

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► **B**

DIRETTIVA 94/55/CE DEL CONSIGLIO

del 21 novembre 1994

concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose su strada

(GU L 319 del 12.12.1994, pag. 7)

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <u>M1</u>	Allegati A e B della direttiva 94/55/CE del Consiglio del 21 novembre 1994	L 275	1	28.10.1996
► <u>M2</u>	Direttiva 96/86/CE della Commissione del 13 dicembre 1996	L 335	43	24.12.1996
► <u>M3</u>	Modifiche apportate agli allegati A e B della direttiva 94/55/CE del Consiglio annunciate nella 96/86/CE della Commissione	L 251	1	15.9.1997
► <u>M4</u>	Direttiva 1999/47/CE della Commissione del 21 maggio 1999	L 169	1	5.7.1999
► <u>M5</u>	Direttiva 2000/61/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 ottobre 2000	L 279	40	1.11.2000
► <u>M6</u>	Direttiva 2001/7/CE della Commissione del 29 gennaio 2001	L 30	43	1.2.2001

Rettificata da:

- **C1** Rettifica, GU L 240 dell'8.9.2001, pag. 11 (2001/7/CE)



DIRETTIVA 94/55/CE DEL CONSIGLIO

del 21 novembre 1994

concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose su strada

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato ⁽³⁾,

- (1) considerando che, nel corso degli anni, il trasporto nazionale e internazionale su strada di merci pericolose è aumentato in misura significativa, con il conseguente aumento dei rischi in caso di incidenti;
- (2) considerando che tutti gli Stati membri, ad esclusione dell'Irlanda, sono parti contraenti dell'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), il cui campo d'applicazione geografico si estende al di là del territorio comunitario, che definisce norme uniformi per il trasporto internazionale di merci pericolose su strada; che è pertanto auspicabile che l'ambito di applicazione di tali norme sia esteso al trasporto interno nazionale al fine di armonizzare le condizioni relative al trasporto stradale delle merci pericolose all'interno della Comunità;
- (3) considerando che manca una legislazione comunitaria comprendente tutte le misure da attuare ai fini della sicurezza del trasporto di merci pericolose e che le disposizioni nazionali pertinenti variano da uno Stato membro all'altro; che tali divergenze costituiscono un ostacolo alla libera prestazione dei servizi di trasporto, nonché alla libera circolazione di veicoli e attrezzature di trasporto; che per superare questo ostacolo devono essere messe in atto condizioni uniformi applicabili a tutto il trasporto intracomunitario;
- (4) considerando che un'azione di questo tipo deve essere realizzata a livello comunitario per garantire la coerenza con la legislazione comunitaria in altri settori, raggiungere un grado sufficiente di armonizzazione per agevolare la libera circolazione delle merci e dei servizi e assicurare un livello elevato di sicurezza per le operazioni di trasporto sul piano nazionale e internazionale;
- (5) considerando che le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano l'impegno preso dalla Commissione e dai suoi Stati membri, a titolo degli obiettivi fissati al capitolo 19 del piano d'azione 21 della conferenza della CNUED di Rio de Janeiro nel giugno del 1992, di sforzarsi d'armonizzare per l'avvenire i sistemi di classificazione delle sostanze pericolose;

⁽¹⁾ GU n. C 17 del 20. 1. 1994, pag. 6.

⁽²⁾ GU n. C 195 del 18. 7. 1994, pag. 15.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 3 maggio 1994 (GU n. C 205 del 25. 7. 1994, pag. 54), posizione comune del Consiglio del 19 settembre 1994 (GU n. C 301 del 27. 10. 1994, pag. 25) e decisione del Parlamento europeo del 17 novembre 1994 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

▼B

- (6) considerando che manca una legislazione comunitaria specifica per disciplinare le condizioni di sicurezza inerenti al trasporto degli agenti biologici e dei microrganismi geneticamente modificati, che sono oggetto delle direttive del Consiglio 90/219/CEE ⁽¹⁾, 90/220/CEE ⁽²⁾ e 90/679/CEE ⁽³⁾;
- (7) considerando che le disposizioni della presente direttiva prendono in considerazione altre politiche nei settori della sicurezza dei lavoratori, della costruzione di veicoli e della tutela dell'ambiente;
- (8) considerando che gli Stati membri conservano la facoltà di disciplinare i trasporti di merci pericolose effettuati nel loro territorio da veicoli non contemplati nella presente direttiva, indipendentemente dall'immatricolazione;
- (9) considerando che gli Stati membri devono poter applicare alla circolazione stradale nel loro territorio regole specifiche per il trasporto di merci pericolose;
- (10) considerando che gli Stati membri devono potere mantenere i requisiti di garanzia di qualità relativi a taluni trasporti nazionali finché la Commissione non abbia presentato al Consiglio una relazione a tale riguardo;
- (11) considerando che l'accordo ADR autorizza la conclusione di accordi in deroga all'accordo stesso e che il numero elevato di accordi bilaterali negoziati tra gli Stati membri ostacola la libera prestazione dei servizi di trasporto delle merci pericolose; che l'introduzione delle necessarie disposizioni negli allegati alla presente direttiva dovrebbe eliminare la necessità di tali deroghe; considerando l'esigenza di concedere un periodo di transizione nel corso del quale gli accordi in vigore possono essere ancora applicati dagli Stati membri;
- (12) considerando che è necessario recepire nel diritto comunitario le disposizioni ADR segnatamente le norme tecniche per i veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose; che occorre prevedere, in questo contesto, periodi transitori per contemplare alcune disposizioni nazionali specifiche in vigore riguardo ai requisiti di costruzione dei veicoli immatricolati nel territorio nazionale;
- (13) considerando che le procedure informative esistenti nel campo delle proposte legislative nazionali in materia saranno utilizzate al fine di accrescere la trasparenza per tutti gli operatori economici;
- (14) considerando che gli Stati membri devono avere la facoltà di mettere in atto norme conformi alle raccomandazioni multimodali delle Nazioni Unite sul trasporto di merci pericolose a livello nazionale fino a quando l'accordo ADR non sarà armonizzato rispetto a tali norme, per agevolare il trasporto intermodale delle merci pericolose;
- (15) considerando che gli Stati membri devono avere la facoltà di disciplinare o di vietare il trasporto di alcune merci pericolose sul loro territorio, ma unicamente per motivi non inerenti alla sicurezza del trasporto medesimo; che, in tale contesto, gli Stati membri possono riservarsi il diritto d'imporre, per taluni trasporti di materie molto pericolose, l'utilizzazione delle ferrovie o delle vie navigabili, oppure mantenere imballaggi specifici per talune materie molto pericolose;
- (16) considerando che, ai fini della presente direttiva, gli Stati membri devono essere autorizzati ad applicare norme più rigorose o meno rigorose per quanto riguarda determinate operazioni di trasporto effettuate sul loro territorio con veicoli ivi immatricolati;

⁽¹⁾ GU n. L 117 dell'8. 5. 1990, pag. 1.

⁽²⁾ GU n. L 117 dell'8. 5. 1990, pag. 15.

⁽³⁾ GU n. L 374 del 31. 12. 1990, pag. 1.

▼B

- (17) considerando che nell'armonizzazione delle condizioni è importante tener conto delle specifiche situazioni nazionali e che pertanto la presente direttiva deve essere sufficientemente flessibile nell'offrire agli Stati membri la possibilità di talune deroghe; che non si deve ostacolare l'applicazione dei nuovi sviluppi tecnologici e industriali e che occorre a tal fine contemplare deroghe provvisorie;
- (18) considerando che i veicoli immatricolati nei paesi terzi devono essere autorizzati a svolgere operazioni di trasporto internazionale sul territorio degli Stati membri, purché siano conformi alle disposizioni dell'accordo ADR;
- (19) considerando che deve essere possibile adeguare rapidamente la presente direttiva al progresso tecnico, al fine di prendere in considerazione le nuove disposizioni fissate nell'accordo ADR, nonché stabilire l'applicazione e l'attuazione delle misure d'urgenza in caso di incidenti o di inconvenienti; che occorre, a tal fine, istituire un comitato ed una procedura di stretta cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione nell'ambito di tale comitato;
- (20) considerando che gli allegati della presente direttiva contengono disposizioni in materia di formazione professionale di taluni conducenti di veicoli che trasportano merci pericolose su strada e che pertanto la direttiva 89/684/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1989, relativa alla formazione professionale di taluni conducenti di veicoli che trasportano merci pericolose su strada ⁽¹⁾, deve essere abrogata,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPITOLO I

Campo di applicazione, definizioni e disposizioni generali*Articolo 1*

1. La presente direttiva si applica al trasporto di merci pericolose su strada effettuato all'interno degli Stati membri o tra gli Stati membri. Essa non si applica al trasporto di merci pericolose effettuato da veicoli di proprietà o sotto la responsabilità delle forze armate.
2. Tuttavia quanto disposto nella presente direttiva non pregiudica il diritto degli Stati membri, fatta salva la normativa comunitaria, di stabilire requisiti per quanto concerne:
 - a) il trasporto nazionale e internazionale di merci pericolose effettuato nel loro territorio da veicoli non contemplati dalla presente direttiva,
 - b) le norme di circolazione specifiche al trasporto nazionale e internazionale di merci pericolose,

▼M5

- c) la garanzia della qualità delle imprese, quando esse effettuano i trasporti nazionali indicati al punto 1 dell'allegato C.

L'ambito di applicazione delle disposizioni nazionali relative ai requisiti di cui alla presente lettera non può essere esteso.

Tali disposizioni cessano di essere applicabili ove misure analoghe siano rese obbligatorie da disposizioni comunitarie.

Entro due anni dall'entrata in vigore della norma europea relativa alla garanzia di qualità del trasporto di merci pericolose, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione valutativa degli aspetti di sicurezza disciplinati dalla presente lettera, corredata di una proposta adeguata per quanto riguarda la sua proroga o abrogazione.

⁽¹⁾ GU n. L 398 del 30. 12. 1989, pag. 33.

▼B

L'ambito di applicazione delle disposizioni nazionali concernenti questi requisiti non può essere esteso.

Dette disposizioni cessano di essere applicabili allorché misure analoghe siano rese obbligatorie da disposizioni comunitarie.

Anteriormente al 31 dicembre 1998, la Commissione presenterà al Consiglio una relazione contenente una valutazione degli aspetti relativi alla sicurezza contemplati nella presente lettera c), corredata da una proposta appropriata volta a prorogarla o ad abrogarla.

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- «ADR», l'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada, concluso a Ginevra il 30 settembre 1957, con le relative modifiche;
- «veicolo», ogni veicolo a motore destinato a circolare su strada, completo o incompleto, il quale abbia almeno quattro ruote e una velocità massima di progetto superiore a 25 km l'ora, con i suoi rimorchi, ad eccezione dei veicoli che si spostano su rotaia, dei trattori agricoli e forestali e di tutte le macchine mobili;
- «merci pericolose», le materie e i prodotti il cui trasporto su strada è vietato, oppure autorizzato solo a determinate condizioni, dagli allegati A e B della presente direttiva;
- «trasporto», qualsiasi operazione di trasporto su strada effettuata da un veicolo, in tutto o in parte su strade di uso pubblico nel territorio degli Stati membri, comprese le attività di carico e scarico contemplate negli allegati A e B della presente direttiva, fatto salvo il regime previsto dalle legislazioni degli Stati membri per quanto riguarda la responsabilità derivante da queste operazioni.

Le operazioni di trasporto effettuate interamente in un perimetro chiuso sono escluse dalla presente definizione.

Articolo 3

1. Fatto salvo l'articolo 6, non sono ammesse al trasporto su strada le merci pericolose il cui trasporto è vietato dagli allegati A e B della presente direttiva.

2. Ferme restando le altre disposizioni della presente direttiva, il trasporto delle altre merci pericolose elencate nell'allegato A è autorizzato fatte salve le condizioni fissate negli allegati A e B, in particolare per quanto riguarda:

- a) l'imballaggio e l'etichettatura delle merci in questione e
- b) la costruzione, le attrezzature e il funzionamento dei veicoli che trasportano le merci in questione.

CAPITOLO II

Deroghe, restrizioni ed esenzioni

Articolo 4

Ai fini delle operazioni di trasporto effettuate sul piano nazionale unicamente da veicoli immatricolati sul suo territorio, ciascuno Stato membro può mantenere in vigore le disposizioni della legislazione nazionale sul trasporto di merci pericolose su strada che siano conformi alle raccomandazioni delle Nazioni Unite sul trasporto di merci pericolose, in attesa che gli allegati A e B della presente direttiva siano adeguati a dette raccomandazioni. Lo Stato membro interessato informa immediatamente la Commissione.

Articolo 5

1. Fatte salve altre norme comunitarie, segnatamente in materia di accesso al mercato, gli Stati membri conservano la facoltà di discipli-

▼B

nare o di vietare, unicamente per motivi non inerenti alla sicurezza durante il trasporto, quali, segnatamente, ragioni di sicurezza nazionale o di tutela dell'ambiente, il trasporto di alcune merci pericolose sul loro territorio.

2. Le eventuali disposizioni istituite dagli Stati membri in merito alle attività dei veicoli che effettuano un trasporto internazionale sul loro territorio e autorizzate ► **M5** dalla disposizione speciale di cui al punto 2 dell'allegato C ◀ devono riguardare unicamente gli aspetti locali, devono essere applicabili al trasporto nazionale e internazionale e non devono creare alcuna discriminazione.

3. a) I singoli Stati membri possono applicare disposizioni più rigorose riguardo al trasporto effettuato da veicoli immatricolati o messi in circolazione sul territorio nazionale, fatta eccezione per i requisiti relativi alla costruzione.

▼M5

b) Tuttavia, gli Stati membri possono mantenere le disposizioni nazionali specifiche concernenti il baricentro dei veicoli cisterna immatricolati sul loro territorio fino all'eventuale modifica della disposizione speciale di cui al punto 3 dell'allegato C, ma comunque non oltre il 30 giugno 2001 per i veicoli cisterna che rientrano nella disposizione speciale di cui al punto 3 dell'allegato C, conformemente alla versione emendata dell'ADR applicabile dal 1° luglio 2001 e non oltre il 30 giugno 2005 per gli altri veicoli cisterna.

c) Gli Stati membri in cui la temperatura ambiente scende regolarmente al disotto di -20°C possono imporre norme più rigorose in materia di temperatura di utilizzazione del materiale per imballaggi in materie plastiche, cisterne e relative attrezzature destinati al trasporto nazionale di merci pericolose su strada effettuato nel loro territorio, fino all'inserimento negli allegati di disposizioni sulle temperature di riferimento adeguate per le varie zone climatiche.

▼B

4. Qualora uno Stato membro ritenga che le disposizioni applicabili in materia di sicurezza si sono rivelate insufficienti in caso di incidente, per limitare i pericoli inerenti al trasporto e qualora sia urgente intervenire, esso notifica alla Commissione, nella fase del progetto, le misure che intende adottare. La Commissione, in base alla procedura di cui all'articolo 9, decide se è opportuno autorizzare l'attuazione delle misure in questione e ne determina la durata.

5. Gli Stati membri possono mantenere le disposizioni nazionali applicabili al 31 dicembre 1996, concernenti:

- il trasporto di materie della classe 1.1;
- il trasporto di gas tossici instabili e/o infiammabili della classe 2;
- il trasporto di materie contenenti diossina o furano;
- o il trasporto in cisterne o contenitori di oltre 3 000 litri di materie liquide delle classi 3, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 o 8 che non figurano in una lettera b) o c) di tali classi.

Siffatte disposizioni possono riguardare unicamente:

- il divieto di effettuare i suddetti trasporti su strada quando sia possibile effettuarli per ferrovia o via navigabile;
- l'obbligo di seguire taluni itinerari preferenziali;
- o qualsiasi altra disposizione relativa all'imballaggio di materie contenenti diossina o furano.

Queste disposizioni non possono essere ampliate o rese più rigorose. Gli Stati membri comunicano le disposizioni nazionali alla Commissione che ne informa gli altri Stati membri.

Articolo 6

1. Gli Stati membri possono consentire che le merci pericolose classificate, imballate ed etichettate conformemente alle norme

▼B

internazionali in materia di trasporto marittimo oppure aereo siano ammesse al trasporto su strada sul loro territorio, ogniquale volta l'operazione di trasporto implichi un viaggio marittimo o aereo.

2. Le disposizioni fornite negli allegati A e B in merito all'uso di lingue straniere nella marcatura o nella documentazione pertinente non si applicano alle operazioni di trasporto limitate al territorio di un singolo Stato membro. Per le suddette operazioni gli Stati membri possono autorizzare l'uso di lingue diverse da quelle contemplate dagli allegati.

▼M5

3. Gli Stati membri possono autorizzare, nel loro territorio, l'utilizzazione di veicoli costruiti anteriormente al 1° gennaio 1997 che non siano conformi alle disposizioni della presente direttiva, ma che siano stati costruiti secondo i requisiti fissati dalla legislazione nazionale applicabile al 31 dicembre 1996, sempreché 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 1° gennaio 1997 che non sono conformi all'allegato B, ma la cui fabbricazione rispetti le disposizioni della presente direttiva applicabili alla data della loro costruzione, possono tuttavia continuare ad essere utilizzati per il trasporto nazionale fino a data da determinare conformemente alla procedura di cui all'articolo 9.

4. I singoli Stati membri possono mantenere in vigore le disposizioni della legislazione nazionale in vigore al 31 dicembre 1996 in materia di costruzione, impiego e condizioni di trasporto di contenitori di recente costruzione ai sensi della disposizione speciale di cui al punto 4 dell'allegato C e di cisterne che differiscono dalle disposizioni fissate negli allegati A e B, fino a quando in detti allegati siano inseriti riferimenti a norme di costruzione e d'impiego di cisterne e contenitori aventi lo stesso valore vincolante delle disposizioni della presente direttiva, e comunque non oltre il 30 giugno 2001. I contenitori e le cisterne costruiti anteriormente al 1° luglio 2001 e mantenuti in uno stato conforme ai requisiti di sicurezza pertinenti possono continuare ad essere utilizzati anche dopo tale data, alle stesse condizioni.

Tali date devono essere prorogate per contenitori e cisterne per i quali non esistono prescrizioni tecniche particolareggiate o per i quali non sono stati aggiunti negli allegati A e B sufficienti riferimenti alle norme europee pertinenti.

I contenitori e le cisterne di cui al secondo comma e la data ultima alla quale la presente direttiva è loro applicabile sono determinati secondo la procedura di cui all'articolo 9.

▼B

5. Ciascuno Stato membro può mantenere disposizioni nazionali diverse da quelle previste negli allegati A e B in materia di temperatura di riferimento per il trasporto nel territorio nazionale di gas liquefatti o di miscele di gas liquefatti, fino all'inserimento nelle norme europee di disposizioni sulle temperature di riferimento adeguate per le varie zone climatiche designate e fino all'inserimento di un riferimento a dette norme negli allegati A e B.

6. Anteriormente al 1° gennaio 1997, i singoli Stati membri possono autorizzare, per il trasporto nel loro territorio, l'impiego di imballaggi costruiti e non certificati secondo quanto disposto dall'accordo ADR, purché l'imballaggio presenti la data di fabbricazione e risulti in grado di superare le opportune prove in base ai requisiti imposti dalla normativa nazionale vigente al 31 dicembre 1996 e purché tali imballaggi siano mantenuti in condizioni atte a garantire i livelli di sicurezza pertinenti (ivi compresi, ove richiesto, controlli e ispezioni), secondo il seguente schema: grandi contenitori metallici di rinfuse intermedie e fusti di metallo, che superano i 50 litri di capacità, per un periodo massimo di 15 anni a partire dalla data di fabbricazione; altri imballaggi metallici e in materie plastiche per un periodo massimo di 5 anni a partire dalla data di fabbricazione, ma non oltre il 31 dicembre 1998 ►**M5**, sebbene per gli imballaggi in materie plastiche che non

▼B

superano i venti litri di capacità tale data possa essere prorogata fino al 30 giugno 2001 al più tardi ◀.

7. I singoli Stati membri possono consentire, fino al 31 dicembre 1998, il trasporto nel loro territorio di talune merci pericolose imballate anteriormente al 1° gennaio 1997 a condizione che esse siano classificate, imballate ed etichettate conformemente ai requisiti previsti dalla legislazione nazionale applicabile anteriormente al 1° gennaio 1997.

8. I singoli Stati membri possono mantenere, per le operazioni di trasporto effettuate nel loro territorio da veicoli immatricolati nello stesso, la normativa nazionale vigente al 31 dicembre 1996 riguardo all'indicazione di un codice di azione di emergenza invece del numero di identificazione del pericolo previsto all'allegato B.

▼M5

9. Previa notifica alla Commissione, entro il 31 dicembre 2002 o entro due anni a partire dall'ultima data di applicazione delle versioni modificate degli allegati A e B della presente direttiva gli Stati membri possono applicare disposizioni meno vincolanti di quelle fissate negli allegati per il trasporto nel loro territorio di piccoli quantitativi di talune merci pericolose, ad eccezione delle materie mediamente ed altamente radioattive.

Previa notifica alla Commissione, entro il 31 dicembre 2002 o entro due anni a partire dall'ultima data di applicazione delle versioni modificate degli allegati A e B della presente direttiva gli Stati membri possono applicare disposizioni diverse da quelle fissate negli allegati per i trasporti di carattere locale nel loro territorio.

Le deroghe di cui al primo e secondo comma sono applicate indiscriminatamente.

Fatto salvo quanto sopra, gli Stati membri possono, previa notifica alla Commissione, adottare in qualunque momento disposizioni simili a quelle adottate da altri Stati membri, in base al presente paragrafo.

La Commissione verifica la sussistenza delle condizioni contemplate al presente paragrafo e decide, conformemente alla procedura di cui all'articolo 9, se gli Stati membri in questione possono adottare tali deroghe.

▼B

10. A condizione che siano rispettati i requisiti di sicurezza, gli Stati membri possono concedere deroghe temporanee agli allegati A e B, al fine di poter procedere, nel loro territorio, alle verifiche necessarie nella prospettiva di modificare le disposizioni di detti allegati per adeguarle all'evoluzione della tecnica e dell'industria. La Commissione ne è informata ed informa a sua volta gli altri Stati membri.

Le deroghe temporanee, convenute tra le autorità competenti degli Stati membri in base ►**M5** alle disposizioni speciali di cui al punto 5 dell'allegato C ◀ devono concretarsi in un accordo multilaterale proposto alle autorità competenti di tutti gli Stati membri dall'autorità che prende l'iniziativa dell'accordo. La Commissione ne è informata.

Le deroghe di cui al primo e al secondo comma devono applicarsi senza discriminazioni in base alla nazionalità o al luogo di stabilimento dello speditore, del trasportatore o del destinatario; esse hanno durata massima quinquennale e non sono rinnovabili.

▼M5

11. Gli Stati membri possono concedere autorizzazioni valide soltanto sul loro territorio per operazioni di trasporto ad hoc di merci pericolose che siano vietate dagli allegati A e B o avvengano in condizioni diverse da quelle previste in detti allegati, qualora i trasporti ad hoc corrispondano ad operazioni di trasporto chiaramente definite e limitate nel tempo.

▼B

12. Fatte salve le disposizioni di cui al paragrafo 2, gli Stati membri possono continuare ad applicare gli accordi in vigore con altri Stati membri, autorizzati dall'accordo ADR, non oltre il 31 dicembre 1998, senza discriminazioni in base alla nazionalità o al luogo di stabilimento dello speditore, del trasportatore o del destinatario. Ogni ulteriore

▼B

deroga autorizzata ► **M5** dalle disposizioni speciali di cui al paragrafo 5 dell'allegato C ◄ deve soddisfare i requisiti del paragrafo 10.

Articolo 7

Fatte salve le disposizioni nazionali o comunitarie relative all'accesso al mercato, i veicoli immatricolati oppure messi in circolazione nei paesi terzi sono autorizzati ad effettuare operazioni di trasporto internazionale di merci pericolose all'interno della Comunità, purché tali trasporti soddisfino le disposizioni dell'accordo ADR.

CAPITOLO III

Disposizioni finali*Articolo 8*

Le modifiche necessarie per adeguare gli allegati ► **M5** A, B e C ◄ al progresso scientifico e tecnico nei settori oggetto della presente direttiva, per tenere conto di modifiche agli allegati dell'accordo ADR, sono adottate conformemente alla procedura prevista all'articolo 9.

▼M5*Articolo 9*

1. La Commissione è assistita da un comitato per il trasporto di merci pericolose.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente articolo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

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

3. Il Comitato adotta il proprio regolamento interno.

▼B*Articolo 10*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° gennaio 1997. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 11

1. La direttiva 89/684/CEE è abrogata a decorrere dal 1° gennaio 1997.
2. I certificati provvisori rilasciati dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2 della suddetta direttiva per il trasporto nazionale sono validi fino al 31 dicembre 1996. I certificati rilasciati ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4 della medesima direttiva possono continuare ad essere utilizzati per la durata del periodo di validità, ma non oltre il 1° luglio 1997 per le merci pericolose trasportate in cisterne e per gli esplosivi e non oltre il 1° gennaio 2000 per altre merci pericolose.

Articolo 12

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

▼M6*ALLEGATO A*

Disposizioni dell'allegato A dell'Accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), in vigore a decorrere dal 1° luglio 2001, fermo restando che l'espressione «parte contraente» è sostituita da «Stato membro»

NB: Una traduzione in tutte le lingue comunitarie sarà resa disponibile non appena ultimato e tradotto un testo consolidato dalla versione 2001 dell'allegato A all'ADR.

▼M6*ALLEGATO B*

►C1 Disposizioni dell'allegato B ◄ dell'Accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), in vigore a decorrere dal 1° luglio 2001, fermo restando che l'espressione «parte contraente» è sostituita da «Stato membro»

NB: Una traduzione in tutte le lingue comunitarie sarà resa disponibile non appena ultimato e tradotto il testo consolidato dalla versione 2001 dell'allegato B all'ADR.

▼M5

ALLEGATO C

Disposizioni particolari relative ad alcuni articoli della presente direttiva

1. I trasporti nazionali di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), sono i seguenti:
 - i) di materie ed oggetti esplosivi della classe 1, qualora il quantitativo di materia esplosiva contenuta superi, per unità di trasporto:
 - 1 000 kg per la divisione 1.1, o
 - 3 000 kg per la divisione 1.2, o
 - 5 000 kg per le divisioni 1.3 e 1.5;
 - ii) in cisterne o in contenitori aventi una capacità totale di oltre 3 000 litri delle seguenti materie:
 - materie della classe 2: gas classificati nei gruppi di rischio seguenti: F, T, TF, TC, TO, TFC, TOC,
 - materie delle classi 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 e 8 che non figurano in una rubrica b) o c) di dette classi, oppure che vi figurano, ma con un codice di pericolo avente tre o più cifre significative (escluso lo zero);
 - iii) dei seguenti colli della classe 7 (materie radioattive): colli di materie fissili, colli del tipo B (U), colli del tipo B (M).
2. La disposizione particolare applicabile all'articolo 5, paragrafo 2, è il marginale 10 599 dell'allegato B.
3. La disposizione particolare applicabile all'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), è il marginale 211 128 dell'allegato B.
4. La disposizione particolare applicabile all'articolo 6, paragrafo 4, è il marginale 2 211 dell'allegato A.
5. Le disposizioni particolari applicabili all'articolo 6, paragrafi 10 e 12, sono i marginali 2 010 e 10 602 degli allegati A e B.