Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►**B** **DIRECTIVA 2008/68/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

de 24 de Setembro de 2008

relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 260 de 30.9.2008, p. 13)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►**M1**	Decisão 2009/240/CE da Comissão de 4 de Março de 2009	L 71	23	17.3.2009
►**M2**	Decisão 2010/187/UE da Comissão de 25 de Março de 2010	L 83	24	30.3.2010
►**M3**	Directiva 2010/61/UE da Comissão de 2 de Setembro de 2010	L 233	27	3.9.2010
►**M4**	Decisão 2011/26/UE da Comissão, de 14 de Janeiro de 2011	L 13	64	18.1.2011
►**M5**	Decisão de Execução 2012/188/UE da Comissão de 4 de abril de 2012	L 101	18	11.4.2012
►**M6**	Diretiva 2012/45/UE da Comissão de 3 de dezembro de 2012	L 332	18	4.12.2012
►**M7**	Decisão de Execução 2013/218/UE da Comissão de 6 de maio de 2013	L 130	26	15.5.2013
►**M8**	Diretiva 2014/103/UE da Comissão de 21 de novembro de 2014	L 335	15	22.11.2014

▼B

DIRECTIVA 2008/68/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 24 de Setembro de 2008

relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ([1]),

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ([2]),

Considerando o seguinte:

(1) O transporte de mercadorias perigosas por estrada, caminho-de-ferro ou via navegável interior apresenta riscos de acidente consideráveis. Deverão, por conseguinte, ser aprovadas medidas para assegurar que tais transportes sejam realizados nas melhores condições de segurança possíveis.

(2) A Directiva 94/55/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas ([3]) e a Directiva 96/49/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas ([4]) estabelecem regras uniformes para o transporte de mercadorias perigosas por estrada e caminho-de-ferro, respectivamente.

(3) Para criar um regime comum que abranja todos os modos de transporte terrestre de mercadorias perigosas, as Directivas 94/55/CE e 96/49/CE deverão ser substituídas por uma directiva única, que também seja aplicável às vias navegáveis interiores.

(4) A maioria dos Estados-Membros é parte contratante do Acordo Europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por estrada (a seguir designado «ADR»), está sujeita ao Regulamento relativo ao transporte internacional ferroviário de mercadorias perigosas (a seguir designado «RID») e, na medida em que se justifica, é parte contratante do Acordo Europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por via navegável interior (a seguir designado «ADN»).

([1]) JO C 256 de 27.10.2007, p. 44.
([2]) Parecer do Parlamento Europeu de 5 de Setembro de 2007 (JO C 187 E de 24.7.2008, p. 148), Posição Comum do Conselho de 7 de Abril de 2008 (JO C 117 E de 14.5.2008, p. 1) e Posição do Parlamento Europeu de 19 de Junho de 2008 (ainda não publicada no Jornal Oficial).
([3]) JO L 319 de 12.12.1994, p. 7.
([4]) JO L 235 de 17.9.1996, p. 25.

▼B

(5) Os acordos ADR, RID e ADN estabelecem regras uniformes para que o transporte internacional de mercadorias perigosas se efectue em segurança. Para harmonizar as condições de transporte de mercadorias perigosas na Comunidade e garantir o funcionamento do mercado comum de transportes, essas regras deverão ser aplicáveis ao transporte nacional.

(6) A presente directiva não deverá aplicar-se às operações de transporte de mercadorias perigosas efectuadas em circunstâncias excepcionais ligadas ao tipo de veículos ou embarcações envolvidas ou à natureza limitada do transporte.

(7) As disposições da presente directiva também não se deverão aplicar ao transporte de mercadorias perigosas sob a responsabilidade ou a supervisão directa e presencial das forças armadas. O transporte de mercadorias perigosas levado a cabo por adjudicatários comerciais que trabalham para as forças armadas deverá, contudo, ser abrangido pelo âmbito da presente directiva, a menos que as suas obrigações contratuais sejam cumpridas sob a responsabilidade ou a supervisão directa e presencial das forças armadas.

(8) Um Estado-Membro que não disponha de sistema ferroviário e não tenha perspectivas imediatas de o vir a possuir, ficaria vinculado a uma obrigação desproporcionada e injustificada, caso tivesse de transpor e executar as disposições da presente directiva no que respeita aos caminhos-de-ferro. Por conseguinte, um Estado-Membro nessas condições, enquanto não dispuser de sistema ferroviário, deverá ficar isento da obrigação de transpor e executar a presente directiva no que respeita ao transporte ferroviário.

(9) Os Estados-Membros deverão conservar o direito de isentar da aplicação da presente directiva o transporte de mercadorias perigosas por via navegável interior, se as vias navegáveis interiores do seu território não estiverem ligadas, por via navegável interior, às vias navegáveis de outros Estados-Membros ou se não forem transportadas mercadorias perigosas nessas mesmas vias.

(10) Sem prejuízo do direito comunitário e das disposições constantes do ponto 1.9 da secção I.1 do anexo I, do ponto 1.9 da secção II.1 do anexo II e do ponto 1.9 da secção III.1 do anexo III, os Estados-Membros deverão ter o direito, por razões ligadas à segurança dos transportes, de manter ou aprovar disposições em áreas não abrangidas pela presente directiva. Tais disposições deverão revestir carácter específico e ser claramente definidas.

(11) Cada Estado-Membro deverá ter o direito de regulamentar ou proibir o transporte de mercadorias perigosas no seu território, por razões distintas da segurança, como sejam as razões de segurança nacional ou de protecção do ambiente.

(12) Os meios de transporte registados em países terceiros deverão poder realizar transportes internacionais de mercadorias perigosas no território dos Estados-Membros, sob reserva do cumprimento das disposições aplicáveis dos Acordos ADR, RID ou ADN e da presente directiva.

(13) Os Estados-Membros deverão ter o direito de aplicar regras mais severas às operações de transporte nacional efectuadas por meios de transporte matriculados ou colocados em circulação no seu território.

▼B

(14) A harmonização das condições aplicáveis ao transporte nacional de mercadorias perigosas não deverá impedir que sejam tomadas em conta circunstâncias nacionais específicas. A presente directiva deverá, por conseguinte, permitir que os Estados-Membros concedam derrogações em determinadas condições específicas. Essas derrogações serão enumeradas na presente directiva como «derrogações nacionais».

(15) A fim de fazerem face a situações inusitadas e excepcionais, os Estados-Membros deverão dispor do direito de conceder autorizações individuais que permitam o transporte das mercadorias perigosas no seu território, o que de outro modo seria inviabilizado pela presente directiva.

(16) Em virtude do nível de investimento necessário no sector, os Estados-Membros deverão poder manter em vigor, a título provisório, certas disposições nacionais específicas relativas aos requisitos de construção dos meios de transporte e equipamento e ao transporte no túnel do canal da Mancha. Os Estados-Membros deverão igualmente poder manter em vigor e aprovar certas disposições para o transporte de mercadorias perigosas por caminho-de-ferro entre os Estados-Membros e Estados que sejam partes da Organização para a Cooperação dos Caminhos-de-Ferro (a seguir designada «OSJD»), até que sejam harmonizadas as normas do anexo II do Acordo relativo ao Transporte Internacional Ferroviário (a seguir designado «SMGS»), as disposições da secção II.1 do anexo II da presente directiva, e, por essa via, o RID. No prazo de dez anos após a entrada em vigor da presente directiva, a Comissão deverá proceder à avaliação das consequências destas disposições e, se necessário, apresentar as propostas adequadas. Essas disposições deverão ser enumeradas na presente directiva como «disposições transitórias adicionais».

(17) É necessário poder adaptar rapidamente os anexos da presente directiva ao progresso científico e técnico, incluindo o desenvolvimento das novas tecnologias de seguimento e localização, nomeadamente para ter em conta as novas disposições incorporadas no ADR, no RID e no ADN. As alterações ao ADR, ao RID e ao ADN, bem como as correspondentes adaptações dos anexos, deverão entrar em vigor simultaneamente. A Comissão deverá prestar a assistência financeira julgada adequada aos Estados-Membros para o trabalho de tradução, para as respectivas línguas oficiais, do ADR, do RID, do ADN e de quaisquer alterações a estes textos.

(18) As medidas necessárias à execução da presente directiva deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ([1]).

(19) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para adaptar os anexos da presente directiva ao progresso científico e técnico. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

(20) A Comissão também deverá poder rever as listas de derrogações nacionais e decidir sobre a aprovação e aplicação de medidas de emergência em caso de acidente ou incidente.

([1]) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

(21) Por razões de eficácia, os prazos normalmente aplicáveis no âmbito do procedimento de regulamentação com controlo devem ser abreviados para a aprovação das adaptações dos anexos ao progresso científico e técnico.

(22) Atendendo a que os objectivos da presente directiva, designadamente garantir a aplicação uniforme de normas de segurança harmonizadas na Comunidade e um nível elevado de segurança nas operações de transporte nacional e internacional, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à sua dimensão e efeitos, ser melhor alcançados a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.

(23) As disposições da presente directiva não prejudicam o compromisso assumido pela Comunidade e pelos Estados-Membros, de acordo com os objectivos estabelecidos na Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente e o Desenvolvimento (CNUAD), realizada no Rio de Janeiro em Junho de 1992, de se empenharem na harmonização futura dos sistemas de classificação de substâncias perigosas.

(24) As disposições da presente directiva não prejudicam a legislação comunitária no domínio da segurança do transporte de agentes biológicos e de organismos geneticamente modificados, nomeadamente a Directiva 90/219/CEE do Conselho, de 23 de Abril de 1990, relativa à utilização confinada de microrganismos geneticamente modificados ([1]), a Directiva 2001/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Março de 2001, relativa à libertação deliberada no ambiente de organismos geneticamente modificados ([2]) e a Directiva 2000/54/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Setembro de 2000, relativa à protecção dos trabalhadores contra riscos ligados à exposição a agentes biológicos durante o trabalho ([3]).

(25) As disposições da presente directiva não prejudicam a aplicação de outras disposições comunitárias no domínio da segurança e saúde no trabalho e da protecção do ambiente, em particular a directiva-quadro no domínio da segurança e saúde no trabalho, Directiva 89/391/CEE do Conselho, de 12 de Junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho ([4]) e as suas directivas derivadas.

(26) A Directiva 2006/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro de 2006, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior ([5]), prevê que as embarcações munidas de um certificado emitido ao abrigo do Regulamento para o transporte de matérias perigosas no Reno (ADNR) podem transportar mercadorias perigosas em todo o território da Comunidade, nas condições estabelecidas no referido certificado. Com a aprovação da presente directiva, a Directiva 2006/87/CE deverá ser alterada a fim de se suprimir tal disposição.

([1]) JO L 117 de 8.5.1990, p. 1.
([2]) JO L 106 de 17.4.2001, p. 1.
([3]) JO L 262 de 17.10.2000, p. 21.
([4]) JO L 183 de 29.6.1989, p. 1.
([5]) JO L 389 de 30.12.2006, p. 1.

▼B

(27) Deverá ser concedido um período transitório até dois anos para a aplicação das disposições da presente directiva às vias navegáveis interiores, de modo a permitir tempo suficiente para a adaptação das disposições nacionais, o estabelecimento dos quadros jurídicos e a formação de pessoal. Deverá ser concedido um período transitório global de cinco anos a todos os certificados de aprovação das embarcações e a todos os certificados de capacidade profissional emitidos antes do período transitório, ou durante esse período, para a aplicação das disposições da presente directiva às vias navegáveis interiores, a menos que, nos certificados em causa, esteja indicado um prazo de validade mais curto.

(28) As Directivas 94/55/CE e 96/49/CE deverão, por conseguinte, ser revogadas. Por uma questão de clareza e racionalidade, é igualmente necessário revogar a Directiva 96/35/CE do Conselho, de 3 de Junho de 1996, relativa à designação e à qualificação profissional dos conselheiros de segurança para o transporte de mercadorias perigosas por estrada, por caminho-de-ferro ou por via navegável ([1]), a Directiva 2000/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Abril de 2000, relativa às exigências mínimas aplicáveis ao exame de conselheiro de segurança para o transporte de mercadorias perigosas por estrada, caminho-de-ferro ou via navegável ([2]), a Decisão 2005/263/CE da Comissão, de 4 de Março de 2005, que autoriza os Estados-Membros a adoptarem certas derrogações nos termos da Directiva 94/55/CE no que se refere ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas ([3]) e a Decisão 2005/180/CE da Comissão, de 4 de Março de 2005, que autoriza os Estados-Membros a adoptarem certas derrogações nos termos da Directiva 96/49/CE do Conselho no que se refere ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas ([4]).

(29) Em conformidade com n.º 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar melhor» ([5]), os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

1. A presente directiva é aplicável ao transporte rodoviário, ferroviário e por via navegável interior de mercadorias perigosas num Estado-Membro ou entre Estados-Membros, incluindo as operações de carga e descarga, as transferências de um modo de transporte para outro e as paragens exigidas pelas condições do transporte.

A directiva não é aplicável ao transporte de mercadorias perigosas:

a) Em veículos, vagões ou embarcações que sejam propriedade ou estejam sob a responsabilidade das forças armadas;

b) Em embarcações de mar, em vias marítimas que façam parte de vias navegáveis interiores;

([1]) JO L 145 de 19.6.1996, p. 10.
([2]) JO L 118 de 19.5.2000, p. 41.
([3]) JO L 85 de 2.4.2005, p. 58.
([4]) JO L 61 de 8.3.2005, p. 41.
([5]) JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

▼B

c) Em *ferries*, que apenas cruzem uma via navegável interior ou um porto; ou

d) Exclusivamente dentro do perímetro de um espaço circunscrito.

2. A secção II.1 do anexo II não se aplica aos Estados-Membros que não disponham de sistema ferroviário, até ser criado um tal sistema nos respectivos territórios.

3. No prazo de um ano a contar da entrada em vigor da presente directiva, os Estados-Membros podem decidir não aplicar a secção III.1 do anexo III, por uma das razões seguintes:

a) Não dispõem de vias navegáveis interiores;

b) As suas vias navegáveis interiores não estão ligadas, por via navegável interior, às vias navegáveis de outros Estados-Membros; ou

c) Não se efectuam transportes de mercadorias perigosas por via navegável interior.

Um Estado-Membro que decida não aplicar as disposições da secção III.1 do anexo III deve notificar essa decisão à Comissão, que a comunicará aos outros Estados-Membros.

4. Os Estados-Membros podem estabelecer requisitos específicos de segurança para as operações de transporte nacional e internacional de mercadorias perigosas realizadas no seu território no que diz respeito:

a) Ao transporte de mercadorias perigosas por veículos, vagões ou embarcações de navegação interior não abrangidos pela presente directiva;

b) Se se justificar, à utilização de itinerários prescritos, incluindo a utilização de modos de transporte prescritos;

c) Às normas especiais para o transporte das mercadorias perigosas em comboios de passageiros.

Devem informar a Comissão de tais disposições e da respectiva fundamentação.

A Comissão informa os restantes Estados-Membros a este respeito.

5. Os Estados-Membros podem regulamentar ou proibir, exclusivamente por motivos que não se prendam com a segurança durante o transporte, o transporte de mercadorias perigosas no seu território.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. «ADR», o Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada, concluído em Genebra em 30 de Setembro de 1957, com a última redacção que lhe foi dada.

2. «RID», o Regulamento relativo ao transporte internacional ferroviário de mercadorias perigosas, constante do apêndice C da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), concluída em Vilnius em 3 de Junho de 1999, com a última redacção que lhe foi dada.

3. «ADN», o Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Via Navegável Interior, concluído em Genebra em 26 de Maio de 2000, com a última redacção que lhe foi dada.

▼B

4. «Veículo», qualquer veículo a motor destinado a circular na via pública, tendo pelo menos quatro rodas e uma velocidade máxima de projecto superior a 25 km/h, bem como quaisquer reboques, à excepção dos veículos que se deslocam sobre carris, das máquinas móveis e dos tractores agrícolas e florestais, desde que não atinjam uma velocidade superior a 40 km/h ao transportarem mercadorias perigosas.

5. «Vagão», qualquer veículo ferroviário desprovido de meios de tracção, apto a circular com as suas próprias rodas sobre vias férreas e destinado a transportar mercadorias.

6. «Embarcação», qualquer embarcação de navegação interior ou de mar.

Artigo 3.º

Disposições gerais

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 6.º, não é permitido transportar mercadorias perigosas cujo transporte seja proibido pela secção I.1 do anexo I, pela secção II.1 do anexo II e pela secção III.1 do anexo III.

2. Sem prejuízo das regras gerais de acesso ao mercado ou das disposições geralmente aplicáveis ao transporte de mercadorias, é autorizado o transporte de mercadorias perigosas nas condições estabelecidas na secção I.1 do anexo I, na secção II.1 do anexo II e na secção III.1 do anexo III.

Artigo 4.º

Países terceiros

O transporte de mercadorias perigosas entre os Estados-Membros e países terceiros é autorizado sob reserva do cumprimento dos requisitos dos Acordos ADR, RID ou ADN, salvo disposição em contrário constante dos anexos.

Artigo 5.º

Restrições por razões de segurança do transporte

1. Os Estados-Membros podem, por razões de segurança do transporte, aplicar disposições mais severas, à excepção de requisitos de construção, ao transporte nacional de mercadorias perigosas em veículos, vagões e embarcações de navegação interior, matriculados ou colocados em circulação no seu território.

2. Se, em caso de acidente ou incidente no seu território, um Estado-Membro considerar que as disposições de segurança aplicáveis são insuficientes para reduzir os riscos envolvidos nas operações de transporte e for necessário tomar medidas urgentes, o Estado-Membro deve, na fase de planeamento, notificar à Comissão as medidas que se propõe tomar.

A Comissão decide, pelo procedimento referido no n.º 2 do artigo 9.º, se autoriza a aplicação das medidas em causa e qual o seu período de vigência.

Artigo 6.º

Derrogações

1. Os Estados-Membros podem autorizar a utilização de línguas diferentes das previstas nos anexos no quadro das operações de transporte realizadas no seu território.

▼B

2. a) Desde que não se comprometa a segurança, os Estados-Membros podem requerer derrogações à secção I.1 do anexo I, à secção II.1 do anexo II e à secção III.1 do anexo III, para o transporte de pequenas quantidades de determinadas mercadorias perigosas no seu território, à excepção de matérias de média e alta radioactividade, na condição de as prescrições aplicáveis a esses transportes não serem mais severas que as estabelecidas naqueles anexos;

b) Desde que não se comprometa a segurança, os Estados-Membros podem igualmente requerer derrogações à secção I.1 do anexo I, à secção II.1 do anexo II e à secção III.1 do anexo III, para o transporte de mercadorias perigosas no seu território, nos casos seguintes:

i) transportes locais em distâncias curtas, ou

ii) transportes locais por caminho-de-ferro em itinerários pré-definidos, que se integram num processo industrial específico e estejam sujeitos a controlos rigorosos em condições claramente definidas.

A Comissão examina, caso a caso, se as condições estabelecidas nas alíneas a) e b) foram satisfeitas e decide, pelo procedimento referido no n.º 2 do artigo 9.º, se autoriza a derrogação e a acrescenta à lista das derrogações nacionais constantes da secção I.3 do anexo I, da secção II.3 do anexo II ou da secção III.3 do anexo III.

3. As derrogações concedidas ao abrigo do n.º 2 são válidas por um período que não poderá exceder seis anos a contar da data da sua autorização, o qual deverá ser fixado na decisão de autorização. No que respeita às derrogações já existentes que constam da secção I.3 do anexo I, da secção II.3 do anexo II ou da secção III.3 do anexo III, a data de autorização deve ser considerada como sendo 30 de Junho de 2009. Salvo indicação em contrário, as derrogações, são válidas por um período de seis anos.

As derrogações devem ser aplicadas sem discriminação.

4. Se um Estado-Membro solicitar a prorrogação de uma autorização de derrogação, a Comissão examinará a derrogação em questão.

Se não tiver sido aprovada qualquer alteração à secção I.1 do anexo I, à secção II.1 do anexo II nem à secção III.1 do anexo III, que afecte o objecto da derrogação, a Comissão, pelo procedimento referido no n.º 2 do artigo 9.º, renova a autorização por um novo período, que não poderá exceder seis anos a contar da data de autorização, o qual deverá ser fixado na decisão de autorização.

Se tiver sido aprovada uma alteração à secção I.1 do anexo I, à secção II.1 do anexo II, ou à secção III.1 do anexo III, que afecte o objecto da derrogação, a Comissão, pelo procedimento referido no n.º 2 do artigo 9.º, pode:

a) Declarar a derrogação obsoleta e eliminá-la do anexo em causa;

b) Reduzir o âmbito de aplicação da autorização e alterar o anexo em causa nesse sentido;

c) Renovar a autorização por um novo período que não poderá exceder 6 anos a contar da data de autorização, e que deverá ser fixado na decisão de autorização.

▼B

5. Cada Estado-Membro pode, a título excepcional e desde que não seja comprometida a segurança, emitir autorizações individuais para operações de transporte, no seu território, de mercadorias perigosas proibidas pela presente directiva ou para a sua realização em condições diferentes das estabelecidos na presente directiva, desde que essas operações de transporte sejam claramente definidas e limitadas no tempo.

Artigo 7.º

Disposições transitórias

1. Os Estados-Membros podem manter em vigor nos seus territórios respectivos as disposições enumeradas na secção I.2 do anexo I, na secção II.2 do anexo II, e na secção III.2 do anexo III.

Os Estados-Membros que mantiverem em vigor as referidas disposições notificam-no à Comissão. A Comissão informará os restantes Estados-Membros.

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 1.º, os Estados-Membros podem optar por não aplicar as disposições constantes da secção III.1 do anexo III, até 30 de Junho de 2011, o mais tardar. Nesse caso, o Estado-Membro em causa continuará a aplicar as disposições das Directivas 96/35/CE e 2000/18/CE, tal como elas se aplicarem em 30 de Junho de 2009, no que respeita às vias navegáveis interiores.

Artigo 8.º

Adaptações

1. As alterações necessárias para adaptar os anexos ao progresso científico e técnico, incluindo a utilização de tecnologias de seguimento e de localização, nos domínios abrangidos pela presente directiva, nomeadamente para ter em conta as alterações aos Acordos ADR, RID e ADN, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 9.º

2. A Comissão concede apoio financeiro, na medida do necessário, aos Estados-Membros para a tradução do ADR, RID e ADN e respectivas alterações nas suas línguas oficiais.

Artigo 9.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité para o transporte de mercadorias perigosas.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 e a alínea b) do n.º 5 do artigo 5.º-A, bem como o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

Os prazos indicados na alínea c) do n.º 3 e nas alíneas b) e e) do n.º 4 do artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE são fixados, respectivamente, em um mês, um mês e dois meses.

▼B

Artigo 10.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 30 de Junho de 2009, o mais tardar, e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem tais medidas, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 11.º

Alterações

O artigo 6.º da Directiva 2006/87/CE é suprimido.

Artigo 12.º

Revogações

1. As Directivas 94/55/CE, 96/49/CE, 96/35/CE e 2000/18/CE são revogadas a partir de 30 de Junho de 2009.

Os certificados emitidos em conformidade com as directivas revogadas permanecem válidos até ao termo do seu prazo de validade.

2. As Decisões 2005/263/CE e 2005/180/CE são revogadas.

Artigo 13.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 14.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

▼B

ANEXO I

TRANSPORTE RODOVIÁRIO

▼M8

I.1. **ADR**

Anexos A e B do ADR, aplicável a partir de 1 de janeiro de 2015, subentendendo-se que o termo «parte contratante» é substituído por «Estado-Membro», conforme aplicável.

▼B

I.2. **Disposições transitórias adicionais**

1. Os Estados-Membros podem manter em vigor as derrogações concedidas nos termos do artigo 4.º da Directiva 94/55/CE até 31 de Dezembro de 2010 ou até que o anexo I, secção I.1, seja alterado de modo a incorporar as recomendações da ONU para o transporte de mercadorias perigosas referidas naquele artigo, caso tal alteração seja efectuada antes da referida data.

2. Os Estados-Membros podem autorizar a utilização no seu território de cisternas e veículos construídos antes de 1 de Janeiro de 1997 e não conformes com a presente directiva, mas que tenham sido construídos de acordo com as prescrições nacionais aplicáveis em 31 de Dezembro de 1996, desde que esses veículos continuem a satisfazer os níveis de segurança exigidos.

   As cisternas e os veículos construídos a partir de 1 de Janeiro de 1997, não conformes com a presente directiva, mas que tenham sido construídos de acordo com as prescrições da Directiva 94/55/CE aplicáveis à data da sua construção, podem continuar a ser utilizados no transporte nacional.

3. Os Estados-Membros que registem regularmente uma temperatura ambiente inferior a - 20 °C podem impor no seu território normas mais severas para a temperatura de serviço dos materiais usados nas embalagens de plástico e cisternas e respectivo equipamento destinadas a serem utilizadas no transporte nacional rodoviário de mercadorias perigosas, até que sejam incorporadas no anexo I, secção I.1, da presente directiva disposições relativas às temperaturas de referência adequadas para zonas climáticas específicas.

4. Os Estados-Membros poderão manter em vigor no seu território disposições nacionais distintas das previstas na presente directiva no que se refere à temperatura de referência para o transporte de gases liquefeitos ou misturas de gases liquefeitos até que sejam incorporadas nas normas europeias e referenciadas no anexo I, secção I.1, da presente directiva disposições relativas às temperaturas de referência adequadas para zonas climáticas específicas.

5. Os Estados-Membros podem manter em vigor, para as operações de transporte levadas a cabo por veículos registados no seu território, as disposições legislativas nacionais aplicáveis em 31 de Dezembro de 1996 relativas à afixação ou à utilização de um código de medida de emergência ou etiqueta de perigo em vez do número de identificação de perigo previsto no anexo I, secção I.1, da presente directiva.

6. Os Estados-Membros podem manter as restrições nacionais ao transporte de substâncias que contêm dioxinas e furanos aplicáveis em 31 de Dezembro de 1996.

▼M7

I.3. **Derrogações nacionais**

Derrogações para os Estados-Membros relativas ao transporte de mercadorias perigosas no seu território, nos termos do artigo 6.º, n.º 2, da Diretiva 2008/68/CE.

▼**M7**

Numeração das derrogações: RO-a/b(i)/b(ii)-EM-nn

RO = estrada

a/b(i)/b(ii) = artigo 6.º, n.º 2, a/b(i)/b(ii)

EM = designação abreviada do Estado-Membro

nn = número de ordem

Ao abrigo do artigo 6.º, n.º 2, alínea a), da Diretiva 2008/68/CE

BE Bélgica

RO–a–BE–1

Objeto: Classe 1 – Pequenas quantidades.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Subsecção 1.1.3.6.

Teor do anexo da diretiva: A subsecção 1.1.3.6 limita a 20 kg a quantidade de explosivos de mina que podem ser transportados num veículo comum.

Teor da legislação nacional: Os operadores de depósitos distantes dos postos de abastecimento podem ser autorizados a transportar, em veículos a motor comuns, um máximo de 25 kg de dinamite ou explosivos dificilmente inflamáveis e 300 detonadores, nas condições estabelecidas pelo serviço de explosivos.

Referência inicial à legislação nacional: *Arrêté royal du 23 septembre 1958 sur les produits explosifs* – artigo 111.º

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–BE–2

Objeto: Transporte de embalagens vazias, por limpar, que contiveram produtos de diferentes classes.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Subsecção 5.4.1.1.6.

Teor da legislação nacional: Indicação no documento de transporte: «embalagens vazias, por limpar, que contiveram produtos de diferentes classes».

Referência inicial à legislação nacional: Derrogação 6-97.

Observações: Derrogação registada pela Comissão Europeia com o n.º 21 (artigo 6.º, n.º 10, da Diretiva 94/55/CE).

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–BE–3

Objeto: Adoção da derrogação RO–a–UK-4.

Referência inicial à legislação nacional:

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–BE-4

Objeto: Isenção total das prescrições do ADR para o transporte no território nacional de um máximo de 1 000 detetores iónicos de fumo usados, provenientes de particulares, para a instalação de tratamento na Bélgica, a partir dos pontos de recolha previstos no plano de recolha seletiva destes resíduos.

Referência ao ADR: Todas as prescrições.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE:

Teor da legislação nacional: O uso doméstico de detetores de fumo de tipos homologados não está sujeito a controlo regulamentar do ponto de vista radiológico. O transporte destes detetores até ao utilizador final também está isento das prescrições do ADR [ver 2.2.7.1.2 d)].

▼M7

A Diretiva 2002/96/CE, relativa aos resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos, prevê a recolha seletiva de detetores de fumo usados, com vista ao tratamento das placas de circuitos e, no caso dos detetores iónicos, à remoção das matérias radioativas. Para permitir esta recolha seletiva, foi estabelecido um plano para incentivar os particulares a entregarem os detetores usados num ponto de recolha a partir do qual serão transportados para uma instalação de tratamento, por vezes via um segundo ponto de recolha ou uma unidade de armazenagem intermédia.

Nos pontos de recolha são disponibilizadas embalagens metálicas com capacidade máxima para 1 000 detetores de fumo. As embalagens contendo esses detetores podem ser transportadas juntamente com outros resíduos para uma unidade de armazenagem intermédia ou para uma instalação de tratamento. A embalagem deve levar uma etiqueta contendo a menção «detetores de fumo».

Referência inicial à legislação nacional: O plano de recolha seletiva de detetores de fumo é uma das condições para a eliminação de equipamentos homologados previstas no artigo 3.1.d.2 do Decreto Real de 20.7.2001: proteção contra as radiações.

Observações: Trata-se de uma derrogação necessária para permitir a recolha seletiva dos detetores iónicos de fumo usados.

Termo: 30 de junho de 2015

DE Alemanha

RO–a–DE–1

Objeto: Embalagem em comum e carregamento em comum de componentes automóveis com a classificação 1.4G e de certas mercadorias perigosas (n4).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 4.1.10 e 7.5.2.1.

Teor do anexo da diretiva: Disposições relativas à embalagem em comum e ao carregamento em comum.

Teor da legislação nacional: As mercadorias com os n.^{os} ONU 0431 e 0503 podem ser carregadas conjuntamente com certas mercadorias perigosas (produtos de construção automóvel) em determinadas quantidades, indicadas na isenção. O valor 1 000 (comparável ao do ponto 1.1.3.6.4) não deve ser excedido.

Referência inicial à legislação nacional: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350)*; derrogação 28.

Observações: A isenção é necessária para possibilitar a entrega rápida de componentes de segurança para automóveis em resposta à procura local. Dada a grande variedade de gamas, o armazenamento destes produtos em oficinas locais não é prática corrente.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–DE–2

Objeto: Dispensa da presença a bordo do documento de transporte e da declaração do carregador para o transporte de determinadas quantidades de mercadorias perigosas definidas na subsecção 1.1.3.6 (n1).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 5.4.1.1.1 e 5.4.1.1.6.

Teor do anexo da diretiva: Conteúdo do documento de transporte.

Teor da legislação nacional: Dispensa do documento de transporte para todas as classes, exceto a classe 7, no caso de as mercadorias transportadas não excederem as quantidades indicadas na subsecção 1.1.3.6.

▼M7

Referência inicial à legislação nacional: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350)*; derrogação 18.

Observações: Considera-se que as informações fornecidas pelas marcações e etiquetas apostas nos volumes são suficientes para as operações de transporte nacional, dado que o documento de transporte nem sempre é apropriado quando se trata de distribuição local.

Derrogação registada pela Comissão Europeia com o n.º 22 (artigo 6.º, n.º 10, da Diretiva 94/55/CE).

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–DE–3

Objeto: Transporte de calibradores e depósitos de combustível (vazios, por limpar).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Disposições aplicáveis aos n.os ONU 1202, 1203 e 1223.

Teor do anexo da diretiva: Embalagem, marcação, documentação, instruções de transporte e movimentação, instruções para as tripulações dos veículos.

Teor da legislação nacional: Especificação das prescrições aplicáveis e disposições adicionais para aplicação da derrogação; < 1 000 litros: equiparação a embalagens vazias por limpar; > 1 000 litros: observância de certas prescrições aplicáveis às cisternas; reservado ao transporte de equipamento vazio, por limpar.

Referência inicial à legislação nacional: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350)*; derrogação 24.

Observações: 7, 38 e 38a na lista.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–DE–5

Objeto: Autorização de embalagem combinada.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 4.1.10.4 MP2.

Teor do anexo da diretiva: Interdição de embalagem combinada.

Teor da legislação nacional: Classes 1.4S, 2, 3 e 6.1; autorização de embalagem combinada de objetos da classe 1.4S (cartuchos para armas de pequeno calibre), aerossóis (classe 2) e produtos de limpeza e tratamento das classes 3 e 6.1 (n.os ONU indicados) como conjuntos para venda em embalagens combinadas do grupo de embalagem II, em pequenas quantidades.

Referência inicial à legislação nacional: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350)*; derrogação 21.

Observações: 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f e 30g na lista.

Termo: 30 de junho de 2015

DK Dinamarca

RO–a–DK–2

Objeto: Transporte rodoviário de embalagens de matérias explosivas e de embalagens de detonadores, no mesmo veículo.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Subsecção 7.5.2.2.

Teor do anexo da diretiva: Disposições relativas à embalagem em comum.

Teor da legislação nacional: No transporte rodoviário de mercadorias perigosas devem ser observadas as prescrições do ADR.

Referência inicial à legislação nacional: *Bekendtgørelse nr. 729 of 15. august 2001 om vejtransport of farligt gods § 4, stk. 1.*

Observações: Há necessidade prática de carregar conjuntamente matérias explosivas e detonadores no mesmo veículo quando estas mercadorias são transportadas do local onde se encontram armazenadas para o local de trabalho e vice-versa.

▼M7

Quando a legislação dinamarquesa relativa ao transporte de mercadorias perigosas for alterada, as autoridades dinamarquesas autorizarão tais operações de transporte nas seguintes condições:

1. É proibido transportar mais de 25 kg de matérias explosivas do grupo D;

2. É proibido transportar mais de 200 detonadores do grupo B;

3. Os detonadores e as matérias explosivas devem ser embalados separadamente em embalagens com certificação ONU, em conformidade com o disposto na Diretiva 2000/61/CE, que altera a Diretiva 94/55/CE;

4. A distância entre embalagens que contêm detonadores e embalagens que contêm matérias explosivas deve ser de pelo menos 1 metro. Esta distância deve manter-se mesmo após uma travagem brusca. As embalagens de matérias explosivas e de detonadores devem ser estivadas de forma a permitir a sua rápida remoção do veículo;

5. Todas as outras prescrições aplicáveis ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas devem ser respeitadas.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–DK–3

Objeto: Transporte rodoviário de embalagens e de artigos que contêm resíduos ou restos de mercadorias perigosas de determinadas classes recolhidos em habitações e empresas para fins de eliminação.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Partes 2, 3 e 6 e capítulos 4.1, 5.1, 5.2, 5.4, 8.1 e 8.2.

Teor do anexo da diretiva: Disposições de classificação, disposições especiais, disposições de embalagem, procedimentos de expedição, prescrições relativas à construção e ensaio das embalagens, prescrições gerais relativas às unidades de transporte e ao equipamento de bordo e prescrições relativas à formação.

Teor da legislação nacional: As embalagens interiores e os artigos que contenham resíduos ou restos de mercadorias perigosas de determinadas classes, recolhidos em habitações e empresas para fins de eliminação, podem ser embalados em comum em determinadas embalagens exteriores e/ou sobreembalagens e transportados de acordo com procedimentos de expedição especiais, incluindo restrições especiais de embalagem e marcação. A quantidade de mercadorias perigosas por embalagem interior ou exterior e/ou por unidade de transporte está sujeita a restrições.

Referência inicial à legislação nacional: *Bekendtgørelse nr. 818 af 28. juni 2011 om vejtransport af farligt gods § 4, stk. 3.*

Observações: Os gestores de resíduos não podem aplicar todas as disposições do anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE quando os resíduos que contêm restos de mercadorias perigosas são recolhidos em habitações e empresas para fins de eliminação. Regra geral, estes resíduos estão contidos em embalagens vendidas a retalho.

Termo: 1 de janeiro de 2019

FI Finlândia

RO–a–FI-1

Objeto: Transporte de determinadas quantidades de mercadorias perigosas em autocarros e de pequenas quantidades de matérias radioativas de reduzida atividade para efeitos de cuidados de saúde e investigação.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulos 4.1 e 5.4.

Teor do anexo da diretiva: Disposições relativas à embalagem e à documentação.

▼M7

Teor da legislação nacional: É autorizado o transporte em autocarros de determinadas quantidades de mercadorias perigosas, inferiores às indicadas na subsecção 1.1.3.6, com uma massa líquida máxima não superior a 200 kg, sem documento de transporte e sem que sejam satisfeitas todas as prescrições de embalagem. Aquando do transporte de matérias radioativas de reduzida atividade (máximo 50 kg) para efeitos de cuidados de saúde e investigação, o veículo não necessita de ser marcado nem equipado de acordo com o ADR.

Referência inicial à legislação nacional: *Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003; 312/2005).*

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–FI–2

Objeto: Descrição das cisternas vazias no documento de transporte.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Subsecção 54.1.1.6.

Teor do anexo da diretiva: Disposições particulares relativas às embalagens, veículos, contentores, cisternas, veículos-bateria e contentores para gás de elementos múltiplos (CGEM) vazios, por limpar.

Teor da legislação nacional: No caso dos veículos-cisterna vazios, por limpar, que tenham transportado duas ou mais matérias com os n.os ONU 1202, 1203 ou 1223, a designação no documento de transporte poderá ser completada com a expressão «Último carregamento», juntamente com o nome da matéria que tiver o ponto de inflamação mais baixo; «Veículo-cisterna vazio, 3, último carregamento: ONU 1203 gasolina para motores, II».

Referência inicial à legislação nacional: *Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).*

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–FI–3

Objeto: Etiquetagem e marcação da unidade de transporte para matérias explosivas.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Subsecção 5.3.2.1.1.

Teor do anexo da diretiva: Disposições gerais relativas aos painéis laranja.

Teor da legislação nacional: As unidades de transporte (normalmente furgonetas) que carregam pequenas quantidades de explosivos [máximo 1 000 kg (líquidos)] para pedreiras ou estaleiros podem ostentar na parte dianteira e à retaguarda uma etiqueta conforme com o modelo n.º 1.

Referência inicial à legislação nacional: *Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).*

Termo: 30 de junho de 2015

FR França

RO–a–FR–2

Objeto: Transporte de resíduos de atividades de cuidados de saúde com risco infeccioso, com o n.º ONU 3291 e massa igual ou inferior a 15 kg.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Anexos A e B.

Teor da legislação nacional: Isenção das prescrições do ADR relativas ao transporte de resíduos de atividades de cuidados de saúde com risco infeccioso, com o n.º ONU 3291, de massa igual ou inferior a 15 kg.

Referência inicial à legislação nacional: *Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route* – artigo 12.º.

Termo: 30 de junho de 2015

▼**M7**

RO–a–FR–5

Objeto: Transporte de matérias perigosas em veículos de transporte coletivo de passageiros (18).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Secção 8.3.1.

Teor do anexo da diretiva: Transporte de passageiros e matérias perigosas.

Teor da legislação nacional: Autorização do transporte de matérias perigosas, com exceção das da classe 7, como bagagem de mão em veículos de transporte coletivo de passageiros: apenas são aplicáveis as disposições relativas à embalagem, marcação e etiquetagem dos volumes constantes dos capítulos 4.1, 5.2 e 3.4.

Referência inicial à legislação nacional: *Arrêté du 29 mai 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres*, anexo I, ponto 3.1.

Observações: Na bagagem de mão apenas podem ser transportadas mercadorias perigosas para uso pessoal ou uso profissional do próprio. É autorizado o transporte de recipientes de gás portáteis por pessoas com problemas respiratórios, na quantidade necessária para uma viagem.

Termo: 29 de fevereiro de 2016

RO–a–FR–6

Objeto: Transporte por conta própria de pequenas quantidades de mercadorias perigosas (18).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Secção 5.4.1.

Teor do anexo da diretiva: Obrigatoriedade do documento de transporte.

Teor da legislação nacional: Dispensa do documento de transporte previsto na secção 5.4.1, para o transporte por conta própria de mercadorias perigosas que não sejam da classe 7, em quantidades que não excedam os limites fixados na subsecção 1.1.3.6.

Referência inicial à legislação nacional: *Arrêté du 29 mai 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres*, anexo I, ponto 3.2.1.

Termo: 29 de fevereiro de 2016

RO–a–FR–7

Objeto: Transporte rodoviário de amostras de substâncias químicas, misturas e artigos que contêm mercadorias perigosas, para fins de fiscalização do mercado.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Partes 1 a 9.

Teor do anexo da diretiva: Disposições gerais, classificação, disposições especiais e isenções relativas ao transporte de mercadorias perigosas embaladas em quantidades limitadas, disposições relativas à utilização de embalagens e cisternas, procedimentos de expedição, prescrições relativas à construção de embalagens, disposições relativas às condições de transporte, movimentação, carga e descarga, prescrições relativas ao equipamento de transporte e às operações de transporte, prescrições relativas à construção e aprovação de veículos.

Teor da legislação nacional: As amostras de substâncias químicas, misturas e artigos que contenham mercadorias perigosas e sejam transportadas para análise no quadro da atividade de fiscalização do mercado devem ser acondicionadas em embalagens combinadas e cumprir as regras relativas às quantidades máximas para a embalagem interior, de acordo com o tipo de mercadorias perigosas em causa. A embalagem exterior deve satisfazer as prescrições para as caixas de plástico sólidas (4H2, anexo I, secção I.1, capítulo 6.1, da Diretiva 2008/68/CE). A embalagem exterior deve ostentar a marcação prevista no anexo I, secção I.1, subsecção 3.4.7, da Diretiva 2008/68/CE e incluir o texto «amostras para análise» (em inglês: «*Samples for analysis*» e em francês: «*Echantillons destinés à l'analyse*»). Se forem cumpridas estas disposições, o transporte não está sujeito às disposições do anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE.

▼M7

Referência inicial à legislação nacional: *Arrêté du 12 décembre 2012 modifiant l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres.*

Observações: A isenção prevista no anexo I, secção I.1, subsecção 1.1.3, da Diretiva 2008/68/CE não se aplica ao transporte de amostras de mercadorias perigosas para análise colhidas pelas autoridades competentes ou por terceiros em seu nome. Para assegurar a fiscalização efetiva do mercado, a França introduziu um procedimento baseado no sistema aplicável às quantidades limitadas, de modo a garantir a segurança do transporte de amostras que contêm mercadorias perigosas. Como nem sempre é possível aplicar as disposições do quadro A, a quantidade máxima para a embalagem interior foi definida de uma forma mais funcional.

Termo: 1 de janeiro de 2019

IE Irlanda

RO–a–IE–1

Objeto: Isenção das prescrições da secção 5.4.0 do ADR relativas ao documento de transporte para o transporte de pesticidas da classe 3, enumerados na subsecção 2.2.3.3 como pesticidas FT2 (ponto de inflamação < 23 °C), e da classe 6.1, enumerados na subsecção 2.2.61.3 como pesticidas líquidos T6 (ponto de inflamação > 23 °C), desde que as quantidades de mercadorias perigosas transportadas não excedam as previstas na subsecção 1.1.3.6 do ADR.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulo 5.4.

Teor do anexo da diretiva: Obrigatoriedade do documento de transporte.

Teor da legislação nacional: Dispensa do documento de transporte, para o transporte de pesticidas das classes 3 e 6.1 do ADR, se as quantidades de mercadorias perigosas transportadas não excederem as previstas na subsecção 1.1.3.6 do ADR.

Referência inicial à legislação nacional: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004*, regra 82(9).

Observações: Exigência desnecessária e que onera as operações de transporte e entrega locais destes pesticidas.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–IE–2

Objeto: Isenção de determinadas disposições do ADR relativas à embalagem e à marcação e etiquetagem para o transporte de pequenas quantidades (abaixo dos limites fixados na subsecção 1.1.3.6) de dispositivos pirotécnicos fora de validade com os códigos de classificação 1.3G, 1.4G e 1.4S pertencentes à classe 1 do ADR, com os n.os ONU 0092, 0093, 0191, 0195, 0197, 0240, 0312, 0403, 0404 ou 0453, com destino às instalações militares mais próximas para fins de eliminação.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 1.1.3.6, 4.1, 5.2 e 6.1.

Teor do anexo da diretiva: Eliminação de dispositivos pirotécnicos fora de validade.

Teor da legislação nacional: As disposições do ADR relativas à embalagem e à marcação e etiquetagem não se aplicam ao transporte de dispositivos pirotécnicos fora de validade com os n.os ONU 0092, 0093, 0191, 0195, 0197, 0240, 0312, 0403, 0404 ou 0453 para as instalações militares mais próximas, desde que sejam satisfeitas as prescrições gerais de embalagem do ADR e que do documento de transporte constem informações adicionais. Esta derrogação aplica-se apenas ao transporte local, para as instalações militares mais próximas, de pequenas quantidades destes dispositivos pirotécnicos fora de validade, com vista à sua eliminação segura.

Referência inicial à legislação nacional: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004*, regra 82(10).

▼M7

Observações: O transporte de pequenas quantidades de fachos de socorro fora de validade, provenientes em especial de proprietários de embarcações de recreio e de fornecedores de navios, para instalações militares com vista à eliminação segura tem criado dificuldades, particularmente no que se refere às prescrições de embalagem. A derrogação aplica-se às operações de transporte local de pequenas quantidades (inferiores às especificadas na subsecção 1.1.3.6).

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–IE–3

Objeto: Isenção das prescrições dos capítulos 6.7 e 6.8 para o transporte por estrada de cisternas de armazenagem nominalmente vazias por limpar (para armazenagem em local fixo), para fins de limpeza, reparação, ensaio ou envio para sucata.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulos 6.7 e 6.8.

Teor do anexo da diretiva: Prescrições relativas à conceção, construção, inspeção e ensaio das cisternas.

Teor da legislação nacional: Isenção das prescrições dos capítulos 6.7 e 6.8 do ADR para o transporte por estrada de cisternas de armazenagem nominalmente vazias por limpar (para armazenagem em local fixo), para fins de limpeza, reparação, ensaio ou envio para sucata, na condição de: a) serem removidas todas as tubagens instaladas na cisterna que seja possível remover; b) a cisterna dispor de uma válvula de escape adequada, que deve estar operacional durante o transporte; e c) sob reserva do disposto na alínea b), todas as aberturas da cisterna e das tubagens que lhe estejam acopladas serem obturadas para, na medida do possível, evitar o derrame de matérias perigosas.

Referência inicial à legislação nacional: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations*, 2004 – Proposta de alteração.

Observações: Estas cisternas destinam-se à armazenagem de substâncias em locais fixos e não ao transporte de mercadorias. Quando são transportadas para outras instalações para fins de limpeza, reparação, etc., conterão quantidades muito reduzidas de matérias perigosas.

Anteriormente, ao abrigo do artigo 6.º, n.º 10, da Diretiva 94/55/CE.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–IE–4

Objeto: Isenção das prescrições dos capítulos 5.3 e 5.4, da parte 7 e do anexo B do ADR para o transporte de garrafas de gás para máquinas de servir bebidas à pressão no mesmo veículo que as bebidas (a que se destinam).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulos 5.3, 5.4, 7 e anexo B.

Teor do anexo da diretiva: Marcação dos veículos, documentos de bordo e disposições relativas ao equipamento de transporte e às operações de transporte.

Teor da legislação nacional: Isenção das prescrições dos capítulos 5.3 e 5.4, da parte 7 e do anexo B do ADR para o transporte de garrafas de gás para máquinas de servir bebidas à pressão no mesmo veículo que as bebidas (a que se destinam).

Referência inicial à legislação nacional: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations*, 2004 – Proposta de alteração.

Observações: A atividade principal consiste na distribuição de volumes de bebidas, matérias não abrangidas pelo ADR, conjuntamente com pequenas quantidades de garrafas pequenas de gás utilizado na tiragem das bebidas.

Anteriormente, ao abrigo do artigo 6.º, n.º 10, da Diretiva 94/55/CE.

Termo: 30 de junho de 2015

▼M7

RO–a–IE–5

Objeto: Isenção, para as operações de transporte nacional realizadas na Irlanda, das prescrições relativas à construção, ensaio e utilização de recipientes estabelecidas nos capítulos 4.1 e 6.2 do ADR aplicáveis às garrafas e tambores que contenham gases sob pressão da classe 2, que tenham sido objeto de uma operação de transporte multimodal, incluindo um segmento marítimo, na condição de as garrafas e tambores: i) terem sido construídas e ensaiadas e serem utilizadas em conformidade com o Código IMDG; ii) não voltarem a ser enchidas na Irlanda e serem devolvidas nominalmente vazias ao país de origem da operação de transporte multimodal; iii) se destinarem à distribuição local em pequenas quantidades.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 1.1.4.2, 4.1 e 6.2.

Teor do anexo da diretiva: Prescrições aplicáveis às operações de transporte multimodal que incluem um segmento marítimo e à utilização, construção e ensaio de garrafas e tambores para gases sob pressão da classe 2 do ADR.

Teor da legislação nacional: As prescrições dos capítulos 4.1 e 6.2 não se aplicam às garrafas e tambores que contêm gases sob pressão da classe 2, na condição de tais garrafas e tambores sob pressão, i) terem sido construídos e ensaiados em conformidade com o Código IMDG, ii) serem utilizados em conformidade com o Código IMDG, iii) terem sido entregues ao distribuidor via uma operação de transporte multimodal, incluindo um segmento marítimo, iv) serem entregues pelo destinatário do transporte multimodal (a que se refere a alínea iii)) ao utilizador final via uma única operação de transporte, concluída no mesmo dia, v) não voltarem a ser enchidos no país e serem devolvidos nominalmente vazios ao país de origem da operação de transporte multimodal (a que se refere a alínea iii)) e vi) se destinarem à distribuição local, em pequenas quantidades, no território irlandês.

Referência inicial à legislação nacional: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations*, 2004 – Proposta de alteração.

Observações: Os gases contidos sob pressão nessas garrafas e tambores obedecem a especificações dos utilizadores finais, que obrigam à sua importação de fora da zona ADR. Uma vez utilizados, os tambores e garrafas, nominalmente vazios, devem ser devolvidos ao país de origem, para reenchimento com os gases especialmente especificados, não podendo ser reenchidos na Irlanda nem em nenhuma outra parte da zona ADR. Embora não estejam em conformidade com o ADR, satisfazem o disposto no Código IMDG e são aceites para efeitos desse Código. A operação de transporte multimodal, que tem início fora da zona ADR, deve ser concluída nas instalações do importador, a partir das quais os tambores e garrafas sob pressão serão distribuídos localmente ao utilizador final, no interior do país, em pequenas quantidades. Estes transportes no território irlandês estariam abrangidos pelo artigo 6.º, n.º 9, da Diretiva 94/55/CE.

Termo: 30 de junho de 2015

LT Lituânia

RO–a–LT–1

Objeto: Adoção da derrogação RO–a–UK–6.

Referência inicial à legislação nacional: *Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 «Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje»* (despacho n.º 337 relativo ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas na República da Lituânia, adotado em 23 de março de 2000).

Termo: 30 de junho de 2015

UK Reino Unido

RO–a–UK–1

Objeto: Transporte de fontes radioativas de baixo risco, nomeadamente relógios, detetores de fumo e bússolas (E1).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Maioria das prescrições do ADR.

▼M7

Teor do anexo da diretiva: Prescrições relativas ao transporte de matérias da classe 7.

Teor da legislação nacional: Isenção total das disposições da regulamentação nacional para certos produtos comerciais que incorporam quantidades reduzidas de matérias radioativas. (Um dispositivo luminoso para uso pessoal; em qualquer veículo ou veículo ferroviário, um máximo de 500 detetores de fumo de uso doméstico com uma atividade por unidade que não exceda 40 kBq; ou em qualquer veículo ou veículo ferroviário um máximo de cinco dispositivos luminosos de trítio gasoso com uma atividade por unidade que não exceda 10 GBq).

Referência inicial à legislação nacional: *The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002:* regra 5(4)(d). *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004*: regra 3(10).

Observações: Esta derrogação constitui uma medida temporária, que deixará de ser necessária logo que sejam incorporadas no ADR alterações similares aos regulamentos da Agência Internacional da Energia Atómica (AIEA).

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–UK–2

Objeto: Dispensa da presença a bordo do documento de transporte, para o transporte de determinadas quantidades de mercadorias perigosas (exceto da classe 7) definidas na subsecção 1.1.3.6 (E2).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 1.1.3.6.2 e 1.1.3.6.3.

Teor do anexo da diretiva: Isenção de certas prescrições para o transporte de determinadas quantidades por unidade de transporte.

Teor da legislação nacional: Dispensa do documento de transporte para o transporte de quantidades limitadas, exceto se estas integrarem um carregamento mais importante.

Referência inicial à legislação nacional: *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004*: regra 3(7)(a).

Observações: Esta isenção é adequada para os transportes nacionais, uma vez que o documento de transporte nem sempre é apropriado quando se trata de distribuição local.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–UK–3

Objeto: Isenção da obrigatoriedade de transporte de equipamento de extinção de incêndios para os veículos que transportem matérias de baixa radioatividade (E4).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Subsecção 8.1.4.

Teor do anexo da diretiva: Obrigatoriedade de meios de extinção de incêndios a bordo dos veículos.

Teor da legislação nacional: Suprime a obrigatoriedade de transporte de extintores a bordo do veículo se este apenas transportar pacotes isentos (n.^{os} ONU 2908, 2909, 2910 e 2911).

Restringe o nível de exigência nos casos em que é transportado apenas um pequeno número de pacotes.

Referência inicial à legislação nacional: *The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002:* regra 5(4)(d).

Observações: Na prática, a presença de extintores de incêndio a bordo é irrelevante para o transporte de matérias com os n.^{os} ONU 2908, 2909, 2910 e 2911, que podem frequentemente ser transportadas em pequenos veículos.

Termo: 30 de junho de 2015

▼M7

RO–a–UK–4

Objeto: Distribuição de mercadorias acondicionadas em embalagens interiores (excluindo mercadorias das classes 1, 4.2, 6.2 e 7) de postos de distribuição local a retalhistas ou utilizadores e de retalhistas a utilizadores finais (N1).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulo 6.1.

Teor do anexo da diretiva: Prescrições relativas à construção e ao ensaio das embalagens.

Teor da legislação nacional: Se contiverem mercadorias conforme definido no apêndice 3, as embalagens não terão de levar a marcação RID/ADR ou ONU nem qualquer outra marcação.

Referência inicial à legislação nacional: *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004*: regras 7(4) e 36, autorização n.º 13.

Observações: As prescrições do ADR não são adequadas para as fases finais do transporte de um posto de distribuição para um retalhista ou utilizador ou de um retalhista para um utilizador final. O objetivo desta derrogação é permitir que mercadorias para venda a retalho em embalagens interiores possam ser transportadas sem embalagem exterior no trajeto final de uma operação de distribuição local.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–UK–5

Objeto: Autorizar «quantidades máximas totais por unidade de transporte» diferentes para as mercadorias da classe 1 nas categorias de transporte 1 e 2 do quadro 1.1.3.6.3 (N10).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 1.1.3.6.3 e 1.1.3.6.4.

Teor do anexo da diretiva: Isenções relativas às quantidades transportadas por unidade de transporte.

Teor da legislação nacional: Estabelece regras para as isenções a aplicar ao transporte de quantidades limitadas e ao carregamento em comum de explosivos.

Referência inicial à legislação nacional: *Carriage of Explosives by Road Regulations 1996*, regra 13 e apêndice 5; regra 14 e apêndice 4.

Observações: Autorizar limites de quantidade diferentes para as mercadorias da classe 1, nomeadamente «50» para a categoria de transporte 1 e «500» para a categoria de transporte 2. Para efeitos do cálculo para carregamentos em comum, os coeficientes de multiplicação serão «20» para a categoria de transporte 1 e «2» para a categoria de transporte 2.

Anteriormente, ao abrigo do artigo 6.º, n.º 10, da Diretiva 94/55/CE.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–UK–6

Objeto: Aumento da massa líquida máxima de objetos explosivos admissível em veículos EX/II (N13).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Subsecção 7.5.5.2.

Teor do anexo da diretiva: Limitação das quantidades de matérias e objetos explosivos transportados.

Teor da legislação nacional: Limitação das quantidades de matérias e objetos explosivos transportados.

Referência inicial à legislação nacional: *Carriage of Explosives by Road Regulations 1996*, regra 13 e apêndice 3.

Observações: A regulamentação do Reino Unido autoriza uma massa líquida máxima de 5 000 kg em veículos do tipo II, para os grupos de compatibilidade 1.1C, 1.1D, 1.1E e 1.1J.

▼M7

Muitos objetos da classe 1.1C, 1.1D, 1.1E e 1.1J em circulação na Europa são de grande dimensão ou volumosos e têm um comprimento superior a 2,5 m. Trata-se essencialmente de objetos explosivos para uso militar. As limitações construtivas dos veículos EX/III (que devem ser veículos cobertos) dificultam muito as operações de carga e descarga desses objetos. Alguns exigiriam equipamento especializado de carga e descarga no início e no termo do trajeto. Na prática, este equipamento raramente se encontra disponível. Os veículos EX/III são escassos no Reino Unido e a construção de novos veículos especializados EX/III para o transporte deste tipo de explosivos seria extremamente onerosa.

No Reino Unido, o transporte de explosivos militares é essencialmente efetuado por transportadores comerciais, não podendo por conseguinte beneficiar das isenções previstas na diretiva-quadro para os veículos militares. Para solucionar este problema, o Reino Unido tem autorizado o transporte de tais objetos em veículos EX/II num máximo de 5 000 kg. O limite atual nem sempre é suficiente, visto que um objeto pode conter mais de 1 000 kg de explosivos.

Desde 1950 registaram-se apenas dois incidentes (ambos na década de 50) com explosivos de mina de massa superior a 5 000 kg, causados por incêndio num pneu e por aquecimento excessivo do sistema de escape, que pegou fogo ao toldo. Os incêndios, que poderiam ter ocorrido com um carregamento mais pequeno não causaram vítimas mortais nem feridos.

Os dados empíricos indicam que os objetos explosivos corretamente embalados não detonam facilmente por impacto, por exemplo, decorrente de colisão do veículo. Os dados de relatórios militares e de ensaios de impacto de mísseis mostram que é necessária uma velocidade de impacto superior à verificada nos ensaios de queda de 12 metros para que se inicie o processo de deflagração dos cartuchos.

As normas de segurança em vigor não são afetadas.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–UK–7

Objeto: Isenção das prescrições de vigilância para certas mercadorias da classe 1 em pequenas quantidades (N12).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulos 8.4 e 8.5 S1(6).

Teor do anexo da diretiva: Prescrições relativas à vigilância dos veículos que transportam determinadas quantidades de mercadorias perigosas.

Teor da legislação nacional: Prevê o estacionamento seguro e os meios de vigilância, mas não obriga a que certos carregamentos de matérias da classe 1 sejam objeto de vigilância permanente conforme previsto no capítulo 8.5, S1 (6) do ADR.

Referência inicial à legislação nacional: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996*, regra 24.

Observações: As prescrições do ADR relativas à vigilância nem sempre são exequíveis no contexto nacional.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–UK–8

Objeto: Flexibilização das restrições ao carregamento em comum de explosivos e de explosivos com outras mercadorias perigosas em vagões, veículos e contentores (N4/5/6).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Subsecções 7.5.2.1 e 7.5.2.2.

Teor do anexo da diretiva: Restrições a certos tipos de carregamento em comum.

Teor da legislação nacional: A legislação nacional é menos restritiva no que respeita ao carregamento em comum de explosivos, sob reserva de o transporte poder ser efetuado sem riscos.

Referência inicial à legislação nacional: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996*, regra 18.

▼M7

Observações: O Reino Unido pretende autorizar variantes das regras relativas ao carregamento em comum de explosivos de diferentes tipos e de explosivos com outras mercadorias perigosas. As variantes comportarão uma limitação de quantidade para uma ou várias partes constituintes do carregamento e apenas serão permitidas se tiverem sido tomadas todas as medidas razoavelmente exequíveis para evitar que os explosivos entrem em contacto com as restantes mercadorias ou as possam pôr em perigo ou ser postos em perigo por estas.

Exemplos de variantes que o Reino Unido poderá querer autorizar:

1. Os explosivos afetados aos n.os ONU 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 e 0361 poderão ser transportados conjuntamente com mercadorias perigosas afetadas ao n.º ONU 1942 num mesmo veículo. A quantidade de ONU 1942 autorizada será limitada através da sua equiparação a um explosivo 1.1D.

2. Os explosivos afetados aos n.os ONU 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 e 0453 poderão ser transportados conjuntamente com mercadorias perigosas (exceto gases inflamáveis, matérias infecciosas e matérias tóxicas) da categoria de transporte 2, mercadorias perigosas da categoria de transporte 3, ou qualquer combinação de ambas, num mesmo veículo, desde que o volume ou massa total das mercadorias perigosas da categoria de transporte 2 não exceda 500 quilos ou litros e que a massa líquida total dos explosivos não exceda 500 kg.

3. Os explosivos classificados 1.4G poderão ser transportados conjuntamente com líquidos inflamáveis e gases inflamáveis da categoria de transporte 2, gases não inflamáveis e não tóxicos da categoria de transporte 3, ou qualquer combinação de ambos, num mesmo veículo, desde que o volume ou a massa total das mercadorias perigosas da categoria de transporte 2 não excedam 200 quilos ou litros e que a massa líquida total dos explosivos não exceda 20 kg.

4. Os objetos explosivos afetados aos n.os ONU 0106, 0107 e 0257 poderão ser transportados conjuntamente com objetos explosivos dos grupos de compatibilidade D, E ou F de que sejam componentes. A quantidade total de explosivos dos n.os ONU 0106, 0107 e 0257 não deve exceder 20 kg.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–a–UK–9

Objeto: Alternativa à aposição de painéis laranja para pequenas remessas de matérias radioativas transportadas em pequenos veículos.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Secção 5.3.2.

Teor do anexo da Diretiva: Obrigatoriedade de aposição de painéis laranja nos pequenos veículos que transportem matérias radioativas.

Teor da legislação nacional: Autoriza derrogações aprovadas segundo este processo. A derrogação solicitada prevê o seguinte:

Os veículos devem:

a) ser sinalizados de acordo com as disposições aplicáveis da secção 5.3.2 do ADR; ou

b) em alternativa, tratando-se de veículos que transportem um máximo de 10 pacotes de matérias radioativas não cindíveis ou cindíveis isentas e em que a soma dos índices de transporte dos pacotes não exceda 3, levar um aviso conforme com as prescrições da legislação nacional.

Referência inicial à legislação nacional: *The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002*, regra 5(4) d).

Observações:

Termo: 30 de junho de 2015

▼M7

RO-a-UK-10

Objeto: Transporte de resíduos de atividades de cuidados de saúde com risco infeccioso, com o n.º ONU 3291 e massa igual ou inferior a 15 kg.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Todas as disposições.

Teor da legislação nacional: Isenção das prescrições do anexo I, secção I.1, para o transporte de resíduos de atividades de cuidados de saúde com risco infeccioso, com o n.º ONU 3291 e massa igual ou inferior a 15 kg.

Referência inicial à legislação nacional: Derrogação concedida ao abrigo de *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2011*.

Termo: 1 de janeiro de 2017

Ao abrigo do artigo 6.º, n.º 2, alínea b), subalínea i), da Diretiva 2008/68/CE

BE Bélgica

RO–bi–BE–3

Objeto: Formação de motoristas.

Transporte local de mercadorias com os n.os ONU 1202, 1203 e 1223 em embalagens e cisternas (num raio de 75 km das instalações da sede social, na Bélgica).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulo 8.2.

Teor do anexo da diretiva:

Estrutura da formação:

1. Formação para o transporte em embalagens;

2. Formação para o transporte em cisternas;

3. Formação especial Classe 1;

4. Formação especial Classe 7.

Teor da legislação nacional: Definições – certificado – emissão – duplicados – validade e prorrogação – organização de cursos e exames – derrogações – sanções – disposições finais.

Referência inicial à legislação nacional: A especificar na regulamentação que irá ser adotada.

Observações: Propõe-se um curso inicial, seguido de um exame limitado ao transporte de mercadorias com os n.os ONU 1202, 1203 e 1223 embaladas e em cisternas, num raio de 75 km das instalações da sede social – a duração da formação deve satisfazer as prescrições do ADR – ao fim de cinco anos, o motorista deverá frequentar um curso de reciclagem e obter aprovação em exame – o certificado terá a menção «Transporte nacional de ONU 1202, 1203 e 1223, nos termos do artigo 6.º, n.º 2, da Diretiva 2008/68/CE».

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–BE–4

Objeto: Transporte de mercadorias perigosas em cisternas para eliminação por incineração.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulo 3.2.

Teor da legislação nacional: Em derrogação do disposto no quadro do capítulo 3.2 é autorizada a utilização de um contentor-cisterna com o código L4BH em lugar do código L4DH para o transporte de líquidos hidrorreativos, tóxicos, III, n.s.a., sob certas condições.

Referência inicial à legislação nacional: Derrogação 01 – 2002.

Observações: Esta derrogação é válida apenas para o transporte de resíduos perigosos em distâncias curtas.

Termo: 30 de junho de 2015

▼**M7**

RO–bi–BE–5

Objeto: Transporte de resíduos para instalações de eliminação.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulos 5.2, 5.4, 6.1 (antiga regra: A5, 2X14, 2X12).

Teor do anexo da diretiva: Classificação, marcação e prescrições de embalagem.

Teor da legislação nacional: Em vez de serem classificados de acordo com o ADR, os resíduos são classificados em diferentes grupos (solventes inflamáveis, tintas, ácidos, baterias, etc.) para evitar reações perigosas ao nível de um mesmo grupo. As prescrições aplicáveis ao fabrico das embalagens são menos restritivas.

Referência inicial à legislação nacional: *Arrêté royal relatif au transport des marchandises dangereuses par route.*

Observações: Esta regulamentação pode ser aplicada ao transporte de pequenas quantidades de resíduos para instalações de eliminação.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–BE–6

Objeto: Adoção da derrogação RO–bi–SE-5.

Referência inicial à legislação nacional:

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–BE–7

Objeto: Adoção da derrogação RO–bi–SE-6.

Referência inicial à legislação nacional:

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–BE–8

Objeto: Adoção da derrogação RO–bi–UK-2.

Referência inicial à legislação nacional:

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–BE–9

Objeto: Adoção da derrogação RO–bi–SE-3.

Referência inicial à legislação nacional:

Termo: 15 de janeiro de 2018

RO–bi–BE–10

Objeto: Transporte na proximidade imediata de complexos industriais, incluindo na via pública.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Anexos A e B.

Teor do anexo da diretiva: Anexos A e B.

Teor da legislação nacional: As derrogações dizem respeito à documentação, à etiquetagem e à marcação de volumes e ao certificado de motorista.

Referência inicial à legislação nacional: *Arrêté royal relatif au transport de marchandises dangereuses par route.*

Observações: A lista que se segue indica o número da derrogação na legislação nacional, a distância autorizada e as mercadorias perigosas em causa.

Derrogação 2-89: atravessamento de uma via pública (produtos químicos embalados)

Derrogação 4-97: 2 km (lingotes de gusa a temperaturas elevadas)

Derrogação 2-2001: 300 m (classes 3, 6.1 e 8)

Derrogação 6-2004: máximo 5 km (produtos químicos embalados)

▼M7

Derrogação 12-2004: 800 m (ONU 3082)

Derrogação 16-2004: máximo 55 km (quantidades limitadas)

Derrogação 7-2005: atravessamento de uma via pública (ONU 1202)

Derrogação 9-2005: 1 200 m (ONU 3077)

Derrogação 1-2006: 600 m (produtos químicos embalados)

Derrogação 13-2007: 8 km (produtos químicos embalados)

Derrogação 7-2008: máximo 1,5 km (cisternas vazias, por limpar, e cisternas para mercadorias da classe 9)

Derrogação 8-2008: 800 m (ONU 2735 e 3082)

Derrogação 2-2009: 350 m (produtos químicos embalados)

Derrogação 3-2009: máximo 4,5 km (produtos químicos embalados)

Derrogação 5-2009: máximo 4,5 km (produtos químicos embalados)

Derrogação 9-2009: máximo 20 km (mercadorias da classe 2, embaladas)

Derrogação 16-2009 200 m (GRG)

Termo: 15 de janeiro de 2018

DE Alemanha

RO–bi–DE–1

Objeto: Dispensa da inclusão de certas indicações no documento de transporte (n2).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Subsecção 5.4.1.1.1.

Teor do anexo da diretiva: Conteúdo do documento de transporte.

Teor da legislação nacional: Para todas as classes, exceto as classes 1 (com exclusão de 1.4 S), 5.2 e 7,

não é necessário indicar no documento de transporte:

a) o destinatário, caso se trate de distribuição local (exceto para carregamentos completos e para transportes em certos itinerários);

b) o número e os tipos de embalagens, se a subsecção 1.1.3.6 não for aplicável e o veículo satisfizer todas as prescrições aplicáveis dos anexos A e B;

c) caso se trate de cisternas vazias, por limpar, é suficiente o documento de transporte do último carregamento.

Referência inicial à legislação nacional: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350)*; derrogação 18.

Observações: Atendendo ao tipo de tráfego em causa, não seria possível cumprir todas as disposições aplicáveis.

Derrogação registada pela Comissão Europeia com o n.º 22. (ao abrigo do artigo 6.º, n.º 10, da Diretiva 94/55/CE).

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–DE–2

Objeto: Transporte a granel de matérias da classe 9 contaminadas com PCB.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Secção 7.3.1.

Teor do anexo da diretiva: Transporte a granel.

Teor da legislação nacional: Autorização do transporte a granel em caixas móveis ou contentores selados de forma estanque a líquidos ou poeiras.

Referência inicial à legislação nacional: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350)*; derrogação 11.

Observações: Derrogação 11 limitada a 31.12.2004; a partir de 2005, as mesmas disposições do ADR e do RID.

Ver também Acordo Multilateral M137.

▼**M7**

4* na lista.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–DE–3

Objeto: Transporte de resíduos perigosos embalados.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulos 1 a 5.

Teor do anexo da diretiva: Classificação, embalagem e marcação.

Teor da legislação nacional: Classes 2 a 6.1, 8 e 9: embalagem em comum e transporte de resíduos perigosos em volumes e em GRG; os resíduos devem ser acondicionados em embalagens interiores (tal como recolhidos) e classificados por grupos específicos (para evitar reações perigosas num grupo de resíduos); utilização de instruções escritas especiais de acordo com os grupos de resíduos, que servem também de documento de transporte; recolha de resíduos domésticos e de laboratórios, etc.

Referência inicial à legislação nacional: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350)*; derrogação 20.

Observações: n.º 6* na lista.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–DE–4

Objeto: Adoção da derrogação RO–bi–BE-1.

Referência inicial à legislação nacional:

Termo: 1 de janeiro de 2017

RO-bi-DE-5

Objeto: Transporte local de mercadorias com o n.º ONU 3343 (nitroglicerina em mistura, dessensibilizada, líquida, inflamável, n.s.a., com um máximo de 30 % de nitroglicerina em massa, em derrogação à subsecção 4.3.2.1.1 do anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 3.2 e 4.3.2.1.1.

Teor do anexo da diretiva: Prescrições aplicáveis à utilização de contentores--cisterna.

Teor das disposições nacionais: Transporte local de nitroglicerina (ONU 3343) em contentores-cisterna, em distâncias curtas, sob reserva do preenchimento das seguintes condições:

1. Prescrições aplicáveis aos contentores-cisterna

1.1. É obrigatório utilizar contentores-cisterna especificamente aprovados para o efeito, que cumpram as prescrições aplicáveis em matéria de construção, equipamento, aprovação do tipo, ensaios, marcação e exploração, constantes do capítulo 6.8, anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE.

1.2. O mecanismo de fecho do contentor-cisterna deve dispor de um dispositivo de descompressão, com abertura para cima e uma superfície mínima de 135 cm^2 (132 mm de diâmetro), que ceda a uma pressão interna de 300 kPa (3 bar) acima da pressão normal. Uma vez ativada, a abertura não deverá voltar a fechar-se. Como dispositivo de segurança, é permitido utilizar um ou mais elementos de segurança com atuação similar e superfície de descompressão correspondente. O tipo do dispositivo de segurança deve ter sido submetido a ensaio e aprovado pela autoridade competente.

▼M7

2. Etiquetagem

Cada contentor-cisterna deve ostentar em ambos os lados etiquetas de perigo conformes com o modelo 3 do ponto 5.2.2.2.2 do anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE.

3. Prescrições relativas à exploração

3.1. Durante o transporte devem ser criadas condições para que a nitroglicerina se mantenha uniformemente distribuída no meio estabilizante e não possa ocorrer separação da mistura.

3.2. Durante as operações de carga e descarga, é proibido permanecer no interior ou sobre o veículo, exceto para manobrar o equipamento de carga e descarga.

3.3. No local de descarga, os contentores-cisterna devem ser esvaziados por completo. Caso não possam ser totalmente esvaziados, devem ser hermeticamente fechados após a descarga, até nova operação de enchimento.

Referência original às disposições nacionais: Derrogação aplicável na Renânia do Norte-Vestefália.

Observações: Estas disposições abrangem o transporte local por estrada, em distâncias curtas, entre duas instalações de produção fixas, efetuado em contentores-cisterna e integrado num processo industrial. Para fins de produção de um produto farmacêutico, é efetuado o transporte, nas condições regulamentares, de uma solução resinosa inflamável (ONU 1866), do grupo de embalagem II, em contentores-cisterna de 600 litros, da instalação de produção A para a instalação de produção B. Nesta, é adicionada à solução resinosa uma solução de nitroglicerina, resultando do processo uma mistura pegajosa de nitroglicerina dessensibilizada, líquida, inflamável, n.s.a., com um máximo de 30 % de nitroglicerina em massa (ONU 3343), para utilização ulterior. O transporte desta substância de volta à instalação de produção A é efetuado nos mesmos contentores-cisterna, os quais foram inspecionados e aprovados pela autoridade competente especificamente para esta operação de transporte e ostentam o código de cisterna L10DN.

Termo: 1 de janeiro de 2017

RO-bi-DE-6

Objeto: Adoção da derrogação RO–bi–SE-6.

Referência inicial à legislação nacional: *§ 1 Absatz 3 Nummer 1 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB).*

Termo: 30 de junho de 2015

DK Dinamarca

RO–bi–DK–1

Objeto: ONU 1202, 1203, 1223 e classe 2 – dispensa do documento de transporte.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Secção 5.4.1.

Teor do anexo da diretiva: Documento de transporte obrigatório.

Teor da legislação nacional: O documento de transporte não é obrigatório para o transporte de óleos minerais da classe 3, com os n.^{os} ONU 1202, 1203 e 1223 e gases da classe 2 em operações de distribuição (entrega de mercadorias a dois ou mais destinatários e recolha de mercadorias devolvidas em situações similares), desde que as instruções escritas contenham, além das informações exigidas pelo ADR, o número ONU, a denominação e a classe.

Referência inicial à legislação nacional: *Bekendtgørelse nr. 729 af 15/08/2001 om vejtransport af farligt gods.*

▼M7

Observações: A derrogação nacional encontra justificação no desenvolvimento de equipamento eletrónico que permite, por exemplo, que as companhias petrolíferas que o utilizam transmitam em permanência aos veículos informações relativas aos clientes. Atendendo a que tais informações não estão disponíveis no início da operação de transporte e são transmitidas ao veículo durante o trajeto, não é possível preparar os documentos de transporte antes de este se iniciar. Este tipo de transporte restringe-se a áreas delimitadas.

A Dinamarca beneficia de uma derrogação para uma disposição semelhante ao abrigo do artigo 6.º, n.º 10, da Diretiva 94/55/CE.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–DK–2

Objeto: Adoção da derrogação RO–bi–SE-6.

Referência inicial à legislação nacional: *Bekendtgørelse nr. 437 af 6. juni 2005 om vejtransport af farligt gods*, conforme alterado.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–DK–3

Objeto: Adoção da derrogação RO–bi–UK-1.

Referência inicial à legislação nacional: *Bekendtgørelse nr. 437 af 6. juni 2005 om vejtransport af farligt gods*, conforme alterado.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–DK–4

Objeto: Transporte rodoviário de mercadorias perigosas de determinadas classes de habitações e empresas para pontos de recolha de resíduos nas imediações ou instalações de tratamento intermédias, para fins de eliminação.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Partes 1 a 9.

Teor do anexo da diretiva: Disposições gerais, disposições de classificação, disposições especiais, disposições de embalagem, procedimentos de expedição, prescrições relativas à construção e ensaio das embalagens, disposições relativas às condições de transporte, carga, descarga e movimentação, prescrições relativas às tripulações, ao equipamento, às operações e à documentação dos veículos e prescrições relativas à construção e aprovação de veículos.

Teor da legislação nacional: As mercadorias perigosas recolhidas em habitações e empresas podem, em certas condições, ser transportadas para pontos de recolha nas imediações ou instalações intermédias de tratamento para fins de eliminação, desde que se observem determinadas disposições, de acordo com a natureza e os riscos do transporte, nomeadamente a quantidade de mercadorias perigosas por embalagem interior, por embalagem exterior e/ou por unidade de transporte, e consoante o transporte de mercadorias perigosas seja ou não acessório da atividade principal das empresas.

Referência inicial à legislação nacional: *Bekendtgørelse nr. 818 af 28. juni 2011 om vejtransport af farligt gods § 4, stk. 3.*

Observações: Os gestores de resíduos e as empresas não podem aplicar todas as disposições do anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE quando os resíduos que podem conter restos de mercadorias perigosas são transportados de habitações e/ou empresas para pontos de recolha de resíduos nas imediações para fins de eliminação. Regra geral, trata-se de embalagens inicialmente transportadas ao abrigo da isenção prevista no anexo I, secção I.1, subsecção 1.1.3.1, alínea c), da Diretiva 2008/68/CE, e/ou vendidas a retalho. No entanto, a isenção prevista na subsecção 1.1.3.1, alínea c), não se aplica ao transporte para pontos de recolha de resíduos, e as disposições do anexo I, secção I.1, capítulo 3.4, da Diretiva 2008/68/CE não são apropriadas no caso do transporte de embalagens interiores que contêm resíduos.

▼**M7**

Termo: 1 de janeiro de 2019

EL Grécia

RO–bi–EL-1

Objeto: Derrogação às prescrições de segurança para as cisternas fixas (veículos--cisterna) matriculadas anteriormente a 31.12.2001, para o transporte local de pequenas quantidades de algumas categorias de mercadorias perigosas

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 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 e 6.8.2.2.2.

Teor do anexo da diretiva: Prescrições relativas à construção, equipamento, aprovação de tipo, inspeção e ensaio e marcação das cisternas fixas (veículos--cisterna), cisternas desmontáveis, contentores-cisterna e caixas móveis-cisterna cujos reservatórios são construídos em materiais metálicos, bem como dos veículos-bateria e dos CGEM.

Teor da legislação nacional: Disposição temporária: as cisternas fixas (veículos--cisterna), as cisternas desmontáveis e os contentores-cisterna matriculados pela primeira vez na Grécia entre 1.1.1985 e 31.12.2001 podem continuar a ser utilizados até 31.12.2010. Esta disposição transitória abrange os veículos utilizados para o transporte das mercadorias perigosas com os n.^{os} ONU 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262, 3257). Trata-se do transporte de pequenas quantidades ou de transportes locais em veículos matriculados durante o período de referência atrás indicado. O período de transição vigorará para os veículos-cisterna que satisfaçam as seguintes disposições:

1. As disposições do ADR relativas às inspeções e ensaios: 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. Espessura mínima das paredes do reservatório de 3 mm, no caso das cisternas com compartimentos de capacidade igual ou inferior a 3 500 l, e de pelo menos 4 mm de aço macio no caso das cisternas com compartimentos de capacidade igual ou inferior a 6 000 l, qualquer que seja o tipo ou a espessura das divisórias.

3. Se o material usado for o alumínio ou outro metal, as cisternas devem satisfazer os requisitos de espessura e outras especificações técnicas decorrentes dos desenhos técnicos aprovados pela autoridade local do país em que antes se encontravam matriculadas. Na falta de desenhos técnicos, as cisternas devem satisfazer as prescrições do ponto 6.8.2.1.17 (marginal 211127).

4. As cisternas devem satisfazer as prescrições dos marginais/pontos 211 128, 6.8.2.1.28 (211 129), 6.8.2.2 e 6.8.2.2.1-6.8.2.2.2 (211 130, 211 131).

Mais concretamente, os veículos-cisterna de massa inferior a 4 t utilizados exclusivamente para o transporte local de gasóleo (n.º ONU 1202), matriculados pela primeira vez antes de 31.12.2002 e cujos reservatórios tenham uma espessura de parede inferior a 3 mm, só podem ser utilizados se tiverem sido adaptados de acordo com o marginal/ponto 211 127 (5)b4 (6.8.2.1.20).

Referência inicial à legislação nacional: *Τεχνικές Προδιαγραφές κατασκευής, εξοπλισμού και ελέγχων των δεξαμενών μεταφοράς συγκεκριμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων για σταθερές δεξαμενές (οχήματα-δεξαμενές), αποσυναρμολογούμενες δεξαμενές που βρίσκονται σε κυκλοφορία* [prescrições relativas à construção, equipamento, inspeções e ensaios de cisternas fixas (veículos-cisterna) e cisternas desmontáveis em circulação, para algumas categorias de mercadorias perigosas].

Termo: 30 de junho de 2015

RO-bi–EL–2

Objeto: Derrogação às prescrições relativas à construção do veículo de base, para os veículos destinados ao transporte local de mercadorias perigosas matriculados pela primeira vez antes de 31 de dezembro de 2001.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: ADR 2001: 9.2, 9.2.3.2 e 9.2.3.3.

▼**M7**

Teor do anexo da diretiva: Prescrições relativas à construção do veículo de base.

Teor da legislação nacional: A derrogação aplica-se aos veículos destinados ao transporte local de mercadorias perigosas (n.os ONU 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262 e 3257) matriculados pela primeira vez antes de 31 de dezembro de 2001.

Os veículos atrás referidos devem satisfazer as prescrições da parte 9 (secções 9.2.1 a 9.2.6) do anexo B da Diretiva 94/55/CE, com as seguintes exceções:

As prescrições da subsecção 9.2.3.2 apenas têm de ser satisfeitas se o veículo estiver equipado, de origem, com um dispositivo de travagem antibloqueamento; e for equipado com um dispositivo de travagem de endurance conforme definido no ponto 9.2.3.3.1, mas que não terá necessariamente de satisfazer o disposto nos pontos 9.2.3.3.2 e 9.2.3.3.3.

A alimentação elétrica do tacógrafo deve ser efetuada por meio de uma barreira de segurança diretamente ligada à bateria (marginal 220 514) e o mecanismo elétrico de elevação de um eixo de bogie deve ser mantido no lugar onde foi instalado inicialmente pelo construtor do veículo, protegido num compartimento selado adequado (marginal 220 517).

Os veículos-cisterna de massa máxima inferior a 4 t, destinados ao transporte local de óleo de aquecimento (n.º ONU 1202), devem satisfazer as prescrições das subsecções 9.2.2.3, 9.2.2.6, 9.2.4.3 e 9.2.4.5, mas não necessariamente as restantes.

Referência inicial à legislação nacional: *Τεχνικές Προδιαγραφές ήδη κυκλοφορούντων οχημάτων που διενεργούν εθνικές μεταφορές ορισμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων* (prescrições técnicas para os veículos já em serviço destinados ao transporte local de certas categorias de mercadorias perigosas).

Observações: O número de veículos em causa é reduzido em comparação com o número total de veículos já matriculados e esses veículos destinam-se apenas a transportes locais. O tipo de derrogação solicitada, a dimensão da frota e o tipo de mercadorias transportadas não criam problemas de segurança rodoviária.

Termo: 30 de junho de 2015

ES Espanha

RO–bi–ES–2

Objeto: Equipamento especial para a distribuição de amoníaco anidro.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Subsecção 6.8.2.2.2.

Teor do anexo da diretiva: Para evitar perdas de conteúdo em caso de avaria dos órgãos exteriores (tubagens, dispositivos laterais de fecho), o obturador interno e a sua sede devem ser protegidos contra o risco de arrancamento sob o efeito de solicitações exteriores ou concebidos para resistir a tais solicitações. Os órgãos de enchimento e de descarga (incluindo flanges ou tampas roscadas) e as eventuais tampas de proteção devem poder ser protegidos contra a abertura intempestiva.

Teor da legislação nacional: As cisternas utilizadas na agricultura para a distribuição e aplicação de amoníaco anidro, colocadas em serviço antes de 1 de janeiro de 1997, podem ser equipadas com dispositivos de segurança exteriores, em vez de dispositivos interiores, desde que estes ofereçam uma proteção pelo menos equivalente à proporcionada pela parede da cisterna.

Referência inicial à legislação nacional: *Real Decreto 551/2006*, Anexo 1, ponto 3.

Observações: Antes de 1 de janeiro de 1997, existia um tipo de cisterna equipada com dispositivos de segurança exteriores exclusivamente utilizada na agricultura para aplicação direta de amoníaco anidro nas terras. Este tipo de cisternas ainda continua a ser utilizado. Raramente utilizam as estradas quando carregadas, sendo exclusivamente usadas para aplicar fertilizantes nas grandes explorações agrícolas.

Termo: 29 de fevereiro de 2016

▼M7

FI Finlândia

RO–bi–FI–1

Objeto: Alteração da informação constante do documento de transporte para as matérias explosivas.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Subsecção 5.4.1.2.1a).

Teor do anexo da diretiva: Disposições particulares para a classe 1.

Teor da legislação nacional: No documento de transporte é permitido indicar o número de detonadores (1 000 detonadores correspondem a 1 kg de explosivos) em vez da massa líquida efetiva de matérias explosivas.

Referência inicial à legislação nacional: *Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).*

Observações: Informação considerada suficiente em caso de transporte nacional. Esta derrogação é essencialmente usada pela indústria mineira para o transporte local de pequenas quantidades.

Derrogação registada pela Comissão Europeia com o n.º 31.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–FI–2

Objeto: Adoção da derrogação RO–bi–SE-10.

Referência inicial à legislação nacional:

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–FI–3

Objeto: Adoção da derrogação RO–bi–DE-1.

Referência inicial à legislação nacional:

Termo: 29 de fevereiro de 2016

FR França

RO–bi–FR–1

Objeto: Utilização do documento de transporte marítimo como documento de transporte para trajetos de curta distância a partir do local de descarga do navio.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Secção 5.4.1.

Teor do anexo da diretiva: Informações que devem figurar no documento utilizado como documento de transporte para mercadorias perigosas.

Teor da legislação nacional: O documento de transporte marítimo pode servir de documento de transporte, em trajetos num raio de 15 km.

Referência inicial à legislação nacional: *Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route* – artigo 23.º, n.º 4.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–FR–3

Objeto: Transporte de cisternas (fixas) de armazenagem de GPL (18).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Anexos A e B.

Teor da legislação nacional: O transporte de cisternas (fixas) de armazenagem de GPL está sujeito a regras específicas. Aplica-se apenas a distâncias curtas.

Referência inicial à legislação nacional: *Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route* – artigo 30.º.

Termo: 30 de junho de 2015

▼M7

RO–bi–FR–4

Objeto: Condições específicas relativas à formação dos motoristas e à aprovação dos veículos utilizados para transportes agrícolas (distâncias curtas).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 6.8.3.2; 8.2.1 e 8.2.2.

Teor do anexo da diretiva: Equipamentos das cisternas e formação dos motoristas.

Teor da legislação nacional:

Disposições específicas relativas à aprovação dos veículos.

Formação especial dos motoristas.

Referência inicial à legislação nacional: *Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route* – artigo 29.º, n.º 2, anexo D4.

Termo: 30 de junho de 2015

IE Irlanda

RO-bi–IE–1

Objeto: Isenção da prescrição do ponto 5.4.1.1.1 que obriga a indicar no documento de transporte: i) o nome e endereço dos destinatários, ii) o número e a descrição dos volumes e iii) a quantidade total de cada mercadoria perigosa, em caso de transporte de querosene, gasóleo ou GPL com os n.os ONU 1223, 1202 e 1965, com destino ao utilizador final.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulo 5.4.

Teor do anexo da diretiva: Documentação.

Teor da legislação nacional: Dispensa da indicação do nome e endereço do ou dos destinatários, do número e da descrição dos volumes, GRG ou recetáculos e da quantidade total transportada na unidade de transporte, para o transporte, com destino ao utilizador final, de querosene, gasóleo ou GPL com os n.os ONU 1223, 1202 e 1965, especificados no apêndice B.5 do anexo B do ADR.

Referência inicial à legislação nacional: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004*, regra 82(2).

Observações: Nas entregas de combustível de aquecimento doméstico, é prática corrente «atestar» a cisterna do cliente – assim, no momento em que o veículo-cisterna inicia a sua jornada, desconhece-se quer a quantidade que irá efetivamente ser entregue, quer o número de clientes (em cada ronda). Nas entregas ao domicílio de garrafas de GPL, é prática corrente substituir as garrafas vazias por garrafas cheias – assim, no início da operação de transporte, desconhece-se quer o número de clientes, quer o número de remessas individuais.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–IE–2

Objeto: Isenção que autoriza que, para o transporte de cisternas vazias por limpar, o documento de transporte, exigido no ponto 5.4.1.1.1, seja o utilizado para o último carregamento.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulo 5.4.

Teor do anexo da diretiva: Documentação.

Teor da legislação nacional: Para o transporte de cisternas vazias por limpar é suficiente o documento de transporte utilizado para o último carregamento.

Referência inicial à legislação nacional: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations*, 2004, regra 82(3).

▼M7

Observações: Sobretudo no caso das entregas de gasolina e/ou gasóleo aos postos de abastecimento de combustível, o veículo-cisterna regressa diretamente ao parque de armazenamento (para reenchimento com vista às entregas seguintes) logo após ter procedido à entrega da última remessa.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–IE–3

Objeto: Isenção que autoriza a carga e descarga, em local público, de mercadorias perigosas abrangidas pela disposição especial CV1 (subsecção 7.5.11) ou S1 (capítulo 8.5), sem autorização especial das autoridades competentes.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulos 7.5 e 8.5.

Teor do anexo da diretiva: Disposições adicionais relativas à carga, descarga e movimentação.

Teor da legislação nacional: Permite a carga e a descarga de mercadorias perigosas num local público sem autorização especial das autoridades competentes, em derrogação às prescrições da subsecção 7.5.11 e do capítulo 8.5.

Referência inicial à legislação nacional: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004*, regra 82(5).

Observações: No caso do transporte nacional, esta disposição representa um pesado ónus para as autoridades competentes.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–IE–5

Objeto: Isenção da «interdição de carregamento em comum» estabelecida na subsecção 7.5.2.1 para o transporte, no mesmo veículo, de objetos do grupo de compatibilidade B e matérias e objetos do grupo de compatibilidade D conjuntamente com mercadorias perigosas das classes 3, 5.1 e 8 contidas em cisternas.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulo 7.5.

Teor do anexo da diretiva: Disposições adicionais relativas à carga, descarga e movimentação.

Teor da legislação nacional: É autorizado o transporte num mesmo veículo de volumes contendo objetos da classe 1 do ADR afetos ao grupo de compatibilidade B e de volumes contendo matérias e objetos da classe 1 do ADR afetos ao grupo de compatibilidade D com mercadorias perigosas das classes 3, 5.1 ou 8 do ADR na condição de: a) os volumes da classe 1 ser transportados em contentores ou em compartimentos separados, de modelo aprovado pela autoridade competente e segundo as condições que esta estipule, b) as mercadorias das classes 3, 5.1 ou 8 ser transportadas em recipientes que satisfaçam os requisitos da autoridade competente no que se refere à conceção, construção, ensaio, inspeção, movimentação e utilização.

Referência inicial à legislação nacional: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004*, regra 82(7).

Observações: Permitir, nas condições aprovadas pela autoridade competente, o carregamento num mesmo veículo de objetos e matérias da classe 1 dos grupos de compatibilidade B e D com mercadorias perigosas das classes 3, 5.1 e 8 contidas em cisternas, por exemplo, «autotanques».

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–IE–6

Objeto: Isenção das prescrições do ponto 4.3.4.2.2, que estabelece que as mangueiras flexíveis de enchimento e descarga que não se encontrem permanentemente ligadas à cisterna devem estar vazias durante o transporte.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulo 4.3.

Teor do anexo da diretiva: Utilização de veículos-cisterna.

Teor da legislação nacional: As mangueiras flexíveis (incluindo as tubagens fixas associadas) instaladas nos veículos-cisterna utilizados na distribuição a retalho de produtos petrolíferos com os n.^{os} ONU 1011, 1202, 1223, 1863 e 1978 não necessitam de estar vazias durante o transporte, na condição de serem tomadas as medidas adequadas para evitar perdas de conteúdo.

▼M7

Referência inicial à legislação nacional: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004*, regra 82(8).

Observações: As mangueiras flexíveis instaladas nos veículos-cisterna que fazem entregas ao domicílio devem permanecer sempre cheias, mesmo durante o transporte. O sistema de descarga, conhecido por «wet-line», obriga a que o contador e a mangueira do veículo se encontrem em carga para garantir a entrega da quantidade correta de produto ao consumidor.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–IE–7

Objeto: Isenção de certas prescrições da secção 5.4.0, do ponto 5.4.1.1.1 e da subsecção 7.5.11 do ADR para o transporte a granel de adubo de nitrato de amónio com o n.º ONU 2067 do porto para os destinatários.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 5.4, 5.4.1.1.1 e 7.5.11.

Teor do anexo da diretiva: Obrigatoriedade de um documento de transporte distinto, que indique a quantidade total exata da carga transportada, para cada operação de transporte, bem como da limpeza do veículo antes e após cada operação de transporte.

Teor da legislação nacional: O objetivo desta derrogação é permitir a introdução de alterações às disposições do ADR relativas ao documento de transporte e à limpeza do veículo, de modo a ter em conta a especificidade do transporte a granel do porto ao destinatário.

Referência inicial à legislação nacional: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004* – Proposta de alteração.

Observações: As prescrições do ADR exigem: a) um documento de transporte distinto, de que conste a massa total de matérias perigosas transportadas, para cada carregamento específico; b) o cumprimento da disposição especial «CV24» relativa à limpeza, para cada carregamento transportado do porto ao destinatário da mercadoria durante a descarga de um navio graneleiro. Atendendo a que se trata de um transporte local no quadro da descarga de um graneleiro, que envolve várias operações de transporte (efetuadas no mesmo dia ou em dias consecutivos) do navio para o destinatário, bastará preencher um único documento de transporte, com indicação da massa total aproximada de cada carregamento, dispensando-se a aplicação da disposição especial «CV24».

Termo: 30 de junho de 2015

LT Lituânia

RO–bi–LT–1

Objeto: Adoção da derrogação RO–bi–EL-1.

Referência inicial à legislação nacional: *Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 «Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje»* (despacho n.º 337 relativo ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas na República da Lituânia, adotado em 23 de março de 2000).

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–LT–2

Objeto: Adoção de RO–bi–EL–2.

Referência inicial à legislação nacional: *Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 «Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje»* (despacho n.º 337 relativo ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas na República da Lituânia, adotado em 23 de março de 2000).

Termo: 30 de junho de 2015

▼**M7**

NL Países Baixos

RO–bi–NL–13

Objeto: Regime para o transporte de resíduos domésticos perigosos, 2004.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 1.1.3.6, 3.3, 4.1.4, 4.1.6, 4.1.8, 4.1.10, 5.1.2, 5.4.0, 5.4.1, 5.4.3, 6.1, 7.5.4, 7.5.7, 7.5.9, 8 e 9.

Teor do anexo da diretiva: Isenções ligadas às quantidades transportadas; disposições especiais; utilização de embalagens; utilização de sobreembalagens; documentação; construção e ensaio das embalagens; carga, descarga e movimentação; tripulação; equipamento; operação; veículos e documentação; construção e aprovação dos veículos.

Teor da legislação nacional: 17 disposições substantivas relativas ao transporte de pequenas quantidades de resíduos domésticos perigosos a partir de um ponto de recolha. Dadas as pequenas quantidades envolvidas e a natureza diversa dos resíduos, as operações de transporte não podem ser realizadas cumprindo na íntegra as regras do ADR. Logo, o regime acima mencionado estabelece uma variante simplificada de algumas das disposições do ADR.

Referência inicial à legislação nacional: Regime para o transporte de resíduos domésticos perigosos, 2004.

Observações: O regime foi criado para permitir que os particulares depositem pequenas quantidades de resíduos químicos num ponto único. Trata-se, por conseguinte, de resíduos como, por exemplo, restos de tintas. O nível de perigo é minimizado pela escolha do meio de transporte, que envolve, nomeadamente, a utilização de elementos especiais e a afixação de avisos «proibido fumar», além de uma luz intermitente amarela, bem visíveis pelo público. A questão crucial é garantir a segurança no transporte. Esta pode ser assegurada, designadamente, transportando os resíduos em embalagens seladas, de modo a prevenir a dispersão ou o risco de entrada ou de acumulação de fumos tóxicos no veículo. O veículo tem incorporados recetáculos adequados para acondicionar as várias categorias de resíduos e que oferecem proteção contra os deslocamentos causados pelas manobras ou acidentais, bem como contra a abertura intempestiva. Apesar das pequenas quantidades de resíduos depositadas, o transportador deve dispor de um certificado de capacidade profissional, dada a natureza diversa das matérias em causa. Dada a falta de conhecimento dos particulares quanto aos níveis de perigo associados a estas matérias, devem ser dadas instruções por escrito, conforme especificado no anexo do diploma que estabelece o regime.

Termo: 30 de junho de 2015

PT Portugal

RO–bi–PT–1

Objeto: Documentos de transporte para as matérias com o n.º ONU 1965.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Secção 5.4.1.

Teor do anexo da diretiva: Prescrições relativas aos documentos de transporte.

Teor da legislação nacional: A designação oficial de transporte a constar no documento de transporte, previsto na secção 5.4.1 do RPE (Regulamento Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas por Estrada), no caso dos gases butano e propano comerciais, abrangidos pela rubrica coletiva «ONU 1965 — Hidrocarbonetos gasosos em mistura liquefeita, n.s.a.», quando transportados em garrafa, pode ser substituída pelos nomes em uso no comércio, nos termos seguintes:

«ONU 1965 Butano», quando se trate das misturas A, A01, A02 e A0, descritas na subsecção 2.2.2.3 do RPE, embaladas em garrafa;

«ONU 1965 Propano», quando se trate da mistura C, descrita na subsecção 2.2.2.3 do RPE, embalada em garrafa.

▼**M7**

Referência inicial à legislação nacional: Despacho DGTT 7560/2004, de 16 de abril de 2004, ao abrigo do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 267-A/2003, de 27 de outubro.

Observações: É reconhecido o interesse de facilitar aos agentes económicos o preenchimento dos documentos de transporte para operações de transporte de mercadorias perigosas, na condição de não ser afetada a segurança dessas operações.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–PT–2

Objeto: Documentos de transporte para as cisternas e embalagens vazias, por limpar.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Secção 5.4.1.

Teor do anexo da diretiva: Prescrições relativas aos documentos de transporte.

Teor da legislação nacional: O documento de transporte previsto na secção 5.4.1 do RPE pode, no caso dos percursos de retorno de cisternas e embalagens vazias, por limpar, que tenham transportado mercadorias perigosas, ser substituído pelo documento relativo ao percurso imediatamente anterior realizado para a entrega dessas mercadorias.

Referência inicial à legislação nacional: Despacho DGTT 15162/2004, de 28 de julho de 2004, ao abrigo do artigo 5.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 267-A/2003, de 27 de outubro.

Observações: A obrigação de fazer acompanhar os transportes de cisternas e embalagens vazias, por limpar, que tenham contido mercadorias perigosas, de um documento de transporte, nos termos do RPE, suscita, em certos casos, dificuldades práticas, que podem ser minimizadas sem prejuízo para a segurança.

Termo: 30 de junho de 2015

SE Suécia

RO–bi–SE–1

Objeto: Transporte de resíduos perigosos para instalações de eliminação.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Parte 2 e capítulos 5.2 e 6.1.

Teor do anexo da diretiva: Classificação, marcação e etiquetagem e disposições relativas à construção e ao ensaio das embalagens.

Teor da legislação nacional: A legislação estabelece critérios de classificação simplificados, disposições menos restritivas para a construção e o ensaio das embalagens e disposições de etiquetagem e marcação modificadas.

Em vez de ser classificados de acordo com o ADR, os resíduos perigosos são afetados a diferentes grupos. Cada grupo de resíduos contém matérias que, de acordo com o ADR, podem ser embaladas conjuntamente (embalagem em comum).

Em vez do número ONU, cada volume é marcado com o código do grupo de resíduos em causa.

Referência inicial à legislação nacional: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Observações: Estas regras são aplicáveis apenas ao transporte de resíduos perigosos de instalações de reciclagem públicas para instalações de eliminação.

Termo: 30 de junho de 2015

▼M7

RO–bi–SE–2

Objeto: Indicação do nome e endereço do expedidor no documento de transporte.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Subsecção 5.4.1.1.

Teor do anexo da diretiva: Informações gerais que devem figurar no documento de transporte.

Teor da legislação nacional: A legislação nacional dispõe que a indicação do nome e endereço do expedidor não é obrigatória no caso de operações de devolução de embalagens vazias, por limpar, no quadro do sistema de distribuição.

Referência inicial à legislação nacional: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Observações: As embalagens vazias, por limpar, devolvidas conterão ainda, em muitos casos, pequenas quantidades de matérias perigosas.

Esta derrogação é essencialmente utilizada pelas empresas que procedem à devolução de recipientes de gás vazios, por limpar, em troca de recipientes cheios.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–SE–3

Objeto: Transporte de mercadorias perigosas na proximidade imediata de complexos industriais, incluindo o transporte na via pública entre as várias partes do complexo.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Anexos A e B.

Teor do anexo da diretiva: Prescrições para o transporte de mercadorias perigosas na via pública.

Teor da legislação nacional: Transporte de mercadorias perigosas na proximidade imediata de complexos industriais, incluindo o transporte na via pública entre as várias partes do complexo. As derrogações dizem respeito à etiquetagem e marcação dos volumes, aos documentos de transporte, ao certificado do motorista e ao certificado de aprovação em conformidade com a parte 9.

Referência inicial à legislação nacional: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Observações: Há situações em que pode ser necessário transferir mercadorias perigosas entre instalações em lados opostos de uma via pública. Este tipo de operação não constitui transporte de mercadorias perigosas numa estrada particular, pelo que deverá estar abrangido pelas disposições pertinentes. Ver também o artigo 6.º, n.º 14, da Diretiva 96/49/CE.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–SE–4

Objeto: Transporte de mercadorias perigosas apreendidas pelas autoridades.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Anexos A e B.

Teor do anexo da diretiva: Prescrições aplicáveis ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas.

Teor da legislação nacional: Podem ser autorizadas derrogações à regulamentação por motivo de segurança dos trabalhadores, prevenção de riscos na descarga, apresentação de provas, etc.

Tais derrogações apenas são autorizadas se, nas condições normais de transporte, for possível assegurar um nível de segurança satisfatório.

Referência inicial à legislação nacional: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Observações: Estas derrogações só podem ser aplicadas pelas autoridades que apreendem mercadorias perigosas.

▼M7

As derrogações dizem respeito aos transportes locais, por exemplo, de mercadorias apreendidas pela polícia, designadamente explosivos ou bens pessoais roubados. O problema que se coloca com estas mercadorias é a incerteza quanto à sua classificação, a que acresce o facto de raramente estarem embaladas, marcadas ou etiquetadas de acordo com o ADR. A polícia efetua anualmente centenas de operações de transporte deste tipo. No caso das bebidas alcoólicas de contrabando, estas têm de ser transportadas do local em que são apreendidas para o depósito de material probatório e, ulteriormente, para uma instalação de eliminação, podendo estas duas últimas instalações situar-se a grande distância uma da outra. As derrogações autorizadas são as seguintes: a) não é necessário etiquetar cada embalagem e b) não é necessário utilizar embalagens aprovadas. No entanto, as paletes que contêm tais embalagens devem ser corretamente etiquetadas e todas as outras condições preenchidas. Realizam-se anualmente cerca de 20 operações de transporte deste tipo.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–SE–5

Objeto: Transporte de mercadorias perigosas em portos ou na sua proximidade imediata.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 8.1.2, 8.1.5 e 9.1.2.

Teor do anexo da diretiva: Documentos exigidos a bordo da unidade de transporte; equipamentos de que deve dispor cada unidade de transporte de mercadorias perigosas; aprovação dos veículos.

Teor da legislação nacional:

Documentos não obrigatórios a bordo da unidade de transporte (à exceção do certificado do motorista).

Não é obrigatório que a unidade de transporte disponha dos equipamentos especificados na secção 8.1.5.

O veículo trator não carece de certificado de aprovação.

Referência inicial à legislação nacional: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Observações: Ver também o artigo 6.º, n.º 14, da Diretiva 96/49/CE.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–SE–6

Objeto: Certificado de formação ADR para inspetores.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Secção 8.2.1.

Teor do anexo da diretiva: Os motoristas devem seguir cursos de formação.

Teor da legislação nacional: Os inspetores que efetuam a inspeção técnica anual dos veículos estão dispensados dos cursos de formação previstos no capítulo 8.2 e do certificado de formação ADR.

Referência inicial à legislação nacional: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Observações: Em certos casos, os veículos objeto da inspeção técnica podem transportar mercadorias perigosas como carga, por exemplo, cisternas vazias por limpar.

As prescrições do capítulo 1.3 e da secção 8.2.3 continuam a ser aplicáveis.

Termo: 30 de junho de 2015

▼M7

RO–bi–SE–7

Objeto: Distribuição local de matérias ONU 1202, 1203 e 1223 em veículos-cisterna.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 5.4.1.1.6 e 5.4.1.4.1.

Teor do anexo da diretiva: No caso de cisternas e contentores-cisterna vazios, por limpar, a designação no documento de transporte deve obedecer ao disposto no ponto 5.4.1.1.6. Em caso de múltiplos destinatários, os respetivos nomes e endereços podem figurar noutros documentos.

Teor da legislação nacional: No caso de cisternas e contentores-cisterna vazios, por limpar, a designação no documento de transporte segundo o ponto 5.4.1.1.6 não é necessária, se, no plano de carregamento, a quantidade de matéria estiver assinalada com 0. Não é necessário que os nomes e endereços dos destinatários figurem em qualquer documento a bordo do veículo.

Referência inicial à legislação nacional: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–SE–9

Objeto: Transportes locais associados a explorações agrícolas e estaleiros de construção.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 5.4, 6.8 e 9.1.2.

Teor do anexo da diretiva: Documento de transporte; construção de cisternas; certificado de aprovação.

Teor da legislação nacional: Os transportes locais associados a explorações agrícolas e estaleiros de construção não têm de satisfazer certas disposições:

a) Não é exigida a declaração de mercadorias perigosas;

b) As cisternas e contentores antigos construídos segundo a antiga legislação nacional e não segundo as prescrições do capítulo 6.8, que equipem instalações móveis de pessoal, podem continuar a ser utilizados;

c) Os veículos-cisterna antigos que não satisfazem as prescrições dos capítulos 6.7 ou 6.8, destinados ao transporte de matérias com os n.^{os} ONU 1268, 1999, 3256 e 3257, munidos ou não de equipamento de colocação de revestimentos em pavimentos rodoviários, podem continuar a ser utilizados em operações de transporte local e na proximidade imediata de estaleiros de obras rodoviárias;

d) No caso das instalações móveis de pessoal e dos veículos-cisterna com ou sem equipamento de colocação de revestimentos em pavimentos rodoviários não é exigido o certificado de aprovação.

Referência inicial à legislação nacional: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Observações: As instalações móveis de pessoal são um tipo de caravana com habitáculo para a equipa de trabalho, equipada com uma cisterna/contentor não aprovada destinada ao gasóleo utilizado nos tratores florestais.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–SE–10

Objeto: Transporte de explosivos em cisterna.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Secção 4.1.4.

Teor do anexo da diretiva: As matérias explosivas só podem ser embaladas de acordo com as instruções da secção 4.1.4.

Teor da legislação nacional: A autoridade nacional competente aprovará os veículos que irão efetuar o transporte de explosivos em cisternas. O transporte em cisternas só é autorizado para os explosivos enumerados na regulamentação ou mediante autorização especial da entidade competente.

Os veículos carregados com matérias explosivas em cisternas devem ostentar as marcações e etiquetas previstas nos pontos 5.3.2.1.1, 5.3.1.1.2 e 5.3.1.4 do ADR. Apenas um dos veículos que compõem a unidade de transporte pode conter matérias perigosas.

▼M7

Referência inicial à legislação nacional: Apêndice S — Regras específicas para o transporte nacional rodoviário de mercadorias perigosas, definidas em conformidade com a lei relativa ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas e com o decreto SÄIFS 1993: 4.

Observações: Aplica-se apenas ao transporte nacional quando a operação de transporte é essencialmente de natureza local. A regulamentação em questão já se encontrava em vigor antes de a Suécia aderir à União Europeia.

Apenas duas empresas efetuam transportes de explosivos em veículos-cisterna. Espera-se a transição para as emulsões num futuro próximo.

Antiga derrogação n.º 84.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–SE–11

Objeto: Carta de condução.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulo 8.2.

Teor do anexo da diretiva: Prescrições relativas à formação da tripulação dos veículos.

Teor da legislação nacional: Dispensa da formação para os motoristas dos veículos a que se refere a subsecção 8.2.1.1.

Referência inicial à legislação nacional: Apêndice S — Regras específicas para o transporte nacional rodoviário de mercadorias perigosas, definidas em conformidade com a lei relativa ao transporte de mercadorias perigosas.

Observações: Transportes locais.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–SE–12

Objeto: Transporte de artifícios de divertimento com o n.º ONU 335.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Anexo B, 7.2.4, V2(1).

Teor do anexo da diretiva: Disposições para a utilização de veículos EX/II e EX/III.

Teor da legislação nacional: A disposição especial V2 (1) da secção 7.4.2 apenas se aplica ao transporte de artifícios de divertimento com o n.º ONU 335 se a quantidade líquida de matéria explosiva exceder 3 000 kg (4 000 kg com reboque), desde que a afetação a artifícios de divertimento do n.º ONU 335 tenha sido feita de acordo com a tabela de classificação por defeito 2.1.3.5.5 da décima quarta edição revista das recomendações da ONU para o transporte de mercadorias perigosas.

Tal atribuição é feita com o acordo da autoridade competente. Esta afetação deve ser feita com o acordo da autoridade competente e objeto de verificação na unidade de transporte.

Referência inicial à legislação nacional: Apêndice S — Regras específicas para o transporte nacional rodoviário de mercadorias perigosas, definidas em conformidade com a lei relativa ao transporte de mercadorias perigosas.

Observações: O transporte de artifícios de divertimento está limitado a dois curtos períodos anuais: passagem de ano e fim de abril/princípio de maio. O transporte das instalações dos expedidores para os terminais pode ser efetuado, sem grandes problemas, pela atual frota de veículos EX aprovados. Em contrapartida, a distribuição aos postos de venda e a restituição dos excedentes aos terminais é dificultada pela falta de veículos EX aprovados. Os transportadores não estão interessados em investir na aprovação dos veículos, pois não conseguem rentabilizar o investimento. Esta situação põe em risco a atividade dos expedidores de artifícios de divertimento, que se veem impedidos de colocar os seus produtos no mercado.

A presente derrogação só pode ser utilizada se os artifícios de divertimento tiverem sido classificados com base na tabela por defeito das recomendações da ONU, por forma a garantir uma classificação o mais atualizada possível.

No caso dos artifícios de divertimento com o n.º ONU 336 está previsto um tipo de isenção semelhante à prevista na disposição especial 651 da secção 3.3.1 do ADR 2005.

▼M7

Termo: 30 de junho de 2015

UK Reino Unido

RO–bi–UK–1

Objeto: Utilização da via pública por veículos que transportam mercadorias perigosas (N8).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Anexos A e B.

Teor do anexo da diretiva: Prescrições para o transporte de mercadorias perigosas na via pública.

Teor da legislação nacional: Isenção das disposições relativas ao transporte de mercadorias perigosas para o transporte entre instalações privativas separadas por uma estrada. Para a classe 7, a derrogação não se aplica a nenhuma disposição da regulamentação relativa ao transporte rodoviário de matérias radioativas, de 2002 [Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002].

Referência inicial à legislação nacional: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996*, regra 3, apêndice 2(3)(b); *Carriage of Explosives by Road Regulations 1996*, regra 3(3)(b).

Observações: Podem facilmente ocorrer situações em que é necessário transferir mercadorias entre instalações privativas situadas em lados opostos de uma estrada. Atendendo a que, na aceção comum, este tipo de operação não constitui transporte de mercadorias perigosas na via pública, não lhe deverão ser aplicadas as disposições relativas ao transporte de mercadorias perigosas.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–UK–2

Objeto: Isenção da proibição de abertura de volumes que contêm mercadorias perigosas pelo motorista ou o seu ajudante, numa cadeia de distribuição local de um depósito local a um retalhista ou utilizador final ou de um retalhista a um utilizador final (exceto para a classe 7) (N11).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Secção 8.3.3.

Teor do anexo da diretiva: Proibição da abertura de volumes contendo mercadorias perigosas pelo motorista ou o seu ajudante.

Teor da legislação nacional: A proibição da abertura de volumes é derrogada pela condição «Unless authorised to do so by the operator of the vehicle» (salvo autorização específica do operador do veículo).

Referência inicial à legislação nacional: *Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996*, regra 12 (3).

Observações: Se tomada à letra, a proibição constante do anexo, tal como formulada, poderia criar sérios problemas ao setor retalhista.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–UK–3

Objeto: Disposições alternativas para o transporte de tonéis de madeira que contenham matérias com o n.º ONU 3065 do grupo de embalagem III.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulos 1.4, 4.1, 5.2 e 5.3.

Teor do anexo da diretiva: Disposições relativas à embalagem e etiquetagem.

Teor da legislação nacional: Autoriza o transporte de bebidas alcoólicas de teor alcoólico superior a 24 % mas inferior a 70 % vol. (Grupo de Embalagem III) em tonéis de madeira sem aprovação ONU e sem etiquetas de perigo, sujeito a prescrições mais severas no que se refere ao carregamento e ao veículo.

Referência inicial à legislação nacional: *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004:* regras 7(13) e (14).

▼**M7**

Observações: Trata-se de um produto de alto valor sujeito a impostos especiais de consumo que deve ser transportado da destilaria para o entreposto aduaneiro em veículos seguros, selados e ostentando o selo aduaneiro correspondente. As prescrições adicionais de segurança têm em conta a simplificação da embalagem e da etiquetagem.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–UK–4

Objeto: Adoção de RO–bi–SE–12

Referência inicial à legislação nacional: *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2007* – Parte 1.

Termo: 30 de junho de 2015

RO–bi–UK–5

Objeto: Recolha de pilhas e baterias usadas para eliminação ou reciclagem.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Anexos A e B.

Teor do anexo da diretiva: Disposição especial 636.

Teor da legislação nacional: Permite as seguintes condições alternativas à disposição especial 636 do capítulo 3.3:

As pilhas e baterias de lítio usadas (n.^{os} ONU 3090 e 3091), recolhidas e apresentadas para transporte entre o ponto de recolha para consumidores e a unidade de tratamento intermédia, em conjunto com pilhas ou baterias que não sejam de lítio (n.^{os} ONU 2800 e 3028), para fins de eliminação, não estão sujeitas às outras prescrições do ADR nas condições seguintes:

As pilhas e baterias estarem embaladas em tambores IH2 ou caixas 4H2 que satisfazem o nível de ensaio do grupo de embalagem II para matérias sólidas;

As pilhas de lítio ou de iões de lítio representarem, no máximo, 5 % do conteúdo de cada embalagem;

A massa bruta máxima de cada embalagem não ultrapassar 25 kg;

A quantidade total de embalagens por unidade de transporte não exceder 333 kg;

Não forem transportadas outras mercadorias perigosas.

Referência inicial à legislação nacional: *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment 2007*– parte 1.

Observações: Os pontos de recolha para consumidores encontram-se normalmente junto dos pontos de venda e não se justifica ter de dar formação a um grande número de pessoas para a triagem e a embalagem de pilhas usadas em conformidade com o ADR. O sistema do Reino Unido será aplicado de acordo com as diretrizes do Waste and Resources Action Programme e implicará o fornecimento de embalagens adequadas, conformes com o ADR, e das instruções necessárias.

Termo: 30 de junho de 2015.

▼B

ANEXO II

TRANSPORTE FERROVIÁRIO

▼M8

II.1. **RID**

Anexo ao RID, constante do Apêndice C da COTIF, aplicável a partir de 1 de janeiro de 2015, subentendendo-se que o termo «Estado contratante do RID» é substituído por «Estado-Membro», conforme aplicável.

▼B

II.2. **Disposições transitórias adicionais**

1. Os Estados-Membros podem manter em vigor as derrogações concedidas nos termos do artigo 4.º da Directiva 96/49/CE até 31 de Dezembro de 2010 ou até que o anexo II, secção II.1, seja alterado de modo a incorporar as recomendações da ONU para o transporte de mercadorias perigosas referidas naquele artigo, caso tal alteração seja efectuada antes da referida data.

2. Os Estados-Membros podem autorizar a utilização no seu território de vagões e vagões-cisterna com bitola de 1 520/1 524 mm construídos antes de 1 de Julho de 2005 e não conformes com a presente directiva, mas que tenham sido construídos de acordo com o anexo II do SMGS ou com as disposições nacionais dos Estados-Membros aplicáveis em 30 de Junho de 2005, desde que esses vagões continuem a satisfazer os níveis de segurança exigidos.

3. Os Estados-Membros podem autorizar a utilização no seu território de cisternas e de vagões construídos antes de 1 de Janeiro de 1997 e não conformes com a presente directiva, mas que tenham sido construídos de acordo com as prescrições nacionais aplicáveis em 31 de Dezembro de 1996, desde que essas cisternas e vagões continuem a satisfazer os níveis de segurança exigidos.

   As cisternas e vagões construídos em ou após 1 de Janeiro de 1997, não conformes com a presente directiva, mas que tenham sido construídos de acordo com as prescrições da Directiva 96/49/CE aplicáveis à data da sua construção, podem continuar a ser utilizados no transporte nacional.

4. Os Estados-Membros que registem regularmente uma temperatura ambiente inferior a – 20 °C podem impor no seu território normas mais severas para a temperatura de serviço dos materiais usados nas embalagens de plástico e cisternas e respectivo equipamento destinadas a serem utilizadas no transporte nacional ferroviário de mercadorias perigosas, até que sejam incorporadas no anexo II, secção II.1, da presente directiva disposições relativas às temperaturas de referência adequadas para zonas climáticas específicas.

5. Os Estados-Membros podem manter em vigor disposições nacionais distintas das previstas na presente directiva no que se refere à temperatura de referência para o transporte de gases liquefeitos ou misturas de gases liquefeitos até que sejam incorporadas nas normas europeias e referenciadas no anexo II.1 da presente directiva disposições relativas às temperaturas de referência adequadas a essas zonas climáticas especificas.

6. Os Estados-Membros podem manter em vigor, para as operações de transporte levadas a cabo por vagões registados no seu território, as disposições legislativas nacionais aplicáveis em 31 de Dezembro de 1996 relativas à afixação ou à utilização de um código de emergência ou etiqueta de perigo em vez do número de identificação de perigo previsto no anexo II, secção II.1, da presente directiva.

▼B

7. Para o caso do transporte no túnel do canal da Mancha, a França e o Reino Unido podem impor disposições mais severas que as estabelecidas na presente directiva.

8. Os Estados-Membros podem manter e aprovar, no seu território, disposições relativas ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas de/para os territórios de partes contratantes da OSJD. Os Estados-Membros interessados garantem, através de medidas e obrigações adequadas, a manutenção de um nível de segurança equivalente ao previsto no anexo II, secção II.1.

A Comissão é informada de tais disposições e informa os restantes Estados-Membros a esse respeito.

No prazo de dez anos após a entrada em vigor da presente Directiva, a Comissão procede à avaliação dos efeitos das disposições previstas no presente parágrafo. Se necessário, a Comissão submete as propostas que entender adequadas, juntamente com um relatório.

9. Os Estados-Membros podem manter as restrições nacionais ao transporte de substâncias que contêm dioxinas e furanos aplicáveis em 31 de Dezembro de 1996.

▼M7

II.3. **Derrogações nacionais**

Derrogações para os Estados-Membros, relativas ao transporte de mercadorias perigosas no seu território, nos termos do artigo 6.º, n.º 2, da Diretiva 2008/68/CE.

Numeração das derrogações: RA-a/b(i)/b(ii)-EM-nn

RA = caminho de ferro

a/b(i)/b(ii) = Artigo 6(2) a/b(i)/b(ii)

EM = designação abreviada do Estado-Membro

nn = número de ordem

Ao abrigo do artigo 6.º, n.º 2, alínea a), da Diretiva 2008/68/CE

DE Alemanha

RA–a–DE–2

Objeto: Autorização de embalagem combinada.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 4.1.10.4 MP2.

Teor do anexo da diretiva: Interdição de embalagem combinada.

Teor da legislação nacional: Classes 1.4S, 2, 3 e 6.1; autorização da embalagem combinada de objetos da classe 1.4S (cartuchos para armas de pequeno calibre), aerossóis (classe 2) e materiais de limpeza e tratamento das classes 3 e 6.1 (n.os ONU indicados) como conjuntos para serem comercializados numa embalagem combinada do grupo de embalagem II e em pequenas quantidades.

Referência inicial à legislação nacional: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350)*; derrogação 21.

Observações: 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f e 30g na lista.

Termo: 30 de junho de 2015

▼**M7**

FR França

RA–a–FR-3

Objeto: Transporte para fins próprios do transportador ferroviário.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Secção 5.4.1.

Teor do anexo da diretiva: Informações sobre as matérias perigosas que devem figurar na declaração de expedição.

Teor da legislação nacional: O transporte de mercadorias perigosas em quantidades que não excedam os limites fixados na subsecção 1.1.3.6 para fins próprios do transportador ferroviário não carece da declaração de carregamento.

Referência inicial à legislação nacional: *Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer* – artigo 20.º, n.º 2.

Termo: 30 de junho de 2015

RA–a–FR–4

Objeto: Isenção da obrigação de etiquetagem de certos furgões postais.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Secção 5.3.1.

Teor do anexo da diretiva: Obrigatoriedade da etiquetagem dos vagões.

Teor da legislação nacional: Apenas devem ser etiquetados os furgões postais que transportem mais de 3 toneladas de matérias de uma mesma classe (excluindo as classes 1, 6.2 e 7).

Referência inicial à legislação nacional: *Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer* – artigo 21, n.º 1.

Termo: 30 de junho de 2015

SE Suécia

RA–a–SE–1

Objeto: Os vagões que transportam mercadorias perigosas como encomendas expresso não precisam de levar etiquetas.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Secção 5.3.1.

Teor do anexo da diretiva: Os vagões que transportam mercadorias perigosas devem ostentar etiquetas.

Teor da legislação nacional: Os vagões que transportam mercadorias perigosas como encomendas expresso não precisam de levar etiquetas.

Referência inicial à legislação nacional: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Observações: O RID define limites de quantidade para uma mercadoria poder ser considerada «encomenda expresso». Trata-se, portanto, de pequenas quantidades.

Termo: 30 de junho de 2015

▼M7

UK Reino Unido

RA–a–UK–1

Objeto: Transporte de fontes radioativas de baixo risco, nomeadamente relógios, detetores de fumo e bússolas.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Maioria das prescrições do RID.

Teor do anexo da diretiva: Prescrições relativas ao transporte de matérias da classe 7.

Teor da legislação nacional: Isenção total das disposições da regulamentação nacional para certos produtos comerciais que incorporam quantidades reduzidas de matérias radioativas.

Referência inicial à legislação nacional: *Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996:* regra 2(6) [com a redação dada pelo Apêndice 5 de *Carriage of Dangerous Goods (Amendment) Regulations 1999*].

Observações: Esta derrogação é temporária e deixará de ser necessária quando forem incorporadas no RID alterações similares aos regulamentos da AIEA.

Termo: 30 de junho de 2015

RA–a–UK–2

Objeto: Flexibilização das restrições ao carregamento em comum de explosivos e de explosivos com outras mercadorias perigosas em vagões, veículos e contentores (N4/5/6).

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 7.5.2.1 e 7.5.2.2.

Teor do anexo da diretiva: Restrições a certos tipos de carregamento em comum.

Teor da legislação nacional: A legislação nacional é menos restritiva no que respeita ao carregamento em comum de explosivos, sob reserva de o transporte poder ser efetuado sem riscos.

Referência inicial à legislação nacional: *Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996:* regra 2(6) [com a redação dada pelo *Apêndice 5 de Carriage of Dangerous Goods (Amendment) Regulations 1999*].

Observações: O Reino Unido pretende autorizar variantes das regras relativas ao carregamento em comum de explosivos de diferentes tipos e de explosivos com outras mercadorias perigosas. As variantes comportarão uma limitação de quantidade para uma ou várias partes constituintes do carregamento e apenas serão permitidas se tiverem sido tomadas todas as medidas razoavelmente exequíveis para evitar que os explosivos entrem em contacto com as outras mercadorias ou as possam pôr em perigo ou ser postos em perigo por elas.

Exemplos de variantes que o Reino Unido poderá querer autorizar:

1. Os explosivos afetados aos n.^{os} ONU 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 e 0361 poderão ser transportados conjuntamente com mercadorias perigosas afetadas ao n.^{o} ONU 1942 num mesmo veículo. A quantidade de ONU 1942 autorizada será limitada através da sua equiparação a um explosivo 1.1D.

▼**M7**

2. Os explosivos afetados aos n.os ONU 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 e 0453 poderão ser transportados conjuntamente com mercadorias perigosas (exceto gases inflamáveis, matérias infecciosas e matérias tóxicas) da categoria de transporte 2, mercadorias perigosas da categoria de transporte 3, ou qualquer combinação de ambas, num mesmo veículo, desde que o volume ou massa total das mercadorias perigosas da categoria de transporte 2 não exceda 500 quilos ou litros e que a massa líquida total dos explosivos não exceda 500 kg.

3. Os explosivos classificados 1.4G poderão ser transportados conjuntamente com líquidos inflamáveis e gases inflamáveis da categoria de transporte 2, gases não inflamáveis e não tóxicos da categoria de transporte 3, ou qualquer combinação de ambos, num mesmo veículo, desde que o volume ou massa total das mercadorias perigosas da categoria de transporte 2 não exceda 200 quilos ou litros e que a massa líquida total dos explosivos não exceda 20 kg;

4. Os objetos explosivos afetados aos n.os ONU 0106, 0107 e 0257 poderão ser transportados conjuntamente com objetos explosivos dos grupos de compatibilidade D, E ou F de que sejam componentes. A quantidade total de explosivos dos n.os ONU 0106, 0107 e 0257 não deve exceder 20 kg.

Termo: 30 de junho de 2015

RA–a–UK–3

Objeto: Autorizar «quantidades totais máximas por unidade de transporte» diferentes para as mercadorias da classe 1 nas categorias de transporte 1 e 2 do quadro da subsecção 1.1.3.1.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Subsecção 1.1.3.1.

Teor do anexo da diretiva: Isenções ligadas à natureza da operação de transporte.

Teor da legislação nacional: Estabelece regras para as isenções a aplicar ao transporte de quantidades limitadas e ao carregamento em comum de explosivos.

Referência inicial à legislação nacional: *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004:* regra 3(7)(b).

Observações: Autorizar, para as mercadorias da classe 1, limites de quantidade diferentes e coeficientes de multiplicação diferentes para o carregamento em comum, nomeadamente «50» para a categoria de transporte 1 e «500» para a categoria de transporte 2. Para efeitos do cálculo para carregamentos em comum, os coeficientes de multiplicação serão «20» para a categoria de transporte 1 e «2» para a categoria de transporte 2.

Termo: 30 de junho de 2015

RA–a–UK–4

Objeto: Adoção da derrogação RA–a–FR-6.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 5.3.1.3.2.

Teor do anexo da diretiva: Derrogação às prescrições relativas à sinalização para o transporte combinado rodoferroviário.

▼M7

Teor da legislação nacional: As prescrições relativas à sinalização não se aplicam nos casos em que as placas-etiquetas dos veículos são claramente visíveis.

Referência inicial à legislação nacional: *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004*: regra 7(12).

Observações: O Reino Unido sempre aplicou esta disposição nacional.

Termo: 30 de junho de 2015

RA–a–UK–5

Objeto: Distribuição de mercadorias acondicionadas em embalagens interiores (excluindo mercadorias das classes 1, 4.2, 6.2 e 7) de postos de distribuição local a retalhistas ou utilizadores e de retalhistas a utilizadores finais.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulo 6.1.

Teor do anexo da diretiva: Prescrições relativas à construção e ensaio das embalagens.

Teor da legislação nacional: As embalagens não terão de levar a marcação RID/ /ADR ou ONU.

Referência inicial à legislação nacional: *The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2007:* regra 26.

Observações: As prescrições do RID não são adequadas para as fases finais do transporte de um posto de distribuição para um retalhista ou utilizador ou de um retalhista para um utilizador final. O objetivo desta derrogação é permitir que mercadorias para venda a retalho em embalagens interiores possam ser transportadas sem embalagem exterior no percurso ferroviário de uma operação de distribuição local.

Termo: 30 de junho de 2015

Ao abrigo do artigo 6.º, n.º 2, alínea b), subalínea i), da Diretiva 2008/68/CE

DE Alemanha

RA–bi–DE–2

Objeto: Transporte de resíduos perigosos embalados.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Partes 1 a 5.

Teor do anexo da diretiva: Classificação, embalagem e marcação.

Teor da legislação nacional: Classes 2 a 6.1, 8 e 9: embalagem em comum e transporte de resíduos perigosos em volumes e em GRG; os resíduos devem ser acondicionados em embalagens interiores (tal como recolhidos) e classificados por grupos específicos (para evitar reações perigosas num grupo de resíduos); utilização de instruções escritas especiais de acordo com os grupos de resíduos, que servem também de documento de transporte; recolha de resíduos domésticos e de laboratórios, etc.

▼M7

Referência inicial à legislação nacional: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350)*; derrogação 20.

Observações: 6* na lista.

Termo: 30 de junho de 2015

RA-bi-DE-3

Objeto: Transporte local, em vagões-cisterna, de mercadorias com o n.º ONU 1381 (fósforo, amarelo, coberto de água), classe 4.2, grupo de embalagem I.

Referência ao anexo II, secção II.1, da Diretiva 2008/68/CE: 6.8 e 6.8.2.3.

Teor do anexo da diretiva: Disposições para a construção de cisternas e de vagões-cisterna. O capítulo 6.8, subsecção 6.8.2.3, exige a aprovação de tipo para as cisternas que transportam mercadorias com o n.º ONU 1381 (fósforo, amarelo, coberto de água).

Teor da legislação nacional: Transporte local de mercadorias com o n.º ONU 1381 (fósforo, amarelo, coberto de água), classe 4.2, grupo de embalagem I, em distâncias curtas (de Sassnitz-Mukran para Lutherstadt Wittenberg-Piesteritz e Bitterfeld), em vagões-cisterna construídos de acordo com as normas russas. O transporte das mercadorias é objeto de disposições operacionais adicionais estabelecidas pelas autoridades de segurança competentes.

Referência inicial à legislação nacional: *Ausnahme Eisenbahn-Bundesamt E 1/92*.

Termo: 1 de janeiro de 2014

DK Dinamarca

RA–bi–DK-1

Objeto: Transporte de mercadorias perigosas em túneis.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulo 7.5.

Teor do anexo da diretiva: Carga, descarga e distâncias de segurança.

Teor da legislação nacional: A legislação estabelece disposições alternativas às previstas no anexo II, secção II.1, da Diretiva 2008/68/CE no que respeita ao transporte pelo túnel ferroviário da ligação fixa do Grande Belt. Estas disposições alternativas abrangem apenas a quantidade de carga transportada e a distância entre pacotes de mercadorias perigosas.

Referência inicial à legislação nacional: *Bestemmelser om transport af eksplosiver i jernbanetunnelerne på Storebælt og Øresund*, de 15 de fevereiro de 2005.

Observações:

Termo: 30 de junho de 2015

▼**M7**

RA–bi–DK-2

Objeto: Transporte de mercadorias perigosas em túneis.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulo 7.5.

Teor do anexo da diretiva: Carga, descarga e distâncias de segurança.

Teor da legislação nacional: A legislação estabelece disposições alternativas às previstas no anexo II, secção II.1, da Diretiva 2008/68/CE no que respeita ao transporte pelo túnel ferroviário da ligação fixa do Øresund. Estas disposições alternativas abrangem apenas a quantidade de carga transportada e a distância entre pacotes de mercadorias perigosas.

Referência inicial à legislação nacional: *Bestemmelser om transport af eksplosiver i jernbanetunnelerne på Storebælt og Øresund*, de 15 de fevereiro de 2005.

Observações:

Termo: 29 de fevereiro de 2016

CZ República Checa

RA-bi-CZ-1

Objeto: Transporte local, em vagões-cisterna, em distâncias curtas, de mercadorias com o n.º ONU 1381 (fósforo branco ou amarelo, coberto de água ou em solução), classe 4.2, código de classificação ST3, grupo de embalagem I.

Referência ao anexo II, secção II.1, da Diretiva 2008/68/CE: 6.8 e 6.8.2.3.

Teor do anexo da diretiva: Disposições para a construção de vagões-cisterna. Capítulo 6.8, subsecção 6.8.2.3, requisitos para a aprovação de tipo de vagões-cisterna para transporte de mercadorias com o n.º ONU 1381 (fósforo branco ou amarelo, coberto de água ou em solução), classe 4.2, código de classificação ST3, grupo de embalagem I.

Teor da legislação nacional: Transporte de mercadorias com o n.º ONU 1381 (fósforo branco ou amarelo, coberto de água ou em solução), classe 4.2, código de classificação ST3, grupo de embalagem I, entre as estações de Petrovice u Karviné (fronteira CZ/PL) e de Boří Les, em vagões-cisterna construídos de acordo com os requisitos do Acordo sobre o transporte internacional de mercadorias por caminho de ferro (SMGS). O transporte é objeto de medidas operacionais adicionais, em particular a nível da empresa ferroviária, do gestor da infraestrutura e dos serviços pertinentes do sistema integrado de emergência.

Referência inicial à legislação nacional: derrogação concedida pelo Ministério dos Transportes.

Termo: 1 de janeiro de 2014

SE Suécia

RA–bi–SE-1

Objeto: Transporte de resíduos perigosos para instalações de eliminação.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: Parte 2 e capítulos 5.2 e 6.1.

Teor do anexo da diretiva: Classificação, marcação e etiquetagem e disposições relativas à construção e ao ensaio das embalagens.

▼M7

Teor da legislação nacional: A legislação estabelece critérios de classificação simplificados, disposições menos restritivas para a construção e o ensaio das embalagens e disposições de etiquetagem e marcação modificadas. Em vez de serem classificados de acordo com o RID, os resíduos perigosos são afetados a diferentes grupos. Cada grupo de resíduos contém matérias que, de acordo com o RID, podem ser embaladas conjuntamente (embalagem em comum). Em vez do número ONU, cada volume é marcado com o código do grupo de resíduos em causa.

Referência inicial à legislação nacional: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Observações: Estas regras são aplicáveis apenas ao transporte de resíduos perigosos de instalações de reciclagem públicas para instalações de eliminação.

Termo: 30 de junho de 2015

Ao abrigo do artigo 6.º, n.º 2, alínea b), subalínea i), da Diretiva 2008/68/CE

DE Alemanha

RA–bii–DE–1

Objeto: Transporte local de cianeto de hidrogénio estabilizado, líquido (ONU 1051), com 1 % ou menos de água em massa, em vagões-cisterna, em derrogação ao disposto no anexo II, secção II.1, ponto 4.3.2.1.1, da Diretiva 2008/68/CE.

Referência ao anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE: 3.2 e 4.3.2.1.1.

Teor do anexo da diretiva: Interdição de transportar cianeto de hidrogénio estabilizado, líquido (ONU 1051), com 1 % ou menos de água em massa.

Teor das disposições nacionais: Transporte local por caminho de ferro, em itinerários predefinidos, integrado num processo industrial específico e objeto de um controlo rigoroso, em condições claramente estabelecidas. O transporte é efetuado em vagões-cisterna especificamente licenciados para o efeito e cuja construção e equipamento são adaptados em permanência à tecnologia de segurança mais recente (e.g. instalação de tampões de choque em conformidade com as instruções de transporte T22). A operação de transporte é regulada de forma pormenorizada por disposições de segurança operacional adicionais, com o acordo das autoridades competentes em matéria de segurança e de prevenção do risco, e monitorizada pelas autoridades de fiscalização competentes.

Referência original às disposições nacionais: Derrogação n.º E 1/97 (4.ª versão alterada), Serviço Federal dos Caminhos de Ferro.

Termo: 1 de janeiro de 2017

DE Alemanha

RA-bii-DE-2

Objeto: Transporte local, em vagões, em itinerários predefinidos, de mercadorias com o n.º ONU 1402 (carboneto de cálcio), grupo de embalagem I, em contentores.

Referência ao anexo II, secção II.1, da Diretiva 2008/68/CE: 3.2 e 7.3.1.1

Teor do anexo da diretiva: Disposições gerais para o transporte a granel. O capítulo 3.2, quadro A, não permite o transporte a granel de carboneto de cálcio.

▼**M7**

Teor da legislação nacional: Transporte local por caminho de ferro de mercadorias com o n.º ONU 1402 (carboneto de cálcio), grupo de embalagem I, em itinerários predefinidos, integrado num processo industrial específico e objeto de controlo rigoroso, em condições claramente estabelecidas. A carga é transportada em vagões, em contentores especificamente construídos para o efeito. O transporte das mercadorias é objeto de disposições operacionais adicionais estabelecidas pelas autoridades de segurança competentes.

Referência inicial à legislação nacional: *Ausnahme Eisenbahn-Bundesamt E 3/10.*

Termo: 15 de janeiro de 2018.

▼B

ANEXO III

TRANSPORTE POR VIA NAVEGÁVEL INTERIOR

▼M8

III.1. **ADN**

Regulamentos anexos ao ADN, aplicável a partir de 1 de janeiro de 2015, artigo 3.º, alíneas f) e h), e artigo 8.º, n.ºs 1 e 3, do Acordo ADN, subentendendo-se que o termo «parte contratante» é substituído por «Estado-Membro», conforme aplicável.

▼B

III.2. **Disposições transitórias adicionais**

1. Os Estados-Membros podem manter as restrições nacionais ao transporte de substâncias que contêm dioxinas e furanos aplicáveis em 30 de Junho de 2009.

2. Os certificados previstos no anexo III, secção III.1, capítulo 8.1, emitidos antes de ou durante o período transitório definido no n.º 2 do artigo 6.º são válidos até 30 de Junho de 2016, a menos que, nos certificados em causa, esteja indicado um prazo de validade mais curto.

▼M7

III.3. **Derrogações nacionais**

Derrogações para os Estados-Membros, relativas ao transporte de mercadorias perigosas no seu território, nos termos do artigo 6.º, n.º 2, da Diretiva 2008/68/CE.

Numeração das derrogações: IW-a/b(i)/b(ii)-EM-nn

IW = Vias navegáveis interiores

a/b(i)/b(ii) = artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalíneas b(i)/b(ii)

EM = designação abreviada do Estado-Membro

nn = número de ordem

Ao abrigo do artigo 6.º, n.º 2, alínea b), subalínea i), da Diretiva 2008/68/CE

BG Bulgária

IW–bi–BG-1

Objeto: Classificação e vistoria de embarcações de abastecimento de bancas

Referência ao anexo III, secção III.1, da Diretiva 2008/68/CE: Capítulo 1.15.

Teor do anexo da diretiva: De acordo com o disposto no capítulo 1.15 (reconhecimento das sociedades de classificação), para serem reconhecidas, as sociedades de classificação devem seguir o procedimento de reconhecimento constante da secção 1.15.2.

Teor da legislação nacional: Desde que não se comprometa a segurança, é permitida a classificação e a vistoria das embarcações de abastecimento de bancas de produtos petrolíferos, que operam nas águas dos portos fluviais búlgaros ou outras áreas sob jurisdição direta desses portos, por sociedades de classificação não reconhecidas de acordo com o capítulo 1.15 do anexo III, secção III.1, da Diretiva 2008/68/CE.

Referência inicial à legislação nacional: наредба № 16 20 юни от 2006 г. за обработка и превоз на опасни товари по море и по вътрешни водни пътища; Наредба № 4 от 9 януари 2004 г. за признаване на организации за извършване на прегледи на кораби и корабопритежатели (Portaria n.º 16, de 20 de junho de 2006, sobre a movimentação e o transporte marítimo e fluvial de mercadorias perigosas, Portaria n.º 4, de 9 de janeiro de 2004, relativa ao reconhecimento das organizações de vistoria a navios e de auditoria a armadores).

Observações: Esta derrogação aplica-se apenas às embarcações que operam nas zonas portuárias ou noutras áreas sob jurisdição direta dos portos.

Termo: 15 de janeiro de 2018.