

## DIRETTIVA 94/55/CE DEL CONSIGLIO

del 21 novembre 1994

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

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione (1),

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

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

- (1) considerando che, nel corso degli anni, il trasporto nazionale e internazionale su strada di merci pericolose è aumentato in misura significativa, con il conseguente aumento dei rischi in caso di incidenti;
- (2) considerando che tutti gli Stati membri, ad esclusione dell'Irlanda, sono parti contraenti dell'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), il cui campo d'applicazione geografico si estende al di là del territorio comunitario, che definisce norme uniformi per il trasporto internazionale di merci pericolose su strada; che è pertanto auspicabile che l'ambito di applicazione di tali norme sia esteso al trasporto interno nazionale al fine di armonizzare le condizioni relative al trasporto stradale delle merci pericolose all'interno della Comunità;
- (3) considerando che manca una legislazione comunitaria comprendente tutte le misure da attuare ai fini della sicurezza del trasporto di merci pericolose e che le disposizioni nazionali pertinenti variano da uno Stato membro all'altro; che tali divergenze costituiscono un ostacolo alla libera prestazione dei servizi di trasporto, nonché alla libera circolazione di veicoli e attrezzature di trasporto; che per superare questo

ostacolo devono essere messe in atto condizioni uniformi applicabili a tutto il trasporto intracomunitario;

- (4) considerando che un'azione di questo tipo deve essere realizzata a livello comunitario per garantire la coerenza con la legislazione comunitaria in altri settori, raggiungere un grado sufficiente di armonizzazione per agevolare la libera circolazione delle merci e dei servizi e assicurare un livello elevato di sicurezza per le operazioni di trasporto sul piano nazionale e internazionale;
- (5) considerando che le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano l'impegno preso dalla Commissione e dai suoi Stati membri, a titolo degli obiettivi fissati al capitolo 19 del piano d'azione 21 della conferenza della CNUED di Rio de Janeiro nel giugno del 1992, di sforzarsi d'armonizzare per l'avvenire i sistemi di classificazione delle sostanze pericolose;
- (6) considerando che manca una legislazione comunitaria specifica per disciplinare le condizioni di sicurezza inerenti al trasporto degli agenti biologici e dei microrganismi geneticamente modificati, che sono oggetto delle direttive del Consiglio 90/219/CEE (4), 90/220/CEE (5) e 90/679/CEE (6);
- (7) considerando che le disposizioni della presente direttiva prendono in considerazione altre politiche nei settori della sicurezza dei lavoratori, della costruzione di veicoli e della tutela dell'ambiente;
- (8) considerando che gli Stati membri conservano la facoltà di disciplinare i trasporti di merci pericolose effettuati nel loro territorio da veicoli non contemplati nella presente direttiva, indipendentemente dall'immatricolazione;
- (9) considerando che gli Stati membri devono poter applicare alla circolazione stradale nel loro territorio regole specifiche per il trasporto di merci pericolose;

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

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

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

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

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

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

- (10) considerando che gli Stati membri devono potere mantenere i requisiti di garanzia di qualità relativi a taluni trasporti nazionali finché la Commissione non abbia presentato al Consiglio una relazione a tale riguardo;
- (11) considerando che l'accordo ADR autorizza la conclusione di accordi in deroga all'accordo stesso e che il numero elevato di accordi bilaterali negoziati tra gli Stati membri ostacola la libera prestazione dei servizi di trasporto delle merci pericolose; che l'introduzione delle necessarie disposizioni negli allegati alla presente direttiva dovrebbe eliminare la necessità di tali deroghe; considerando l'esigenza di concedere un periodo di transizione nel corso del quale gli accordi in vigore possono essere ancora applicati dagli Stati membri;
- (12) considerando che è necessario recepire nel diritto comunitario le disposizioni ADR segnatamente le norme tecniche per i veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose; che occorre prevedere, in questo contesto, periodi transitori per contemplare alcune disposizioni nazionali specifiche in vigore riguardo ai requisiti di costruzione dei veicoli immatricolati nel territorio nazionale;
- (13) considerando che le procedure informative esistenti nel campo delle proposte legislative nazionali in materia saranno utilizzate al fine di accrescere la trasparenza per tutti gli operatori economici;
- (14) considerando che gli Stati membri devono avere la facoltà di mettere in atto norme conformi alle raccomandazioni multimodali delle Nazioni Unite sul trasporto di merci pericolose a livello nazionale fino a quando l'accordo ADR non sarà armonizzato rispetto a tali norme, per agevolare il trasporto intermodale delle merci pericolose;
- (15) considerando che gli Stati membri devono avere la facoltà di disciplinare o di vietare il trasporto di alcune merci pericolose sul loro territorio, ma unicamente per motivi non inerenti alla sicurezza del trasporto medesimo; che, in tale contesto, gli Stati membri possono riservarsi il diritto d'imporre, per taluni trasporti di materie molto pericolose, l'utilizzazione delle ferrovie o delle vie navigabili, oppure mantenere imballaggi specifici per talune materie molto pericolose;
- (16) considerando che, ai fini della presente direttiva, gli Stati membri devono essere autorizzati ad applicare norme più rigorose o meno rigorose per quanto riguarda determinate operazioni di trasporto effettuate sul loro territorio con veicoli ivi immatricolati;
- (17) considerando che nell'armonizzazione delle condizioni è importante tener conto delle specifiche situazioni nazionali e che pertanto la presente direttiva deve essere sufficientemente flessibile nell'offrire agli Stati membri la possibilità di talune deroghe; che non si deve ostacolare l'applicazione dei nuovi sviluppi tecnologici e industriali e che occorre a tal fine contemplare deroghe provvisorie;
- (18) considerando che i veicoli immatricolati nei paesi terzi devono essere autorizzati a svolgere operazioni di trasporto internazionale sul territorio degli Stati membri, purché siano conformi alle disposizioni dell'accordo ADR;
- (19) considerando che deve essere possibile adeguare rapidamente la presente direttiva al progresso tecnico, al fine di prendere in considerazione le nuove disposizioni fissate nell'accordo ADR, nonché stabilire l'applicazione e l'attuazione delle misure d'urgenza in caso di incidenti o di inconvenienti; che occorre, a tal fine, istituire un comitato ed una procedura di stretta cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione nell'ambito di tale comitato;
- (20) considerando che gli allegati della presente direttiva contengono disposizioni in materia di formazione professionale di taluni conducenti di veicoli che trasportano merci pericolose su strada e che pertanto la direttiva 89/684/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1989, relativa alla formazione professionale di taluni conducenti di veicoli che trasportano merci pericolose su strada <sup>(1)</sup>, deve essere abrogata,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### CAPITOLO I

#### Campo di applicazione, definizioni e disposizioni generali

##### Articolo 1

1. La presente direttiva si applica al trasporto di merci pericolose su strada effettuato all'interno degli Stati membri o tra gli Stati membri. Essa non si applica al trasporto

<sup>(1)</sup> GU n. L 398 del 30. 12. 1989, pag. 33.

di merci pericolose effettuato da veicoli di proprietà o sotto la responsabilità delle forze armate.

2. Tuttavia quanto disposto nella presente direttiva non pregiudica il diritto degli Stati membri, fatta salva la normativa comunitaria, di stabilire requisiti per quanto concerne:

- a) il trasporto nazionale e internazionale di merci pericolose effettuato nel loro territorio da veicoli non contemplati dalla presente direttiva,
- b) le norme di circolazione specifiche al trasporto nazionale e internazionale di merci pericolose,
- c) la garanzia della qualità delle imprese, secondo le norme ISO 9001 e 9002, allorché effettuano trasporti nazionali:
  - i) di materie e oggetti esplosivi della classe 1, qualora il quantitativo di materia esplosiva contenuta superi, per unità di trasporto
    - 1 000 kg per la divisione 1.1, o
    - 3 000 kg per la divisione 1.2, o
    - 5 000 kg per le divisioni 1.3 e 1.5,
  - ii) in cisterne o in contenitori aventi una capacità totale di oltre 3 000 litri delle seguenti materie molto pericolose:
    - Materie della classe 2
      - gas classificati nelle lettere
 

at)
bt)
b)
ct)
c)
      - gas liquefatti fortemente refrigerati 7° b) e 8° b)
      - Materie delle classi 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8
        - che non figurano in una rubrica b) o c) di dette classi
        - oppure che vi figurano, ma con un codice di pericolo avente tre o più sigle significative (escluso lo zero),
    - iii) dei seguenti colli della classe 7 (materie radioattive): colli di materie fissili, colli del tipo B (U), colli del tipo B (M).

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

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

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

## *Articolo 2*

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

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

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

## *Articolo 3*

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

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

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

## CAPITOLO II

## Deroghe, restrizioni ed esenzioni

## Articolo 4

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

## Articolo 5

1. Fatte salve altre norme comunitarie, segnatamente in materia di accesso al mercato, gli Stati membri conservano la facoltà di disciplinare o di vietare, unicamente per motivi non inerenti alla sicurezza durante il trasporto, quali, segnatamente, ragioni di sicurezza nazionale o di tutela dell'ambiente, il trasporto di alcune merci pericolose sul loro territorio.

2. Le eventuali disposizioni istituite dagli Stati membri in merito alle attività dei veicoli che effettuano un trasporto internazionale sul loro territorio e autorizzate dal marginale 10 599 dell'allegato B devono riguardare unicamente gli aspetti locali, devono essere applicabili al trasporto nazionale e internazionale e non devono creare alcuna discriminazione.

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

b) Tuttavia, gli Stati membri possono mantenere le disposizioni nazionali specifiche concernenti il baricentro dei veicoli cisterna immatricolati sul loro territorio fino alla eventuale modifica del marginale 211 128 di cui all'allegato B della presente direttiva, al più tardi però fino al 31 dicembre 1998.

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

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

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

Siffatte disposizioni possono riguardare unicamente:

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

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

## Articolo 6

1. Gli Stati membri possono consentire che le merci pericolose classificate, imballate ed etichettate conformemente alle norme internazionali in materia di trasporto marittimo oppure aereo siano ammesse al trasporto su strada sul loro territorio, ogniqualvolta l'operazione di trasporto implichi un viaggio marittimo o aereo.

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

3. Gli Stati membri possono autorizzare, nel loro territorio, l'utilizzazione di veicoli costruiti anteriormente al 1° gennaio 1997 che non siano conformi alle disposizioni della direttiva stessa, ma che siano stati costruiti secondo i requisiti fissati dalla legislazione nazionale applicabile al 31 dicembre 1996, sempreché i veicoli in questione siano mantenuti in condizioni atte a garantire i livelli di sicurezza richiesti.

4. I singoli Stati membri possono mantenere in vigore le disposizioni della legislazione nazionale in vigore al 31 dicembre 1996 in materia di costruzione, impiego e

condizioni di trasporto di contenitori di recente costruzione ai sensi del marginale 2 212 dell'allegato A e di cisterne che differiscono dalle disposizioni fissate negli allegati A e B, fino a quando in detti allegati siano inseriti riferimenti a norme di costruzione e d'impiego di cisterne e contenitori aventi lo stesso valore vincolante delle disposizioni della presente direttiva, e comunque non oltre il 31 dicembre 1998. I contenitori e le cisterne costruiti anteriormente al 1° gennaio 1999 e mantenuti in uno stato conforme ai requisiti di sicurezza pertinenti possono continuare ad essere utilizzati anche dopo tale data, alle stesse condizioni.

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

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

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

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

9. Gli Stati membri possono mantenere, previa consultazione della Commissione, disposizioni meno vincolanti di quelle fissate negli allegati A e B della presente direttiva per il trasporto nel loro territorio di piccoli quantitativi di talune merci pericolose, ad eccezione delle materie mediamente ed altamente radioattive.

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

Le deroghe temporanee, convenute tra le autorità competenti degli Stati membri in base ai marginali 2 010 e 10 602 degli allegati A e B devono concretarsi in un accordo multilaterale proposto alle autorità competenti di tutti gli Stati membri dall'autorità che prende l'iniziativa dell'accordo. La Commissione ne è informata.

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

11. Gli Stati membri possono approvare nel loro territorio operazioni di trasporto ad hoc di merci pericolose o operazioni che siano proibite dagli allegati A e B o che avvengano in condizioni diverse da quelle previste in detti allegati.

12. Fatte salve le disposizioni di cui al paragrafo 2, gli Stati membri possono continuare ad applicare gli accordi in vigore con altri Stati membri, autorizzati dall'accordo ADR, non oltre il 31 dicembre 1998, senza discriminazioni in base alla nazionalità o al luogo di stabilimento dello speditore, del trasportatore o del destinatario. Ogni ulteriore deroga autorizzata dai marginali 2 010 e 10 602 degli allegati A e B deve soddisfare i requisiti del paragrafo 10.

#### *Articolo 7*

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

### CAPITOLO III

#### Disposizioni finali

#### *Articolo 8*

Le modifiche necessarie per adeguare gli allegati A e B al progresso scientifico e tecnico nei settori oggetto della

presente direttiva, per tenere conto di modifiche agli allegati dell'accordo ADR, sono adottate conformemente alla procedura prevista all'articolo 9.

#### Articolo 9

1. La Commissione è assistita da un comitato per il trasporto di merci pericolose, in appresso denominato «comitato», composto da rappresentanti degli Stati membri e presieduto da un rappresentante della Commissione.

2. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato formula il suo parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame. Il parere è formulato alla maggioranza prevista dall'articolo 148, paragrafo 2 del trattato per l'adozione delle decisioni che il Consiglio deve prendere su proposta della Commissione. Nelle votazioni in seno al comitato, viene attribuita ai voti dei rappresentanti degli Stati membri la ponderazione definita all'articolo precitato. Il presidente non partecipa alla votazione.

3. a) La Commissione adotta le misure previste qualora siano conformi al parere del comitato.

b) Se le misure previste non sono conformi al parere formulato dal comitato, o in mancanza di parere, la Commissione sottopone senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure da prendere. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.

Se, alla scadenza del termine di tre mesi a decorrere dalla data in cui è stato adito, il Consiglio non ha deliberato, la Commissione adotta le misure proposte.

#### Articolo 10

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

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

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

#### Articolo 11

1. La direttiva 89/684/CEE è abrogata a decorrere dal 1° gennaio 1997.

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

#### Articolo 12

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 21 novembre 1994.

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

M. WISSMANN

---

*ALLEGATO A*

Marginali 2 000—3 999 dell'allegato A dell'accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), in vigore decorrere dal 1° gennaio 1995, fermo restando che l'espressione «parte contraente» è sostituita da «Stato membro».

N.B.: Una traduzione in tutte le lingue comunitarie sarà resa disponibile non appena ultimato e tradotto un testo codificato.

---

*ALLEGATO B*

Marginali 10 000—260 000 dell'allegato B dell'accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), in vigore a decorrere dal 1° gennaio 1995, fermo restando che l'espressione «parte contraente» è sostituita da «Stato membro».

N.B.: Una traduzione in tutte le lingue comunitarie sarà resa disponibile non appena ultimato e tradotto un testo codificato.

---