 2), di approvazione e monitoraggio di organismi di controllo per la valutazione di conformità, di controllo periodico, eccezionale e di supervisione del servizio interno di ispezione (co. 3).

Trattasi di attività che solo in parte erano già espletate dall'Amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti attraverso l'istituzione di apposite commissioni, che – ai sensi dell'emanando provvedimento – saranno partecipate anche dal Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile .

Talune delle attività in parola, peraltro, sono affatto nuove.

Deve tuttavia sottolinearsi come quelle già espletate – pur essendo evidentemente nell’interesse dei soggetti istanti - sono state a tutt’oggi assicurate in assenza di alcuna previsione che facesse obbligo a tali soggetti di corrispondere alcuna tariffa a fronte del servizio reso: pertanto il comma 4 dell’articolo in commento prevede che con decreto di concerto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e quello dell’Economia siano stabiliti gli importi delle tariffe suddette, **anche per il funzionamento delle commissioni previste dallo stesso articolo**, sulla base della copertura dei costi effettivi del servizio prestato, **posti a carico dell’utenza istante**. E’ previsto che le somme provenienti dalle maggiori entrate siano versate all’entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente rassegnate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il funzionamento ed il potenziamento delle attività medesime.

L’articolo 14 dispone l’abrogazione delle norme derivanti dal recepimento delle direttive 94/55/CE, 96/49/CE, 96/35/CE e 2000/18/CE: sono puntualmente indicati i relativi provvedimenti di recepimento (co. 1).

A tal riguardo si precisa che, alla lett. b), sono state fatte espressamente salve le disposizioni di cui agli articoli 1, comma 1, lettera d) e 2, comma 5 del decreto legislativo n. 41 del 1999.

In particolare, il citato art. 2, comma 5, detta prescrizioni sulla gestione delle attività di manovra e delle soste c.d. “tecniche” negli impianti di traghettamento. Il comma fu approvato in attuazione di una norma della direttiva 1996/49/CE che consentiva agli Stati membri di stabilire requisiti di sicurezza specifici relativamente a settori non disciplinati dall’allegato della direttiva, tra i quali specificamente le “operazioni correlate al trasporto, come lo smistamento o lo stazionamento”.

Pur non risultando di immediata comprensione se esso sia da considerarsi compatibile con le disposizioni della direttiva 2008/68/CE e del decreto di recepimento in illustrazione, deve tuttavia sottolinearsi come, nel nuovo contesto normativo, la norma non ha comunque perso la sua funzionalità alla sicurezza complessiva del sistema della circolazione delle merci pericolose, in quanto una interpretazione che facesse optare per la sua abrogazione farebbe venir meno la disciplina speciale della c.d. “sosta tecnica”.

Inoltre, e per ragioni analoghe, appare opportuno fare chiarezza sulla sopravvivenza della definizione di “trasporto” attualmente in vigore, posto che la direttiva 2008/68 non interviene ad innovarla.

Inoltre, considerato che la direttiva suddetta prevede comunque per gli Stati membri la facoltà di “mantenere o introdurre disposizioni in settori non contemplati” da essa, purché “specifiche e chiaramente definite” (considerando 10) nonché la generale possibilità “di applicare norme più rigorose in materia di trasporto nazionale di merci pericolose” (considerando 13, art. 5), si è optato per un’espressa salvezza degli artt. 1 comma 1 lett. d) e 2 comma 5 dell’abrogando D.Lgs. 41/99.

Il comma 2, fatta salva la disposizione di cui al summenzionato articolo 11, comma 14, reca una norma di abrogazione di chiusura, con riferimento ad ogni altra disposizione comunque contraria o incompatibile con l’adottando decreto.

**L’articolo 15 reca la clausola di invarianza degli oneri.**

L’articolo 16 è ritualmente dedicato all’entrata in vigore.

**Dall’attuazione del provvedimento non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Su richiesta della Ragioneria generale dello Stato, si allega comunque relazione tecnica.**

## **ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)**

### **SEZIONE 1 - CONTESTO ED OBIETTIVI**

#### **A) Descrizione del quadro normativo vigente**

La direttiva 2008/68/CE del 24 settembre 2008, inserita nell'allegato B della legge comunitaria 2008, appresta, in un unico documento, una disciplina organica al trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovie e per vie navigabili interne.

Vengono così superate ed espressamente abrogate le direttive:

- 94/55/CE e successive modifiche, che fa riferimento all'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada, e che è stata recepita con DM 4 settembre 1996 e successive modifiche (ADR);
- 96/49/CE e 96/87/CE e successive modifiche, che fanno riferimento all'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia, e che sono state recepite con decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 41 (RID);
- 96/35/CE e successive modifiche, in materia di designazione e qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovie o per vie navigabili di merci pericolose, recepita con decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40;
- 2000/18/CE, recante prescrizioni minime applicabili all'esame di consulente per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia e per via navigabili di merci pericolose, recepita con il DM 6 giugno 2000, e successive modifiche.

La direttiva dunque assume quali prescrizioni tecniche di riferimento quelle di cui agli allegati agli accordi ADR, RID e ADN, rispettivamente in tema di trasporto su strada, ferrovia e vie d'acqua navigabili interne. Prevede inoltre che gli Stati membri possano prevedere con propri provvedimenti deroghe, limitazioni o esenzioni, rispetto a tali prescrizioni, secondo condizioni ben precise: tali facoltà sono state ribadite nello schema di decreto legislativo, al fine di determinare la competenza all'emanazione dei singoli provvedimenti in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con le altre Amministrazioni per quanto di rispettiva competenza.

Nello schema di decreto sono infine previste delle sanzioni per le ipotesi di violazione delle suddette prescrizioni. Inoltre, poiché in seno ai citati allegati ADR, RID e ADN sono posti gli obblighi inerenti alla figura del consulente della sicurezza del trasporto di merci pericolose, prima disciplinato dal decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40, sono riproposte le sanzioni per la mancata osservanza di quelle disposizioni.

#### **B) Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa e citazione delle relative fonti di informazione**

Posto che nella materia in esame dal 1997 sono intervenute direttive comunitarie, non si sono riscontrate particolari criticità o carenze, fatta eccezione per la disposizione di cui all'articolo 35 del D.P.R. n. 753 del 1980 recante "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto".

Invero, nella sua vigente formulazione, tale articolo pone un generico obbligo di presentare le merci pericolose al trasporto in conformità ad altrettanto generiche prescrizioni: previsione che sembra troppo vaga, specie se confrontata con quella puntuale vigente nell'articolo 168 del Codice della Strada, ed assolutamente inadeguata nella sanzione: ammenda da 100.000 lire ad 1.000.000 lire o arresto fino a due mesi.

Tale articolo è stato dunque riscritto, sostituito da una serie di disposizioni più complesse che richiamano fattispecie puntuali dell'ADR, responsabilità puntuali della pluralità di soggetto coinvolti nelle operazioni di trasporto, sanzioni graduate in relazione alla gravità della condotta.

**C) Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, con riferimento al contesto internazionale ed europeo.**

Il trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia o per vie navigabili interne comporta un considerevole rischio di incidenti: da tempo, pertanto, in sede europea sono state adottate misure atte ad assicurare che tale tipo di trasporto sia effettuato nelle migliori condizioni di sicurezza possibili.

Al fine di instaurare un regime comune che contempli tutti gli aspetti del trasporto interno di merci pericolose, in sede UE è stato ritenuto opportuno sostituire le precedenti direttive, dedicate a singole tipologie di trasporto (su strada o su ferrovia) con un'unica direttiva che comprenda anche le disposizioni applicabili al trasporto mediante vie navigabili interne.

Poiché la maggioranza degli Stati membri è parte contraente dell'accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose su strada («ADR»), soggetta al regolamento relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per ferrovia (RID) e, ricorrendone i presupposti, parte dell'accordo

europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per vie navigabili interne (ADN) .- prescrizioni tutte relative al trasporto internazionale in sicurezza di merci pericolose - è stato stimato opportuno che tali norme fossero estese anche al trasporto nazionale, in modo da armonizzarne in tutta la Comunità le condizioni di trasporto.

**D) Descrizione degli obiettivi da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentono la verifica del grado di raggiungimento.**

L'obiettivo è pertanto quello di assicurare, anche nel trasporto interno, l'osservanza delle prescrizioni tecniche poste dagli allegati all'ADR, RID e ADN, per la sicurezza della circolazione delle merci pericolose anche in regime di intermodalità.



#### **E) Indicazione delle categorie di soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio**

Sono destinatari delle emanande disposizioni tutti coloro che, soggetti pubblici o privati, sono coinvolti nella filiera del trasporto di merci pericolose su strada, ferrovie o vie d'acqua navigabile interna: così, a titolo esemplificativo, da coloro che sono deputati all'imballaggio ed etichettaggio delle merci, a coloro che hanno il compito di carico e scarico delle stesse; dal proprietario del mezzo di trasporto al conducente dello stesso, fino al consulente della sicurezza dei trasporti di tali merci, del quale ogni impresa deve dotarsi.

Obblighi e soggetti chiamati all'osservanza sono puntualmente descritti dagli allegati alla direttiva recependo, che costituiscono allegati all'emanando decreto legislativo.

### **SEZIONE 2 – PROCEDURE DI CONSULTAZIONE**

#### **Procedure di consultazione effettuate – Modalità seguite e soggetti consultati**

Il provvedimento è stato redatto sulla base di consultazioni con gli Uffici competenti di questa amministrazione, nonché in considerazione delle osservazioni formulate da tutte le altre Amministrazioni partecipanti al tavolo tecnico costituito presso il Dipartimento per le Politiche Comunitarie.

### **SEZIONE 3 - VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO (OPZIONE ZERO)**

#### **Valutazione Opzione Zero e prevedibili effetti**

L'intervento normativo è necessario in quanto previsto dalla legge comunitaria 2008 (che prevede appunto la delega per il recepimento delle direttive contenute nella stessa legge).

### **SEZIONE 4 – VALUTAZIONI OPZIONI ALTERNATIVE DI INTERVENTO REGOLATORIO**

#### **Opzioni alternative di intervento regolatorio**

Non sono ravvisabili opzioni alternative, sia per la precisa indicazione fornita dalla citata legge comunitaria 2008, sia per la necessità di introdurre disciplina sanzionatoria.

### **SEZIONE 5 – GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA**

#### **A) Metodo ed analisi applicato per la misurazione degli effetti**

Non rilevati

#### **B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta**

Non rilevati, in quanto la scelta era obbligata dalla legge comunitaria 2008

#### **C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti**

Non sono previsti specifici obblighi informativi

**D) Comparazione con altre opzioni esaminate**

Non sono state previste opzioni alternative all'intervento normativo

**E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio**

Il provvedimento ha una valenza di novità solo con riferimento alla navigazione interna, per la quale per la prima volta si dettano prescrizioni relative al trasporto di merci pericolose.

I settori del trasporto su strada e su ferrovia, al contrario, da tempo hanno recepito analoghe direttive.

**SEZIONE 6 – INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE**

Il provvedimento in esame non comporta effetti sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva del sistema economico.

**SEZIONE 7 – MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO**

**A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.**

L'attuazione delle disposizioni recate dal decreto è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché alle Amministrazioni dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile. Per l'adozione di possibili provvedimenti di ulteriori limitazioni o deroghe o esenzioni, sono coinvolte anche Amministrazioni secondo i profili di competenza.

**B) Eventuali azioni per la pubblicità ed informazione dell'intervento**

Non sono previste azioni specifiche per la pubblicità ed informazione dell'intervento

**C) Strumenti di controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio**

Non è prevista in ambito nazionale specifica attività di monitoraggio del provvedimento, diversa o ulteriore rispetto alle attività di polizia effettuate in ambito stradale, ferroviario e per vie di acqua interna.

**D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione – Aspetti prioritari da sottoporre eventualmente alla VIR**

Essendo la materia oggetto di disciplina armonizzata a livello comunitario, modifiche all'emanando provvedimento saranno arrecate dall'adozione di direttive modificative della 2008/68/CE.

E' pertanto previsto che con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti saranno recepite le direttive comunitarie in settore, concernenti adeguamento al progresso scientifico e tecnico degli allegati ADR, RID e ADN.

E' previsto invece il concerto delle altre Amministrazioni competenti, ed in specie dell'Interno, dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, qualora siano da recepirsi

direttive comunitarie concernenti modifiche ed adeguamenti in materia di trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia o per via navigabile interna, diverse o ulteriori.

**Il Capo Ufficio Legislativo**  
(Cons. Gerardo Mastrandrea)

## ANALISI TECNICO-NORMATIVA

**Amministrazione proponente:** Ministro per le politiche europee e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

**Titolo:** Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva comunitaria 2008/68/CE relativa al “trasporto interno di merci pericolose”.

**Indicazione referente dell'amministrazione proponente:** Ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

### PARTE I. ASPETTI TECNICO NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

**1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo:** il provvedimento in esame recepisce nell'ambito dell'ordinamento interno la direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 n. 2008/68/CE relativa al “trasporto interno di merci pericolose”.

La suddetta direttiva interviene a normare, *ex novo* e con un unico documento, tutta la materia del trasporto di merci pericolose su strada, ferrovia e vie d'acqua navigabile interna, assumendo quali allegati recanti prescrizioni tecniche, quelli di cui agli accordi internazionali ADR, RID e ADN.

Nella materia del trasporto di tali merci su strada e ferrovia, in precedenza singole direttive, già recepite nell'ordinamento interno, avevano riguardato le singole modalità di trasporto: del tutto nuova per il nostro ordinamento è invece l'adozione della disciplina di che trattasi con riferimento alla navigazione interna, scelta peraltro che, ai sensi della direttiva in commento, si poneva come opzionale, ma alla quale l'Amministrazione ha ritenuto di aderire per le evidenti implicazioni di maggior livello della sicurezza della circolazione delle merci pericolose, anche in situazioni di intermodalità.

**2) Analisi del quadro normativo nazionale:** il presente decreto è emanato in attuazione della delega al Governo di cui all'articolo 1 della legge 7 luglio 2009, n. 88 – legge comunitaria 2008.

**3) Incidenza delle norme proposte su leggi e regolamenti:** Il legislatore comunitario, con la direttiva 2008/68/CE, ha inteso introdurre nell'ordinamento comunitario, con unico documento, tutta la materia relativa al trasporto interno di merci pericolose - su strada, ferrovia e vie d'acqua navigabili interne -

abrogando contestualmente le precedenti direttive dedicate alle singole tipologie di trasporto.

Conseguentemente l'emanando decreto legislativo – strumento normativo primario al fine di prevedere sanzioni correlate alle ipotesi di violazione delle prescrizioni - abroga espressamente i singoli provvedimenti normativi che, nel tempo, avevano recepito le precedenti direttive.

Il testo proposto, in definitiva, recepisce in modo direttamente prescrittivo il contenuto obbligatorio della direttiva: anche laddove la stessa prevede delle mere facoltà (di ulteriori limitazioni o deroghe ed esenzioni), tali facoltà sono espressamente richiamate nel testo al fine di individuare le amministrazioni competenti all'emanazione dei provvedimenti di esercizio delle stesse.

E' infine previsto che il recepimento di ulteriori direttive che si limitino ad aggiornare al progresso tecnico i suddetti allegati possa avvenire con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con le Amministrazioni interessate, per i profili di rispettiva competenza.

**4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali:*** Non sussistono profili di incompatibilità.

**5) *Analisi della compatibilità con le competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale:*** afferendo la materia trattata a questioni di sicurezza dei trasporti, nonché a tutela dell'ambiente, e costituendo recepimento di direttiva comunitaria, non sono ravvisabili problemi di compatibilità con le competenze delle regioni e delle autonomie locali.

**6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, co. I, della Costituzione:*** non sussistono problemi di interferenza con le fonti legislative che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali.

**7) *Verifica dell'assenza di rilegificazione e dell'utilizzabilità delle possibilità di delegificazione:*** è stata verificata l'assenza di rilegificazione.

**8) *Verifica dell'assenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter:*** non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento; del resto trattasi di normativa armonizzata a livello comunitario.

**9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o su analogo oggetto:*** nulla da segnalare.

## **PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO ED INTERNAZIONALE**

*10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario:* il provvedimento recepisce fedelmente le disposizioni di cui alla direttiva 2008/68/CE.

*11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto:* non risultano procedure di infrazione al riguardo.

*12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali:* il testo risponde agli obblighi assunti in sede comunitaria dallo Stato italiano in tema di recepimento della normativa armonizzata, tra l'altro, in materia de qua e non configge con altri obblighi internazionali.

*13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto:* nulla da segnalare.

*14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto:* nulla da segnalare.

*15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea:* la disciplina, nella parte di non facoltativo recepimento, è armonizzata a livello comunitario

## **Parte III. ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO**

*1) Individuazione delle definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso:* le disposizioni del decreto legislativo non introducono nuove definizioni normative.

*2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi:* è stata positivamente verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti negli articoli del provvedimento.

**3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti:** il decreto in esame interviene a modificare le disposizioni di cui all'articolo 168 (*Disciplina del trasporto su strada dei materiali pericolosi*) del decreto legislativo n. 285 del 1992, e s.m.e i., recante "Nuovo Codice della Strada", al fine di adeguarne le previsioni con le emanande novità in tema di trasporto di merci pericolose su strada ed, in particolare, al fine di prevedere specifiche sanzioni per chi violi le prescrizioni ulteriormente restrittive che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con le altre Amministrazioni competenti, può emanare in materia.

E' invece completamente riscritto l'articolo 35 del D.P.R. n. 753 del 1980 recante "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto": alla sua vigente formulazione, che pone un generico obbligo di presentare le merci pericolose al trasporto in conformità ad altrettanto generiche prescrizioni, si sostituisce un articolo più complesso che richiama fattispecie puntuali dell'ADR, responsabilità puntuali della pluralità di soggetto coinvolti nelle operazioni di trasporto, sanzioni graduate in relazione alla gravità della condotta.

**4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo:** così come la direttiva abroga espressamente tutte le precedenti direttive in materia *de qua*, allo stesso modo il decreto legislativo in esame abroga espressamente i singoli provvedimenti normativi che direttive, nel tempo, avevano recepito.

Sono espressamente fatte salve, tuttavia, quelle disposizioni che – non strettamente riferibili alle direttive *illo tempore* recepite – erano state introdotte a corollario dell'allora *introducenda* disciplina, e che conservano una loro efficacia precettiva a prescindere dalle abrogazioni operate, senza evidentemente porsi in contrasto con le nuove disposizioni.

**5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla norma vigente:** nulla da segnalare.

**6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto anche a carattere integrativo o correttivo:** non sussistono attualmente deleghe aperte sulla materia oggetto del provvedimento.

**7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione:** Lo schema di decreto rinvia a provvedimenti dell'Amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti per individuare:

- le condizioni alle quali le imprese esercenti l'attività di trasporto di merci pericolose possono essere esonerate dall'osservanza dell'obbligo di nominare il consulente per la sicurezza;
- disposizioni applicative agli esami per la qualifica di consulente, con particolare riferimento a quelli relativi ai consulenti di imprese specializzate nel trasporto di determinati tipi di merci pericolose.

In entrambi i casi si tratta di esplicitare con atto amministrativo le opzioni già previste, a condizioni e limiti ben definiti, dagli allegati tecnici dell'ADR, RID e ADN, e peraltro già introdotte con i decreti di recepimento delle direttive oggi abrogate: è pertanto previsto, al fine di non arrecare soluzione di continuità all'accesso ad una formazione professionale, che le vecchie disposizioni in materia restino in vigore fino all'entrata in vigore dei nuovi provvedimenti.

*8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi: nulla da segnalare.*



## RELAZIONE TECNICO-FINANZIARIA

Dal provvedimento in esame non derivano nuovi oneri o maggiori oneri, né minori entrate, a carico della finanza pubblica.

Gli artt. 6, 7 e 8, con riferimento rispettivamente al trasporto interno di merci pericolose su strada, ferrovia e navigazione interna, prevedono – tra l'altro – che possano essere rilasciate autorizzazioni individuali per trasporti di regola proibiti o effettuati in condizioni diverse da quelle generali, ovvero deroghe per limitati tragitti: è espressamente previsto che a tali attività si farà fronte nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente, rientrando le stesse nella ordinaria attività delle amministrazioni interessate.

Quanto all'attività di vigilanza sull'osservanza delle prescrizioni, anche in tal caso si tratta di attività che erano già espletate nell'ambito del trasporto su strada ed in parte anche su quello ferroviario, con riferimento al comma 8 dell'articolo 35 del DPR n. 753 del 1980, come modificato dall'art. 7 dell'emanando provvedimento.

Si pone come nuova l'attività di vigilanza con riferimento alla navigazione interna e quella di cui ai commi da 9 a 12 del citato art. 35, come modificato.

Anche quest'ultime ultime verranno poste in essere nell'ambito delle risorse umane finanziarie e strumentali già esistenti: del resto, per tali attività deve ritenersi applicabile il disposto dell'articolo 2, co. 1, lett. c), ultimo periodo della legge n. 88 del 2009 (legge comunitaria 2008) che prevede che *“Le somme derivanti da sanzioni di nuova istituzione, stabilite con i provvedimenti adottati in attuazione della presente legge, sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere rassegnate, entro i limiti previsti dalla legislazione vigente, con decreti del Ministro dell'economia e delle finanze alle amministrazioni competenti all'irrogazione delle sanzioni.”*

Quanto alle attività relative alla formazione dei consulenti per il trasporto di merci pericolose ed all'attività di vigilanza di cui rispettivamente agli articoli 11 e 12, deve rilevarsi come per un verso si tratti di una disciplina già vigente nell'ordinamento ( cfr. decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40, e successive modifiche, di recepimento della direttiva 96/35/CE e DM 6 giugno 2000, di recepimento della direttiva 2000/18/CE), per altro si tratti di attività che, espletate a risorse umane e strumentali invariate, sono completamente poste a carico dell'utenza istante.

Lo stesso dicasi per le attività relative alla qualificazione di figure professionali previste dalla normativa ADR, RID e ADN: trattasi, in parte, di attività del tutto nuove;

per altre, addirittura di attività che tutt'ora sono svolte dall'Amministrazione, in favore dell'utenza istante, senza la previsione di alcuna tariffa per la copertura del costo del servizio reso.

Per tutte tali attività, che saranno assolte a risorse umane e strumentali invariate, è espressamente previsto che i costi siano posti a carico dell'utenza.

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2008/68/CE RELATIVA AL TRASPORTO INTERNO DI MERCI PERICOLOSE.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose;

Vista la legge 7 luglio 2009, n. 88 (Legge comunitaria 2008) ed in particolare l'articolo 1, commi 1 e 3, l'articolo 2 e l'allegato B;

Visto il nuovo codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni ed integrazioni;

Visto il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 4 settembre 1996 di recepimento della direttiva 94/55/CE, in materia di trasporto di merci pericolose su strada;

Visto il decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 41, e successive modificazioni di attuazione delle direttive 96/49/CE e 96/87/CE relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia;

Visto il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40, di attuazione della direttiva 96/35/CE relativa alla designazione ed alla qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovie o per via navigabile di merci pericolose;

Visto il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 6 giugno 2000, e successive modificazioni, di attuazione della direttiva 2000/18/CE 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, con il quale sono state emanate le norme attuative del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40;

Visto il decreto legislativo 24 febbraio 2009 n. 22, di attuazione della direttiva 2006/87/CE, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del .....

**Acquisito il parere della Conferenza permanente tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano;**

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del.....;

Sulla proposta dei Ministri per le politiche europee e delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, del lavoro, della salute e delle politiche sociali, della giustizia, degli affari esteri e dell'economia e delle finanze;

EMANA

il seguente decreto legislativo

ART. 1

*(Ambito di applicazione)*

1. Il presente decreto si applica al trasporto di merci pericolose effettuato su strada, per ferrovia o per via navigabile interna, sia all'interno dello Stato nazionale che tra gli Stati della Comunità europea, alle operazioni di carico e scarico, al trasferimento da un modo di trasporto ad un altro ed alle soste rese necessarie dalle condizioni di trasporto.
2. Il presente decreto non si applica al trasporto di merci pericolose effettuato:
  - a) mediante veicoli, vagoni o unità navali che appartengono alle forze armate o che si trovano sotto la responsabilità di queste ultime ovvero mediante navi in servizio governativo non commerciale;
  - b) mediante unità navali adibite alla navigazione marittima su vie navigabili marittime che si estendono nelle vie navigabili interne;
  - c) mediante traghetti che effettuano soltanto l'attraversamento di una via navigabile interna o di un porto; oppure
  - d) interamente all'interno del perimetro di un'area chiusa.

ART. 2

*(Definizioni)*

1. Ai fini del presente decreto si intende per:
  - a) ADR: l'accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose su strada, concluso a Ginevra il 30 settembre 1957, e successive modifiche;

- b) 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) conclusa a Vilnius il 3 giugno 1999, e successive modifiche;
- c) ADN: l'accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per vie navigabili interne, concluso a Ginevra il 26 maggio 2000, e successive modifiche;
- d) veicolo: qualsiasi veicolo a motore destinato a circolare su strada, provvisto di almeno quattro ruote ed avente una velocità massima per costruzione superiore a 25 km/h, nonché i relativi rimorchi, eccettuati i veicoli che si muovono su rotaie, le macchine mobili ed i trattori agricoli e forestali, purché non viaggino ad una velocità superiore a 40 km/h quando trasportano merci pericolose;
- e) vagone: 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;
- f) unità navale: qualsiasi nave o galleggiante atta alla navigazione marittima o alla navigazione interna, ivi compreso il traghetto quale definito dall'articolo 1, comma 1, n. 34, del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, recante approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita in mare;
- g) Amministrazione: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

### ART. 3

#### *(Disposizioni generali)*

1. Fatte salve le eventuali deroghe adottate ai sensi dell'articolo 168 del decreto legislativo n. 285 del 1992 e dell'articolo 35, commi 5 e 7, del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, come modificati rispettivamente dagli articoli 6, comma 1, lettere c) e d), e 7 del presente decreto, nonché ai sensi dell'articolo 8, commi 5 e 7, le merci pericolose non sono oggetto di trasporto nella misura in cui ne è fatto divieto:
  - a) negli allegati A e B dell'ADR, come applicabili a decorrere dal 1° gennaio 2009, restando inteso che i termini "parte contraente" sono sostituiti dai termini "Stato membro", come opportuno;

- b) nell'allegato del RID che figura come appendice C della COTIF, applicabile con effetto dal 1° gennaio 2009;
  - c) nei regolamenti allegati all'ADN, applicabili con effetto a decorrere dal 1° luglio 2009, così come l'articolo 3, lettere f) ed h), l'articolo 8, paragrafi 1 e 3, dell'ADN, nei quali i termini "parte contraente" sono sostituiti dai termini "Stato membro", come opportuno.
2. Fatte salve le norme generali relative all'accesso al mercato o le norme applicabili in maniera generale al trasporto di merci pericolose, il trasporto di merci pericolose è autorizzato a condizione che siano rispettate le disposizioni stabilite negli allegati di cui alle lettere a), b) e c) del comma 1.

ART. 4  
*(Paesi terzi)*

1. Il trasporto di merci pericolose tra lo Stato nazionale ed i Paesi terzi rispetto alla Comunità europea è autorizzato a condizione che esso sia conforme alle disposizioni stabilite nell'ADR, nel RID e nell'ADN, qualora non venga diversamente autorizzato con le modalità previste dagli articoli 6, 7 e 8.

ART. 5  
*(Recepimento modifiche all'ADR, al RID ed all'ADN)*

1. Con provvedimento dell'Amministrazione, sono recepite le direttive comunitarie concernenti adeguamento al progresso scientifico e tecnico della materia del trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia o per via navigabile interna recanti modifiche:
- a) degli allegati A e B dell'ADR;
  - b) dell'allegato del RID che figura come appendice C della COTIF; e
  - c) dei regolamenti allegati all'ADN.
2. Con provvedimento dell'Amministrazione, di concerto con le Amministrazioni dell'interno, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ed altre Amministrazioni eventualmente interessate, ciascuna secondo i profili di specifica competenza, sono recepite le direttive comunitarie concernenti modifiche ed adeguamenti in

materia di trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia o per via navigabile interna, diverse o ulteriori rispetto a quelle di cui al comma 1.

#### ART. 6

*(Modifiche all'articolo 168 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni ed integrazioni, in materia di disciplina del trasporto su strada dei materiali pericolosi)*

1. All'articolo 168 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni sono apportate le seguenti modifiche:

- a) il comma 2 è sostituito dal seguente: “2. La circolazione dei veicoli che trasportano merci pericolose ammesse al trasporto su strada nonché le prescrizioni relative all'etichettaggio, all'imballaggio, al carico, allo scarico ed allo stivaggio sui veicoli stradali è regolata dagli allegati all'accordo di cui al comma 1 recepiti nell'ordinamento in conformità alle norme vigenti.”;
- b) il comma 4 è sostituito dal seguente: “4. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può prescrivere, con propri decreti, previamente notificati alla Commissione europea ai fini dell'autorizzazione, disposizioni più rigorose per la disciplina del trasporto nazionale di merci pericolose effettuato da veicoli, purché non relative alla costruzione degli stessi. Per le merci che presentino pericolo di esplosione o di incendio le prescrizioni sono stabilite di concerto con il Ministro dell'interno. Con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, dello sviluppo economico e del lavoro, della salute e delle politiche sociali, possono essere altresì classificate merci pericolose, ai fini del trasporto su strada, materie ed oggetti non compresi fra quelli di cui al comma 1 ma che siano ad essi assimilabili. Negli stessi decreti sono indicate le condizioni nel rispetto delle quali le singole merci elencate possono essere ammesse al trasporto; per le merci assimilabili può altresì essere imposto l'obbligo della autorizzazione del singolo trasporto, precisando l'autorità competente, nonché i criteri e le modalità da seguire.”;

- c) dopo il comma 4 è inserito il seguente: “4-bis. A condizione che non sia pregiudicata la sicurezza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministeri dell’interno, del lavoro, della salute e delle politiche sociali e dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, rilascia autorizzazioni individuali per operazioni di trasporto di merci pericolose sul territorio nazionale che sono proibite o effettuate in condizioni diverse da quelle stabilite dalle disposizioni di cui al comma 2. Le autorizzazioni hanno durata temporale limitata e possono essere concesse solo quando ricorrono particolari esigenze di ordine tecnico ovvero di tutela della sicurezza pubblica.”;
- d) il comma 6 è sostituito dal seguente: “6. A condizione che non sia pregiudicata la sicurezza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministeri dell’interno, del lavoro, della salute e delle politiche sociali e dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, può derogare le condizioni poste dalle norme di cui al comma 2 per:
  - a) il trasporto nazionale di piccole quantità di merce, purché non relative a materie a media o alta radioattività;
  - b) merci pericolose destinate al trasporto locale su brevi distanze.”;**
- e) ai commi 9, 9-bis e 9-ter le parole: “Chiunque viola le prescrizioni fissate o recepite con i decreti ministeriali di cui al comma 2” sono sostituite, ovunque ricorrano, dalle seguenti: “Chiunque viola le prescrizioni fissate dal comma 2”;
- f) al comma 9, in fine, è aggiunto il seguente periodo: “Alle stesse sanzioni amministrative è soggetto chi non rispetta le disposizioni del comma 4 che impongono disposizioni più rigorose per la disciplina del trasporto nazionale di merci pericolose.”.

**2. All’espletamento delle attività autorizzative di cui all’articolo 168 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, comma 4-bis, introdotto dal comma 1, lettera c), si provvede nell’ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente.**



## ART. 7

*(Modifiche all'articolo 35 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980 n. 75, recante nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto)*

1. L'articolo 35 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, recante nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto è sostituito dal seguente:

### “ ART. 35

1. Ai fini del trasporto su ferrovia sono considerati materiali pericolosi quelli appartenenti alle classi indicate al Regolamento concernente il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia (RID) di cui all'allegato I dell'appendice C della convenzione sui trasporti internazionali per ferrovia (COTIF), in vigore a decorrere dal 1° gennaio 2005 e successive modificazioni e integrazioni.
2. La circolazione dei veicoli che trasportano merci pericolose ammesse al trasporto su ferrovia nonché le prescrizioni relative all'etichettaggio, all'imballaggio, al carico, allo scarico ed allo stivaggio sui veicoli ferroviari sono regolate dagli allegati all'accordo di cui al comma 1 recepiti nell'ordinamento in conformità alle normative vigenti.
3. Le merci pericolose, il cui trasporto internazionale su ferrovia è ammesso dagli accordi internazionali, possono essere trasportate su strada rotabile, all'interno dello Stato, alle medesime condizioni stabilite per i predetti trasporti internazionali. Per le merci che presentino pericolo di esplosione e per i gas tossici resta salvo l'obbligo per gli interessati di munirsi delle licenze e dei permessi di trasporto qualora previsti dalle vigenti disposizioni.
4. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può prescrivere, con propri decreti, previamente notificati alla Commissione europea ai fini dell'autorizzazione, disposizioni più rigorose per la disciplina del trasporto nazionale di merci pericolose effettuato da veicoli ferroviari, purché non relative alla costruzione degli stessi. Per le merci che presentino pericolo di esplosione o di incendio le prescrizioni sono stabilite, di concerto con il Ministro dell'interno. Con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, dello sviluppo economico e del lavoro, della salute e delle

politiche sociali, possono altresì essere classificate merci pericolose, ai fini del trasporto su ferrovia, materia ed oggetti non compresi fra quelli di cui al comma 1 ma che siano ad essi assimilabili. Negli stessi decreti sono indicate le condizioni nel rispetto delle quali le singole merci elencate possono essere ammesse al trasporto; per le merci assimilabili può altresì essere imposto l'obbligo dell'autorizzazione del singolo trasporto, precisando l'autorità competente, nonché i criteri e le modalità da seguire.

5. A condizione che non sia pregiudicata la sicurezza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministeri dell'interno, del lavoro, della salute e delle politiche sociali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, rilascia autorizzazioni individuali per operazioni di trasporto di merci pericolose sul territorio nazionale che sono proibite o effettuate in condizioni diverse da quelle stabilite dalle disposizioni di cui al comma 2. Le autorizzazioni hanno durata temporale limitata e possono essere concesse solo quando ricorrono particolari esigenze di ordine tecnico ovvero di tutela della sicurezza pubblica.
6. Per il trasporto delle materie fissili o radioattive si applicano le norme dell'articolo 5 della legge 31 dicembre 1962, n. 1860, modificato dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1965, n. 1704, e dell'**articolo 21 del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 230**, e successive modifiche.
7. A condizione che non sia pregiudicata la sicurezza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministeri dell'interno, del lavoro, della salute e delle politiche sociali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, può derogare le condizioni poste dalle norme di cui al comma 2 per:
  - a) il trasporto nazionale di piccole quantità di merce, purché non relative a materie a media o alta radioattività;
  - b) merci pericolose destinate al trasporto locale su tragitti debitamente designati del territorio nazionale, facenti parte di un processo industriale definito di carattere locale e rigorosamente controllato in condizioni chiaramente definite;**
8. **Chiunque senza regolare autorizzazione, quando sia prescritta, trasporta o presenta al trasporto merci pericolose, ovvero non rispetta le condizioni imposte, a tutela della sicurezza, negli stessi provvedimenti di autorizzazione è punito con l'ammenda da 5.000**

**euro a 15.000 euro e l'arresto fino a sei mesi.**

9. Il vettore che viola le prescrizioni fissate dal comma 2, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, relative all'idoneità tecnica dei veicoli, delle cisterne o contenitori che trasportano merci pericolose, alla presenza o alla corretta sistemazione dei pannelli di segnalazione e alle etichette di pericolo collocate sui veicoli, sulle cisterne, sui contenitori e sui colli che contengono merci pericolose, ovvero che le hanno contenute se non ancora bonificati, alla sosta dei veicoli, alle operazioni di carico, scarico e trasporto in comune delle merci pericolose, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma **da 5.000 euro a 15.000 euro**. Alle stesse sanzioni amministrative è soggetto chi non rispetta le disposizioni del comma 4 che impongono disposizioni più rigorose per la disciplina del trasporto nazionale di merci pericolose.
10. Il vettore che viola le prescrizioni fissate dal comma 2, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, relative ai dispositivi di equipaggiamento e protezione dei conducenti o dell'equipaggio, alla compilazione e tenuta dei documenti di trasporto o delle istruzioni di sicurezza, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma **da 3.000 euro a 9.000 euro**.
11. Fuori dai casi previsti dai commi 9 e 10, il vettore che viola le altre prescrizioni fissate dal comma 2, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma **da 1.500 euro a 4.500 euro**.
12. Lo speditore o il trasportatore che violano gli obblighi di sicurezza in capo agli stessi posti rispettivamente dal capitolo 1.4.2.1 e 1.4.2.2 del RID sono puniti con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma **da 1.500 euro a 4.500 euro**.
13. Le sanzioni amministrative sono applicate secondo la disciplina del Capo I della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'autorità amministrativa competente è il Prefetto del luogo ove la violazione è accertata.”.
2. **All'espletamento delle attività autorizzative di cui al comma 5 dell'articolo 35 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, come modificato dal comma 1, si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente.**

**3. I proventi delle ammende irrogate ai sensi dei commi 8, 9, 10, 11 e 12 dell'articolo 35 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980, come modificato dal comma 1, sono versati all'entrata del bilancio dello Stato.**

#### ART. 8

##### *(Disciplina del trasporto per via navigabile interna delle merci pericolose)*

1. Ai fini del trasporto per via navigabile interna sono considerate merci pericolose quelle appartenenti alle classi indicate dall'accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per vie navigabili interne, concluso a Ginevra il 26 maggio 2000, e successive modifiche.
2. La circolazione delle unità navali che trasportano merci pericolose ammesse al trasporto su via navigabile interna nonché le prescrizioni relative all'etichettaggio, all'imballaggio, al carico, allo scarico ed allo stivaggio su unità navali sono regolate dagli allegati all'accordo di cui al comma 1.
3. Le merci pericolose, il cui trasporto internazionale su vie di navigazione marittima è ammesso dagli accordi internazionali, possono essere trasportate su via navigabile interna, all'interno dello Stato, alle medesime condizioni stabilite per i predetti trasporti internazionali. Per le merci che presentino pericolo di esplosione e per i gas tossici resta salvo l'obbligo per gli interessati di munirsi delle licenze e dei permessi di trasporto qualora previsti dalle vigenti disposizioni.
4. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può prescrivere, con propri decreti, previamente notificati alla Commissione europea ai fini dell'autorizzazione, disposizioni più rigorose per la disciplina del trasporto nazionale di merci pericolose effettuato su via navigabile interna mediante unità navali, purché non relative alla costruzione delle stesse. Per le merci che presentino pericolo di esplosione o di incendio le prescrizioni sono stabilite di concerto con il Ministro dell'Interno. Con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, dello sviluppo economico e del lavoro, della salute e delle politiche sociali, possono

altresì essere classificate merci pericolose, ai fini del trasporto su via navigabile interna, merci ed oggetti non compresi fra quelli di cui al comma 1 ma che siano ad essi assimilabili. Negli stessi decreti sono indicate le condizioni nel rispetto delle quali le singole merci elencate possono essere ammesse al trasporto; per le merci assimilabili può altresì essere imposto l'obbligo dell'autorizzazione del singolo trasporto, precisando l'autorità competente, nonché i criteri e le modalità da seguire.

5. A condizione che non sia pregiudicata la sicurezza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministeri dell'interno, del lavoro, della salute e delle politiche sociali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, rilascia autorizzazioni individuali per operazioni di trasporto di merci pericolose sul territorio nazionale che sono proibite o effettuate in condizioni diverse da quelle stabilite dalle disposizioni di cui al comma 2. Le autorizzazioni hanno durata temporale limitata e possono essere concesse solo quando ricorrono particolari esigenze di ordine tecnico ovvero di tutela della sicurezza pubblica.
6. Per il trasporto delle materie fissili o radioattive si applicano le norme dell'articolo 5 della legge 31 dicembre 1962, n. 1860, modificato dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1965, n. 1704, e **dell'articolo 21 del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 230**, e successive modifiche.
7. A condizione che non sia pregiudicata la sicurezza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministeri dell'interno, del lavoro, della salute e delle politiche sociali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, può derogare le condizioni poste dalle norme di cui al comma 2 per:
  - a) il trasporto nazionale di piccole quantità di merce, purché non relative a materie a media o alta radioattività;
  - b) merci pericolose destinate al trasporto locale su brevi distanze.**
8. **Chiunque senza regolare autorizzazione, quando sia prescritta, trasporta o presenta al trasporto merci pericolose, ovvero non rispetta le condizioni imposte, a tutela della sicurezza, negli stessi provvedimenti di autorizzazione è punito con l'ammenda da 5.000 euro a 15.000 euro e l'arresto fino a sei mesi.**
9. Il vettore che viola le prescrizioni fissate dal comma 2, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, relative all'idoneità

tecnica delle unità navali, delle cisterne o contenitori che trasportano merci pericolose, alla presenza o alla corretta sistemazione dei pannelli di segnalazione e alle etichette di pericolo collocate sulle unità navali, sulle cisterne, sui contenitori e sui colli che contengono merci pericolose, ovvero che le hanno contenute se non ancora bonificati, alla sosta dei veicoli, alle operazioni di carico, scarico e trasporto in comune delle merci pericolose, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma **da 5.000 euro a 15.000 euro**. Alle stesse sanzioni amministrative è soggetto chi non rispetta le disposizioni del comma 4 che impongono disposizioni più rigorose per la disciplina del trasporto nazionale di merci pericolose.

10. Il vettore che viola le prescrizioni fissate dal comma 2, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, relative ai dispositivi di equipaggiamento e protezione dei conducenti o dell'equipaggio, alla compilazione e tenuta dei documenti di trasporto o delle istruzioni di sicurezza, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma **da 3.000 euro a 9.000 euro**.
11. Fuori dai casi previsti dai commi 9 e 10, il vettore che viola le altre prescrizioni fissate dal comma 2, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma **da 1.500 euro a 4.500 euro**.
13. Lo speditore o il trasportatore che violano gli obblighi di sicurezza in capo agli stessi posti rispettivamente dal capitolo 1.4.2.1 e 1.4.2.2 del ADN sono puniti con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma **da 1.500 euro a euro 4.500**.
14. Le sanzioni amministrative sono applicate secondo la disciplina del Capo I della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'autorità amministrativa competente è il Prefetto del luogo ove la violazione è accertata.
15. **All'espletamento delle attività autorizzative di cui al comma 5 si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente.**
16. **I proventi delle sanzioni irrogate ai sensi dei commi 8, 9, 10, 11, 12 e 13, sono versati all'entrata del bilancio dello Stato.**

#### ART. 9

*(Ulteriori limitazioni in caso di incidente)*

1. Qualora a seguito di un incidente le disposizioni in materia di sicurezza si siano dimostrate insufficienti a limitare i rischi inerenti alle operazioni di trasporto, e sussistano ragioni di urgenza, limitazioni ulteriori possono essere adottate con provvedimento dell'Amministrazione, di concerto con i Ministeri dell'interno, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ed eventuali altri Ministeri interessati, ciascuna secondo i profili di specifica competenza, previa mera notifica alla Commissione.

#### ART. 10

##### *(Disposizioni transitorie aggiuntive)*

1. Le norme concernenti disposizioni transitorie aggiuntive, di interesse nazionale, di cui agli allegati I, II e III della direttiva 2008/68/CE, sono adottate con provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
2. Le disposizioni contenute negli allegati all'ADR, RID, ADN e successive modificazioni, in merito all'uso delle lingue straniere nella marcatura o nella documentazione pertinente non si applicano alle operazioni di trasporto limitatamente al territorio nazionale; tuttavia, per dette operazioni, con motivato parere può essere autorizzato, in aggiunta alla lingua italiana, l'uso di lingue diverse da quelle contemplate nei succitati allegati.

#### ART. 11

##### *(Consulente alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose)*

1. Le disposizioni concernenti il consulente alla sicurezza per il trasporto delle merci pericolose sono quelle previste dall'ADR, RID, ADN.
2. Il legale rappresentante dell'impresa la cui attività comporta trasporti di merci pericolose, oppure operazioni di imballaggio, di carico, di riempimento o di scarico, connesse a tali trasporti, nomina un consulente per la sicurezza.
3. Entro quindici giorni dalla nomina di cui al comma 2, il legale rappresentante comunica le complete generalità del consulente

nominato all'Ufficio periferico del Dipartimento per il trasporto, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici dell'Amministrazione competente in relazione al luogo in cui ha sede l'impresa.

4. Con provvedimento dell'Amministrazione sono individuate le condizioni alle quali le imprese esercenti l'attività di cui al comma 2 possono essere esonerate dal campo di applicazione delle disposizioni del presente articolo, ai sensi e nei limiti di cui al capitolo 1.8, dell'ADR, del RID e dell'ADN.
5. Entro sessanta giorni dalla nomina di cui al comma 2, il consulente verificate le prassi e procedure concernenti l'attività dell'impresa presso la quale opera, redige una relazione nella quale, per ciascuna operazione relativa all'attività di impresa, indica le eventuali modifiche procedurali ovvero strutturali necessarie per l'osservanza delle norme in materia di trasporto, carico e scarico di merci pericolose, nonché per lo svolgimento dell'attività dell'impresa in condizioni ottimali di sicurezza. La relazione è successivamente redatta annualmente e, comunque, ogni qualvolta intervengano eventi modificativi delle prassi e procedure poste alla base della relazione stessa, ovvero delle norme in materia di trasporto, carico e scarico di merci pericolose, ed è consegnata al legale rappresentante dell'impresa.
6. Il legale rappresentante conserva le relazioni di cui al comma 5 per cinque anni.
7. La relazione di incidente redatta dal consulente ai sensi dell'ADR, RID, ADN è trasmessa entro quarantacinque giorni dal verificarsi dell'incidente medesimo al legale rappresentante dell'impresa e per il tramite degli uffici periferici del Dipartimento per il trasporto, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici dell'Amministrazione - al medesimo Dipartimento ed al Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile.
8. Il certificato di formazione professionale di cui all'ADR, RID, ADN è rilasciato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici - a seguito del superamento dell'esame di cui al comma 9.
9. L'esame per il conseguimento del certificato di formazione professionale di consulente per la sicurezza del trasporto si svolge



secondo le modalità previste dal capitolo 1.8 dell'ADR, del RID e dell'ADN.

10. Con provvedimento dell'Amministrazione sono dettate le disposizioni applicative relative agli esami di cui al comma 9, con particolare riferimento a quelli relativi ai consulenti di imprese specializzate nel trasporto di determinati tipi di merci pericolose, ai sensi del capitolo 1.8 dell'ADR, del RID e dell'ADN
11. Ai fini della corresponsione dei diritti dovuti dai candidati per l'effettuazione dell'esame di primo rilascio, **aggiornamento per integrazione ed aggiornamento quinquennale, nonché per il rilascio del relativo certificato**, si applicano le disposizioni del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica 27 settembre 2000, n. 129 T. L'importo dei diritti di cui al presente comma è rideterminato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e finanze ogni due anni.
12. Con provvedimento dell'Amministrazione è individuato il numero e la composizione delle commissioni di esame, nonché i requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti e la durata della nomina stessa.
13. Per la determinazione della misura dei compensi a favore dei componenti delle commissioni, si applicano le disposizioni del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 23 marzo 1995, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 134 del 10 giugno 1995.
14. **Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabiliti gli importi delle tariffe per il funzionamento delle commissioni di cui al comma 12, sulla base della copertura dei costi effettivi del servizio prestato. Tali tariffe, nonché le spese per i compensi di cui al comma 13, sono posti a carico dei candidati e sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate ai pertinenti capitoli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il funzionamento delle attività medesime.**
15. Fino all'emanazione dei provvedimenti di cui ai commi 4, 10, 11 e 12, si applicano le disposizioni attuative del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40, quando non in contrasto con le disposizioni del presente decreto.

## ART. 12

*(Sanzioni relative al consulente alla sicurezza)*

1. Il legale rappresentante dell'impresa che viola le disposizioni dell'articolo 11, comma 2, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 6.000 euro a 36.000 euro.
2. Il legale rappresentante dell'impresa che viola le disposizioni di cui all'articolo 11, commi 3 e 6, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 euro a 12.000 euro.
3. Il consulente che non redige le relazioni di cui all'articolo 11, commi 5 e 7, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 4.000 euro a 24.000 euro.
4. Il consulente che non ottempera agli obblighi di cui all'articolo 11, commi 5 e 7, relativi alla trasmissione delle relazioni di cui agli stessi commi, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 euro a 12.000 euro.
5. La vigilanza sull'osservanza delle disposizioni relative ai consulenti per la sicurezza - è affidata agli uffici periferici del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici territorialmente competenti.
6. Le sanzioni di cui ai commi 1, 2, 3 e 4 sono irrogate dal prefetto ed i **relativi proventi sono versati all'entrata del bilancio dello Stato.**

## ART. 13

*(Qualificazione di figure professionali previste dalla normativa ADR, RID e ADN)*

1. Le attività di riconoscimento degli esperti per l'esecuzione delle prove sulle cisterne previste dalla normativa ADR, RID e ADN è effettuata da una commissione nominata con decreto dell'Amministrazione di concerto con il Ministero dell'interno - Dipartimento dei Vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile .
2. Le attività relative alla classificazione di prodotti pericolosi di competenza dell'Autorità competente secondo quanto stabilito dagli allegati ADR, RID, ADN è effettuata da una commissione, nominata con provvedimento dell'Amministrazione di concerto con il Ministero

dell'interno - Dipartimento dei Vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile .

3. Le attività di approvazione e monitoraggio di organismi di controllo per la valutazione di conformità, i controlli periodici, i controlli eccezionali e la supervisione del servizio interno di controllo secondo quanto stabilito dall' ADR, RID, ADN sono effettuate da una commissione nominata con provvedimento dell'Amministrazione di concerto con il Ministero dell'interno - Dipartimento dei Vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile .
4. Gli importi delle tariffe per l'espletamento delle attività di verifica di cui al comma 1, 2 e 3, **nonché per il funzionamento delle commissioni di cui ai medesimi commi, sono a carico dei soggetti richiedenti** e sono stabiliti con decreto dell'Amministrazione, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze sulla base della copertura dei costi effettivi del servizio prestato. Le somme provenienti dalle maggiori entrate sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente riassegnate ai pertinenti capitoli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **per il funzionamento delle attività medesime.**

#### ART. 14

*(Abrogazione di norme precedentemente in vigore)*

1. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono abrogate le norme derivanti dal recepimento delle direttive 94/55/CE, 96/49/CE, 96/35/CE e 2000/18/CE trasposte nell'ordinamento interno con i sotto elencati decreti:
  - a) decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 4 settembre 1996, di recepimento della direttiva 94/55/CE relativa al di trasporto di merci pericolose su strada, e successive modifiche, per quanto in esso predisposto è incompatibile con le disposizioni del presente decreto;
  - b) decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 41, di attuazione delle direttive 96/49/CE e 96/87/CE relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia, e successive modifiche, per quanto in esso predisposto è incompatibile con le disposizioni del presente decreto

- e, comunque, ad esclusione degli articoli 1, comma 1, lettera d), e 2, comma 5;
- c) decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40, di attuazione della direttiva 96/35/CE relativa alla designazione ed alla qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovie o per via navigabile di merci pericolose, e successive modifiche, per quanto in esso predisposto è incompatibile con le disposizioni del presente decreto.
2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 11, comma 14, sono inoltre abrogate tutte le disposizioni comunque contrarie o incompatibili con le norme del presente decreto.

#### **ART. 15**

##### *(Disposizioni finanziarie)*

- 1. Dal presente decreto non devono derivare nuovi oneri o maggiori oneri, né minori entrate, a carico della finanza pubblica.**

#### **ART. 16**

##### *(Entrata in vigore)*

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

## ALLEGATO I

### TRASPORTO SU STRADA

#### I.1. ADR

Allegati A e B dell'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, capo 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 e 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 a essere utilizzati per operazioni di trasporto nazionale.

3. Gli Stati membri in cui la temperatura ambiente scende regolarmente al di sotto dei  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$  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, capo I.1, della presente direttiva.

4. 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, capo I.1, della presente direttiva.

5. Per le operazioni di trasporto effettuate da veicoli immatricolati nel loro territorio, ciascuno Stato membro può mantenere le disposizioni della propria 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 I, capo I.1, della presente direttiva.

6. Gli Stati membri possono mantenere le restrizioni nazionali al trasporto di sostanze contenenti diossine e furani applicabili al 31 dicembre 1996.

### I.3. Deroghe nazionali

Deroghe concesse agli Stati membri in base all'articolo 6, paragrafo 2, della presente direttiva, per il trasporto di merci pericolose all'interno del loro territorio.

Identificativo della deroga: RO-a/bi/bii-MS-nn

RO = strada

a/bi/bii = articolo 6, paragrafo 2, lettera a)/b)i)/b)ii)

MS = sigla dello Stato membro

nn = numero di ordine

In base all'articolo 6, paragrafo 2, lettera a) della presente direttiva

BE Belgio

RO-a-BE-1

Oggetto: Classe 1 — Piccole quantità.

Riferimento all'allegato I, capo 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 dell'Arrêté royal du 23 septembre 1958 sur les produits explosifs.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-a-BE-2

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

Riferimento all'allegato I, capo 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

Osservazioni: Deroga registrata dalla Commissione europea sotto il numero 21 (ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 10, della direttiva 94/55/CE).

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-a-BE-3

Oggetto: Adozione della deroga RO-a-UK-4.

Riferimento iniziale alla normativa nazionale:

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

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, capo 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 1000 unità (cfr. punto 1.1.3.6.4).

Riferimento iniziale alla normativa nazionale: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); 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 gamma dei prodotti, l'immagazzinamento di tali prodotti presso i meccanici locali non è frequente.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

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 (n1).

Riferimento all'allegato I, capo 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 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); 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, della direttiva 94/55/CE).

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-a-DE-3

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



Riferimento all'allegato I, capo 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: specifica delle normative applicabili e delle disposizioni secondarie ai fini dell'applicazione della deroga fino a 1000 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-Ausnahmereordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 24.

Osservazioni: lista n. 7, 38, 38a.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-a-DE-5

Oggetto: Autorizzazione all'imballaggio combinato.

Riferimento all'allegato I, capo 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-Ausnahmereordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 21.

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

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

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, capo I.1. della presente direttiva: punti 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-a-DK-2

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

Riferimento all'allegato I, capo 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. 1.

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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

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, capo 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).

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-a-FI-2

Oggetto: Descrizione di cisterne vuote nei documenti di trasporto.

Riferimento all'allegato I, capo 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: 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).

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-a-FI-3

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

Riferimento all'allegato I, capo 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 1000 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).

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

FR Francia

RO-a-FR-1

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

Riferimento all'allegato I, capo 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 — articolo 28.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-a-FR-2

Oggetto: Trasporto di rifiuti derivanti da attività sanitarie comportanti un rischio 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, capo 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 — articolo 12.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-a-FR-3

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

Riferimento all'allegato I, capo 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 — 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-a-FR-4

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

Riferimento all'allegato I, capo 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 — articolo 23-2.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

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.  $\geq 23$  °C), quando le quantità di merci pericolose trasportate non eccedono le quantità stabilite al punto 1.1.3.6 ADR.

Riferimento all'allegato I, capo 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

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 UN 0092, UN 0093, UN 0403 o UN 0404, fino alla più vicina caserma militare ai fini di smaltimento.

Riferimento all'allegato I, capo 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 UN 0092, UN 0093, UN 0403 o UN 0404 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-a-IE-3

Oggetto: Esenzione dagli obblighi di cui ai punti 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, capo 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: 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, della direttiva 94/55/CE.



Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-a-IE-4

Oggetto: Esenzione dagli obblighi di cui ai punti 5.3, 5.4, 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, capo I.1, della presente direttiva: punti 5.3, 5.4, 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: esenzione dagli obblighi di cui ai punti 5.3, 5.4, 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 della direttiva 94/55/CE.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

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 nei punti 6.2 e 4.1 dell'ADR e applicabili a bombole e fusti a pressione per gas di classe 2, che sono stati sottoposti a 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, capo 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: le disposizioni di cui ai punti 4.1 e 6.2 non trovano applicazione alle bombole e ai fusti a pressione per gas di classe 2, a condizione che: i) tali bombole e fusti a pressione siano costruiti e collaudati conformemente al codice IMDG; ii) tali bombole e fusti a pressione siano utilizzati conformemente al codice IMDG; iii) 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; iv) 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 iii); 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

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).

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

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, capo 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 a 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 dell'Agenzia internazionale per l'energia atomica ("AIEA").

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

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, capo I.1, della presente 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

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, capo 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-a-UK-4

Oggetto: Distribuzione a dettaglianti o utenti di merci nel loro imballaggio interno (a 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, capo 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

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, capo 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 della direttiva 94/55/CE.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-a-UK-6

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

Riferimento all'allegato I, capo 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 5000 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 limitazioni 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 5000 kg sui veicoli EX/II. L'attuale limite non è sempre sufficiente perché un articolo può contenere oltre 1000 kg di esplosivo.

Dal 1950 si sono verificati solo due incidenti (entrambi negli anni '50) riguardanti gli esplosivi detonanti di peso superiori a 5000 kg, i quali sono stati provocati da uno pneumatico incendiatosi e un surriscaldamento del sistema di scappamento che ha scatenato un incendio nei teloni di copertura del carico. Entrambi gli incendi sarebbero potuti 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 a un impatto, dovuto per 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-a-UK-7

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

Riferimento all'allegato I, capo 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, punto 8.5 S1(6).

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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

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, capo 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. La quantità di UN 1942 ammessa al trasporto viene limitata in quanto considerata alla stregua di un esplosivo di cui al punto 1.1D

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 (a 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

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, capo 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 possono alternativamente recare un avviso conforme ai requisiti di cui al paragrafo 2.

2. Ai fini del 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 a 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 fra 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

In base all'articolo 6, paragrafo 2, lettera b), punto i), della presente direttiva

BE Belgio

RO-bi-BE-1

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

Riferimento all'allegato I, capo 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 [Intermediate Bulk Container, ("IBC"), PG II, III, classi 3, 5.1, 6.1, 8 e 9].

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-BE-2

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

Riferimento all'allegato I, capo 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, della direttiva 94/55/CE).

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-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, capo I.1, della presente direttiva: 8.2.

Contenuto dell'allegato della direttiva:

Struttura della formazione:

1. formazione "Colli";
2. formazione "Cisterne";
3. formazione speciale classe 1;
4. formazione speciale classe 7;

Contenuto della normativa nazionale: Definizioni — certificato — rilascio — duplicati — validità e proroga — organizzazione di 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 2 della direttiva 2008/68/CE".

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-BE-4

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

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della presente direttiva: 3.2.

Contenuto della normativa nazionale: grazie a una deroga alla tabella di cui al punto 3.2, si consente l'utilizzo di una cisterna recante codice L4BH invece del codice L4DH per il trasporto di 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-BE-5

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

Riferimento all'allegato I, capo 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: Arrêté 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-BE-6

Oggetto: Adozione della deroga RO-bi-SE-5.

Riferimento iniziale alla normativa nazionale:

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-BE-7

Oggetto: Adozione della deroga RO-bi-SE-6.

Riferimento iniziale alla normativa nazionale:

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-BE-8

Oggetto: Adozione della deroga RO-bi-UK-2.

Riferimento iniziale alla normativa nazionale:

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

DE Germania

RO-bi-DE-1

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

Riferimento all'allegato I, capo 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 (a 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 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); 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 della direttiva 94/55/CE).

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-DE-2

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

Riferimento all'allegato I, capo 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-Ausnahmereordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 11.

Osservazioni: la deroga n. 11 è consentita fino al 31.12.2004; dal 2005 trovano applicazione le stesse disposizioni contenute nell'ADR e RID.

Cfr. anche accordo multilaterale M137.

Numero di lista: 4\*.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-DE-3

Oggetto: Trasporto di rifiuti pericolosi in colli.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della presente direttiva: punti 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-Ausnahmereordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 20.

Osservazioni: numero di lista: 6\*.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

DK Danimarca

RO-bi-DK-1

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

Riferimento all'allegato I, capo 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 a 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. august 2001 om vejtransport af farligt gods.

Osservazioni: la ragione che giustifica una siffatta deroga nazionale è lo sviluppo di strumenti elettronici che consentono, per 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, della direttiva 94/55/CE.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

EL Grecia

RO-bi-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, capo 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 MEGC.

Contenuto della normativa nazionale: 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 3500 litri e di almeno 4 mm di acciaio temperato per cisterne con compartimenti di capacità fino a 6000 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, delle 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 3 mm, 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].

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-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, capo 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 paragrafo 9 (punti da 9.2.1 a 9.2.6) dell'allegato B della direttiva 94/55/CE con i seguenti adattamenti.

Devono essere rispettati 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 220514) 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 220517).

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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

ES Spagna

RO-bi-ES-1

Oggetto: Attrezzatura speciale per la distribuzione di ammoniaca anidra.

Riferimento all'allegato I, capo 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 551/2006. 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 strade, mentre sono utilizzate esclusivamente per i fertilizzanti nelle aziende agricole di estese dimensioni.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

FI Finlandia

RO-bi-FI-1

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

Riferimento all'allegato I, capo 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 (1000 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 le piccole quantità trasportate localmente ai fini dell'impiego di esplosivi nel settore minerario.

Deroga registrata dalla Commissione europea sotto il numero 31.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

FR Francia

RO-bi-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, capo 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 — articolo 23-4.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-FR-2

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

Riferimento all'allegato I, capo 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 — articolo 26.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-FR-3

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

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della presente direttiva: allegati A e B.

Contenuto della normativa nazionale: Il 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 — articolo 30.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-FR-4

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

Riferimento all'allegato I, capo 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 — articolo 29-2. Allegato D4.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

IE Irlanda

RO-bi-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, capo 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 a 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-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, capo 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 ulteriori consegne) immediatamente dopo aver consegnato la merce all'ultimo cliente.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-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, capo 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-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, capo 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-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, capo 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").

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-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, capo 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-IE-7

Oggetto: Deroga dagli obblighi di cui ai punti 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, capo 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 dell'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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

LT Lituania

RO-bi-LT-1

Oggetto: Adozione della deroga RO-bi-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).

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-LT-2

Oggetto: Adozione della deroga RO-bi-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).

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

NL Paesi Bassi

RO-bi-NL-1

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

Riferimento all'allegato I, capo 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, sempre che 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.

Le seguenti disposizioni 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, per 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-NL-2

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

Riferimento all'allegato I, capo 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 huishoudelijk gevaarlijk 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, per esempio, acidi e basi e che sappia come agire in caso di incidente.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-NL-3

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

Riferimento all'allegato I, capo 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-NL-4

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

Riferimento all'allegato I, capo 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 gevaarlijk afval 2002.

Osservazioni: questo articolo deriva dall'articolo 3, a norma del quale alcune disposizioni dell'ADR sono dichiarate inapplicabili. 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 6 fissa una serie di regole, una delle quali prevede che le sostanze pericolose siano trasportate in contenitori ermetici che blocchino qualsiasi fuga.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-NL-5

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

Riferimento all'allegato I, capo 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 punto 6.1 dell'ADR. Ciò a motivo dei quantitativi ridotti della sostanza pericolosa in questione. Di conseguenza, questo articolo contiene un obbligo aggiuntivo inserito per impedire l'infiltrazione delle esalazioni tossiche nella cabina del conducente.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-NL-6

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

Riferimento all'allegato I, capo 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 punto 6.1 dell'ADR. Ciò a motivo dei quantitativi ridotti della sostanza pericolosa in questione. Di conseguenza, questo articolo contiene un obbligo aggiuntivo inserito per impedire l'infiltrazione di eventuali esalazioni tossiche nella cabina del conducente.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-NL-7

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

Riferimento all'allegato I, capo 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 punto 6.1 dell'ADR. Ciò a motivo dei quantitativi ridotti della sostanza pericolosa 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-NL-8

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

Riferimento all'allegato I, capo 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, a norma del quale alcune disposizioni dell'ADR sono dichiarate inapplicabili. Nell'ambito di questo regolamento, non sono necessari imballaggi omologati come previsto al punto 6.1 dell'ADR. L'articolo 14 fissa le

disposizioni inerenti i recipienti per lo stoccaggio temporaneo dei rifiuti domestici pericolosi.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-NL-9

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

Riferimento all'allegato I, capo 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 "ACCÛS" (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 gevaarlijk afval 2002.

Osservazioni: questo articolo deriva dall'articolo 3, a norma del quale alcune disposizioni dell'ADR sono dichiarate inapplicabili. Nell'ambito di questo regolamento, non sono necessari imballaggi omologati come previsto al punto 6.1 dell'ADR. L'articolo 15 fissa le disposizioni per l'identificazione dei recipienti per lo stoccaggio temporaneo dei rifiuti domestici pericolosi.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-NL-10

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

Riferimento all'allegato I, capo 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-NL-11

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

Riferimento all'allegato I, capo 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".

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-NL-12

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

Riferimento all'allegato I, capo 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:

i) due segnali di avvertimento verticali distinti (per esempio, coni rifrangenti, triangoli o luci intermittenti arancioni indipendenti dall'impianto elettrico del veicolo);

ii) 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;

iii) una torcia elettrica manuale (cfr. anche il punto 8.3.4) per ciascun membro dell'equipaggio;

iv) una protezione respiratoria ai sensi del requisito aggiuntivo S7 (cfr. punto 8.5) se questa disposizione aggiuntiva è applicabile conformemente alla colonna 19 della tabella A del punto 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

SE Svezia

RO-bi-SE-1

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

Riferimento all'allegato I, capo I., 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-SE-2

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

Riferimento all'allegato I, capo 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-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, capo 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 del punto 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-SE-4

Oggetto: Trasporto di merci pericolose sequestrate dalle autorità.

Riferimento all'allegato I, capo 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, per 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 a 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-SE-5

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

Riferimento all'allegato I, capo 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-SE-6

Oggetto: Certificato di formazione ADR per ispettori.

Riferimento all'allegato I, capo 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, per esempio cisterne vuote e non pulite.

Le disposizioni di cui al capitolo 1.3 e al punto 8.2.3 rimangono di applicazione.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-SE-7

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

Riferimento all'allegato I, capo 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-SE-9

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

Riferimento all'allegato I, capo 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:

- a) la dichiarazione di merce pericolosa non è necessaria;
- b) si possono utilizzare cisterne e contenitori non costruiti conformemente al punto 6,8. ma solamente alla legislazione precedentemente in vigore, collocate su strutture mobili per il personale;
- c) le vecchie autocisterne che non soddisfano le disposizioni di cui ai punti 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;
- d) non sono necessari certificati 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-SE-10

Oggetto: Trasporto di esplosivi in cisterne.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della presente direttiva: 4.1.4.

Contenuto dell'allegato della direttiva: gli esplosivi possono essere imballati soltanto in conformità al 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 ai 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 quando l'operazione di trasporto è essenzialmente di tipo 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-SE-11

Oggetto: Patente di guida.

Riferimento all'allegato I, capo 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-SE-12

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

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della presente direttiva: allegato B, punto 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 ad 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 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 i costi. 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, punto 3.3.1 dell'ADR 2005.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

UK Regno Unito

RO-bi-UK-1

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

Riferimento all'allegato I, capo 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-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, capo 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RO-bi-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, capo I.1, della presente direttiva: punti 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

## ALLEGATO II

### TRASPORTO PER FERROVIA

#### II.1. RID

Allegato del RID che figura come appendice C della 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, capo 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. Uno Stato membro può autorizzare, sul suo territorio, l'utilizzo di vagoni e vagoni-cisterna con scartamento di 1520/1524 mm, costruiti prima del 1o luglio 2005 che non sono conformi alla presente direttiva ma sono stati costruiti in conformità dell'allegato II dell'SMGS ovvero secondo le prescrizioni nazionali di tale Stato membro in vigore al 30 giugno 2005, purché tali vagoni 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 vagoni 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 vagoni in questione siano mantenuti in condizioni atte a garantire i livelli di sicurezza richiesti.

Le cisterne e i vagoni 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 a essere utilizzati per operazioni di trasporto nazionale.

4. Gli Stati membri in cui la temperatura ambiente scende regolarmente al di sotto dei  $-20^{\circ}\text{C}$  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, capo II.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 II, capo II.1, della presente direttiva.

6. Gli Stati membri possono mantenere in vigore, per operazioni di trasporto effettuate con vagoni registrati nel 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, di cui all'allegato II, capo II.1, della presente direttiva.

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

8. Uno Stato membro può mantenere in vigore e elaborare disposizioni relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia, applicabili sul suo territorio e a parti contraenti dell'OSJD. Gli Stati membri interessati devono garantire il mantenimento di un livello di sicurezza equivalente a quello assicurato dall'allegato II, capo II.1, mediante l'adozione di misure e obbligazioni appropriate.

La Commissione sarà informata di tali disposizioni e ne informerà a sua volta gli altri Stati membri.

Entro dieci anni dall'entrata in vigore della presente direttiva la Commissione valuterà le conseguenze delle disposizioni di cui al comma precedente. La Commissione, se necessario, presenterà proposte adeguate, corredate di una relazione.

9. Gli Stati membri possono mantenere in vigore le restrizioni nazionali relative al trasporto di sostanze contenenti diossine e furani applicabili al 31 dicembre 1996.

### II.3. Deroghe nazionali

Deroghe concesse agli Stati membri in base all'articolo 6, paragrafo 2, della presente direttiva, per il trasporto di merci pericolose all'interno del loro territorio.

Identificativo della deroga: RA-a/bi/bii-MS-nn

RA = ferrovia

a/bi/bii = articolo 6, paragrafo 2, lettera a)/b)i)/b)ii)

MS = Sigla dello Stato membro



nn = numero di ordine

In base all'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), della presente direttiva  
DE Germania

RA-a-DE-2

Oggetto: Autorizzazione all'imballaggio combinato.

Riferimento all'allegato II, capo II.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 6.11.2002 (BGBl. I S.  
4350); Ausnahme 21.

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

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

FR Francia

RA-a-FR-1

Oggetto: Trasporto di bagaglio registrato nei treni passeggeri.

Riferimento all'allegato II, capo II.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 —  
articolo 18.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RA-a-FR-2

Oggetto: Colli di materiali pericolosi trasportati nei treni passeggeri.

Riferimento all'allegato II, capo II.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 — 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RA-a-FR-3

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

Riferimento all'allegato II, capo II.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 — articolo 20.2.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RA-a-FR-4

Oggetto: Esenzione dall'etichettatura di determinati vagoni postali.

Riferimento all'allegato II, capo II.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 (a 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 — articolo 21.1.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RA-a-FR-5

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

Riferimento all'allegato II, capo II.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 — articolo 21.2.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RA-a-FR-6

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

Riferimento all'allegato II, capo II.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 — articolo 21.3.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

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 II, capo II.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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

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 II, capo II.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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

#### 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 II, capo II.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. La quantità di UN 1942 ammessa al trasporto viene limitata in quanto considerata alla stregua di un esplosivo di cui al punto 1.1D.

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 (a 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

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 II, capo II.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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RA-a-UK-4

Oggetto: Adozione della deroga RA-a-FR-6.

Riferimento all'allegato II, capo II.1, della presente direttiva: 5.3.1.3.2.

Contenuto dell'allegato della direttiva: riduzione dell'obbligo di etichettatura per i vagoni 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

In base all'articolo 6, paragrafo 2, lettera b), punto i), della presente direttiva.

DE Germania

RA-bi-DE-1

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

Riferimento all'allegato II, capo II.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 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 11.

Osservazioni: la deroga n. 11 è consentita fino al 31.12.2004; dal 2005, trovano applicazione le stesse disposizioni contenute nell'ADR e nel RID.

Cfr. anche accordo multilaterale M137.

Numero di lista: 4\*.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

RA-bi-DE-2

Oggetto: Trasporto di rifiuti pericolosi in colli.

Riferimento all'allegato II, capo II.1, della presente direttiva: punti 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 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 20.

Osservazioni: Numero di lista: 6\*.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

SE Svezia

RA-bi-SE-1

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

Riferimento all'allegato II, capo II.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 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.

Termine di scadenza: 30 giugno 2015.

## ALLEGATO III

### TRASPORTO PER VIE NAVIGABILI INTERNE

#### III.1. ADN

I regolamenti allegati all'ADN, applicabili con effetto a decorrere dal 1o luglio 2009, così come l'articolo 3, lettere f) e h), l'articolo 8, paragrafi 1 e 3, dell'ADN, nei quali "parte contraente" è sostituito con "Stato membro", come opportuno.

#### III.2. Disposizioni transitorie aggiuntive

1. Gli Stati membri possono mantenere restrizioni al trasporto di sostanze contenenti diossine e furani applicabili al 30 giugno 2009.

2. I certificati di cui all'allegato III, capo III.1 (punto 8.1), rilasciati prima o durante il periodo transitorio di cui all'articolo 7, paragrafo 2, sono validi fino al 30 giugno 2016, salvo indicazione sul certificato stesso di un periodo di validità più breve.

#### III.3. Deroghe nazionali

---