RELATÓRIOS DAS PARTICIPAÇÕES PORTUGUESAS NAS REUNIÕES INTERNACIONAIS REALIZADAS DE OUTUBRO DE 2006 A FEVEREIRO DE 2007

81ª SESSÃO DO GRUPO DE TRABALHO DOS TRANSPORTES DE MERCADORIAS PERIGOSAS DA CEE/ONU (WP.15)

Genebra, 25 a 27 de Outubro de 2006

1. A sessão teve lugar no Palácio das Nações, sob a presidência do primeiro signatário, a vice-presidência da senhora Ariane Roumier (França), e o secretariado dos senhores Olivier Kervella e Sabrina Mansion (CEE/ONU).

2. Participaram na sessão delegados governamentais de 28 países (Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Federação da Rússia, Finlândia, França, Grécia, Holanda, Hungria, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Noruega, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia, Sérvia, Suécia e Suíça), e representantes da Comissão Europeia, da organização intergovernamental OTIF e de 7 organizações não-governamentais (AEGPL, CEFIC, CEPE, CLCCR, GEA, IRU e OICA).

3. No início da sessão, foi adoptada a ordem de trabalhos proposta e respectivo elenco de documentos de trabalho, e foi calorosamente saudada a adesão da Irlanda ao Acordo ADR bem como ao Protocolo de 1993.

4. Foi dada informação sobre a objecção formulada pela Suíça junto do Secretário-Geral das Nações Unidas relativamente às emendas ao ADR respeitantes a restrições à passagem de veículos de mercadorias perigosas nos túneis, as quais tinham sido adoptadas pelo WP.15, como parte do conjunto de emendas a entrar em vigor em Janeiro de 2007. Todavia, uma vez que não foi notificada qualquer outra objecção, este conjunto de emendas foi considerado aprovado, muito embora, conforme foi também relembrado, as disposições relativas aos túneis só se tornem obrigatórias a partir de 1 de Janeiro de 2010.

5. No ponto da ordem de trabalhos dedicado à interpretação do ADR, clarificaram-se os seguintes pontos:

    a. Relativamente ao acompanhamento da actividade dos conselheiros de segurança nas empresas, pelas autoridades competentes de cada país, foi clarificado que o ADR não prevê um controlo sistemático dessa actividade sendo desejável que, por amostragem, seja verificada a existência de conselheiro e controlados os relatórios de segurança elaborados pelo conselheiro, em termos que a IRU considerou deverem ser harmonizados;
    b. Quanto à definição das obrigações de controlo do cumprimento do ADR antes das operações de carga e descarga (secção 7.5.1), foi considerado que, dentro dos limites do bom senso, é obrigatório proceder à verificação do veículo antes do carregamento, sendo aplicáveis as disposições previstas no capítulo 1.4 sobre as responsabilidades dos intervenientes;
    c. Foi considerado que, ao nível da Reunião Comum RID/ADR/ADN, se deverão aprofundar as disposições de resistência ao fogo dos dispositivos de fixação dos painéis laranja, actualmente insuficientes;
    d. Também deverão ser submetidas à Reunião Comum eventuais propostas de clarificação ou alteração da alínea c) do 1.1.3.1, uma vez que algumas delegações consideraram que, para

se poder beneficiar deste regime de isenção, a capacidade nominal das embalagens a utilizar não pode exceder 450 litros, enquanto outras delegações consideraram que se poderia permitir a utilização de GRG de maior capacidade;

6. Das decisões tomadas quanto a futuras emendas ao ADR a entrar em vigor em 2009, salientam-se as seguintes:

   a. Não aceitação da proposta do CEFIC de suprimir a limitação de carga por veículo para as matérias auto-reactivas e peróxidos orgânicos (7.5.5.3), tendo no entanto sido aceite a proposta de aumentar os actuais limites, uniformizando-os para 20 toneladas;
   b. Rejeição da proposta da Bélgica de suprimir a possibilidade de simplificação da sinalização com painéis laranja, actualmente permitida pelo ADR, para veículos-cisternas que transportem uma única matéria ou apenas certos combustíveis líquidos;
   c. Não aceitação de uma outra proposta da Bélgica visando permitir a colocação de placas etiquetas em veículos que transportem embalagens de mercadorias perigosas de qualquer classe, desde que tais veículos realizem transportes numa cadeia que inclua a ferrovia, uma vez que, embora o ADR só o obrigue para as classes 1 e 7, também não o proíbe nas restantes classes, desde que as placas-etiquetas colocadas correspondam aos riscos das mercadorias contidas nos volumes efectivamente transportados;
   d. Adopção da proposta da França, de permitir que os painéis laranja com números, exigidos para os veículos de transporte de matérias radioactivas embaladas, em uso exclusivo, possam ostentar apenas o nº ONU, quando o tamanho do veículo obrigue a que o painel tenha dimensões reduzidas, tal como é permitido pelo ADR;
   e. Manter na agenda a proposta da Noruega de revisão das disposições especiais S do capítulo 8.5 do ADR, que foi longamente debatida, tendo-se considerado necessário verificar a concordância com as disposições mais recentes do capítulo 1.10 e também rever em simultâneo o capítulo 8.4;
   f. Aceitação da proposta da Bélgica de reformular as disposições da Parte 8 do ADR sobre as lanternas de bolso exigíveis para a tripulação dos veículos, que passam a designar-se “dispositivos de iluminação portáteis”, clarificando-se também que a restrição imposta na disposição especial S2 do capítulo 8.5 se aplica apenas ao compartimento de carga dos veículos cobertos;
   g. Aprovação da proposta da Bélgica visando abranger também os veículos que transportam objectos não embalados pela obrigação de sinalização com painéis laranja com números;
   h. Adiar para a próxima sessão a decisão sobre a proposta da Polónia de substituir os códigos de túnel “B1D” ou “C1D” inscritos no quadro A do capítulo 3.2 como sendo aplicáveis a objectos da classe 2, pelo código “D”, uma vez que tais objectos não são transportados em cisternas.

7. O WP.15 decidiu também introduzir ainda algumas correcções no conjunto de emendas ao ADR que irão entrar em vigor em 1 de Janeiro de 2007, designadamente no que respeita a modificações de consequência relativas às novas disposições sobre organismos geneticamente modificados.

8. Relativamente ao ponto 5 da ordem de trabalhos – Mandato e Regulamento Interno do WP.15 – o Grupo de Trabalho adoptou o Mandato, tal como apresentado pelo Secretariado, que tomou por base a proposta do Presidente já discutida na 80ª Sessão. Durante a análise do Regulamento, foram clarificados os procedimentos relativos à organização das sessões e à apresentação e circulação de documentos de trabalho. Foi adoptada por larga maioria a regra segundo a qual, para ser tomada uma decisão de modificação do ADR, terem de se registar votos favoráveis em número de pelo menos um terço dos participantes de pleno direito presentes no momento da votação, sendo que também esse número tem de ser de pelo menos um terço do número de Partes Contratantes.

9. Já em ponto de Questões Diversas, e a partir do relato feito pela Bélgica, de um grave acidente ocorrido no porto de Anvers com um contentor-cisterna contendo bromo, foi relembrada a obrigação de comunicar ao Secretariado os relatórios de acidentes, em cumprimento do parágrafo 1.8.5.2 do ADR, tendo sido igualmente discutidas medidas que melhorem a estabilidade dos veículos que

transportam contentores-cisternas e que, por outro lado, garantam formação específica dos condutores neste domínio.

10. Foram largamente debatidas as conclusões do grupo de trabalho organizado pela IRU e pela FIATA sobre a reorganização das disposições do ADR relativas a fichas de segurança, não tendo sido ainda tomada qualquer decisão, uma vez que se registou uma grande disparidade de opiniões sobre as três principais questões de princípio:

    a. Criação de um sistema único de fichas de segurança, no qual a "ficha normalizada" passaria a fazer parte do próprio ADR, ou coexistência de dois sistemas: um para o transporte em embalagens, nesses novos moldes, e outro, para o transporte em cisternas, o qual manteria a modalidade actual;
    b. Introdução, na "ficha de segurança normalizada", de um quadro com o equipamento de protecção obrigatório
    c. Introdução na ficha de segurança de informação sobre zonas de risco determinadas, dentro das quais, em caso de acidente, o condutor deveria promover a evacuação das pessoas presentes.

11. O Grupo de Trabalho foi também informado sobre os trabalhos do grupo informal que, a convite da Alemanha, iniciou a discussão sobre a introdução no ADR de disposições sobre as condições de transporte de produtos para o fabrico de explosivos no local da utilização, em veículos especiais, ("veículos-fábrica"), estando prevista nova reunião para Fevereiro de 2007.

12. Finalmente, o WP.15, sob proposta da Bélgica reelegeu o primeiro signatário desta informação e a representante da França, senhora Ariane Roumier, respectivamente como presidente e vice-presidente para o ano de 2007.

Quanto à participação da delegação portuguesa, deve referir-se a apresentação de um documento de informação (cf. Anexo 3) para discussão no ponto da agenda relativo a interpretação do ADR, bem como diversas intervenções durante a sessão prosseguindo o objectivo de contribuir para uma melhor adequação das disposições do ADR e para uma maior facilidade na respectiva interpretação.

Lisboa, 25 de Janeiro de 2007

(aa) JOSÉ ALBERTO FRANCO
MARIA MARGARIDA ROXO

* * *

30ª SESSÃO DO SUBCOMITÉ DE PERITOS DOS TRANSPORTES DE MERCADORIAS PERIGOSAS DO ECOSOC

Genebra, 4 a 12 de Dezembro de 2006

INTRODUÇÃO

1. A sessão teve lugar no Palácio das Nações sob a presidência do Sr. Sergio Benassai (Itália), a vice-presidência da senhora Linda Hume–Sastre (Canadá) e tendo o secretariado sido assegurado pelo senhor Olivier Kervella e pelas senhoras Rosa Garcia, Sabrina Mansion e Valérie Blanchard, da Divisão de Transportes da CEE/ONU.

2. A abertura dos trabalhos foi feita pelo Director da Divisão dos Transportes, senhor Capel Ferrer, que apresentou a senhora Valérie Blanchard como nova colaboradora do Secretariado e aproveitou para comunicar que se vai reformar durante o ano de 2007. Tal como o senhor Capel Ferrer, também o presidente do Subcomité TDG irá passar à situação de aposentado no ano de 2007.

3. Participaram na sessão os representantes dos países e das organizações governamentais e não governamentais que constam da lista anexa. Participou ainda a senhora Andrea Pearson, da DG TREN da Comissão Europeia.

4. A ordem de trabalhos da sessão foi editada como documento de trabalho ST/SG/AC.10/C.3/59, e complementada por mais quatro documentos adicionais (ST/SG/AC.10/C.3/59/Add.1, INF.1, INF.2 e INF.15) os quais vieram a integrar as referências às várias dezenas de documentos informais entretanto divulgados, e ainda a documentos retirados pelos proponentes.

PRINCIPAIS ASSUNTOS TRATADOS E DECISÕES TOMADAS

5. Foi adoptada a ordem de trabalhos proposta, com a inclusão dos documentos de informação INF.1 a INF.77 entretanto distribuídos. O Subcomité propôs-se apreciar e tomar deliberações quanto aos documentos admitidos nos diferentes pontos da O.T. Da discussão havida resultaram as seguintes decisões:

   - Foram analisadas e adoptadas as emendas das anteriores sessões, constantes dos documentos ST/SG/AC.10/C.3/34/Add.1 e Add.2, com algumas correcções e supressões. Contudo, foi também decidido reanalisar determinados assuntos face às novas propostas apresentadas para esta sessão.
   - Foram adoptadas duas novas entradas, UN 3478 e UN 3479, para as pilhas de combustível, bem como duas novas disposições especiais 336 e 337, aplicáveis a estes números ONU;
   - Para as pilhas de lítio, além dos números UN 3090 e UN 3091, foi decidido adoptar mais duas novas entradas (novos números UN e designações oficiais de transporte) para as “Lithium Ion Batteries”;
   - Foram introduzidas emendas na disposição especial 188, relativa às condições que permitem isentar o transporte de pilhas/baterias de lítio do cumprimento do Regulamento Tipo (RT);
   - Foi aceite a instrução de embalagem IBC02 para o transporte de UN 3475 (misturas de etanol/gasolina);
   - Foram adoptadas novas prescrições para o transporte a granel de carcaças de animais infectados com agentes patogénicos das categorias A e B;
   - Ficou estabelecido que o transporte de mercadorias perigosas em embalagens P099 e IBC99 deve ser acompanhado pela cópia da autorização emitida pela autoridade competente para a utilização destas embalagens;
   - Foi aceite que a aplicação da disposição especial PP1 será alargada a determinadas matérias, tais como tintas, colas e matérias aparentadas às tintas que sejam classificadas em UN 3082;
   - Ficou definido que o conceito de materiais plásticos a utilizar nas embalagens também abrange outros polímeros tais como a borracha;
   - À semelhança do regime de isenções que já existe para o transporte aéreo, será incluído no RT um novo Capítulo 3.5, que prevê um regime de isenções aplicável ao transporte de mercadorias perigosas embaladas em quantidades “exceptuadas”;
   - Na Lista das Mercadorias Perigosas da secção 3.2.2, a coluna 7 fica dividida em duas, 7(a) e 7(b), respectivamente para as Quantidades Limitadas (LQ) e para as Quantidades Exceptuadas (EQ). Os códigos E1, E2, E3, E4 e E5, correspondem a limites por embalagem interior e por embalagem exterior. O código E0 significa que, qualquer que seja a quantidade transportada, não é permitido usufruir das isenções das EQ. Para as matérias e objectos não abrangidos pela isenção das LQ, a palavra “none” será substituída pelo número 0;

- No âmbito das EQ, além das embalagens serem sujeitas a ensaios nos termos do 3.5.1.4, devem também ostentar uma marca de acordo com a figura 3.5.1. Ficou ainda estabelecido um limite máximo de embalagens por unidade de transporte;
- Ficou estabelecido que não é necessário descrever as mercadorias perigosas EQ no documento de transporte. Contudo, quando as mercadorias sejam acompanhadas por um qualquer documento de transporte, este deve conter a frase "Dangerous Goods in Excepted Quantities" / "Mercadorias Perigosas em Quantidades Exceptuadas", e o número de embalagens;
- Considerou-se não ser necessário prever Quantidades "Exceptuadas" para os números UN 1950, UN 2037 e UN 2857, dado que os aerossóis e os recipientes de baixa capacidade, cujos geradores não excedam 50 ml de capacidade, já estão fora do âmbito do RT;
- Ficou ainda decidido que o transporte de peróxidos orgânicos da Divisão 5.2 não pode usufruir do regime de isenção das EQ, com excepção do UN 3316 para o qual foram fixadas determinadas condições na nova disposição especial 338;
- Com o objectivo de tornar a consulta do RT mais amiga do utilizador, e à semelhança do que já foi adoptado no ADR, foi decidido introduzir no topo de cada coluna da Lista das Mercadorias Perigosas a referência à secção ou capítulo correspondente;
- Tendo a União Postal Universal (UPU) proibido o transporte internacional de matérias infecciosas da Categoria A por correio, foi decidido introduzir uma emenda no 1.1.1.6 de modo a reflectir essa proibição. A UPU também informou que irá rever em 2007 ou 2008 os aspectos relacionados com o transporte de mercadorias perigosas;
- Foi aceite a possibilidade de os certificados de carregamento de contentores/veículos terem assinaturas "fac simile", nos casos em que as legislações nacionais reconheçam a validade dessas assinaturas. Se for utilizada a via electrónica para a documentação relativa às mercadorias perigosas (EDP – electronic data processing ou EDI - electronic data interchange), as assinaturas podem ser substituídas pelo nome, em letras maiúsculas, da pessoa autorizada assinar;
- Foi relembrado que na fase actual não existe especial interesse nos trabalhos sobre os testes de vibração aleatória, do grupo de trabalho ISO/TC122/SC3/WG7, uma vez que já tinha sido adoptada a frequência constante para a realização dos ensaios de vibração;

Foram ainda analisados e adoptados outros assuntos, designadamente:

- Classificação condições de transporte dos clorossilanos;
- Emenda na Nota 2 do 2.1.3.5.5 relativa à lista de classificação por analogia dos artifícios pirotécnicos de divertimento;
- Alteração na disposição especial 289, relativa à PTN
- Instrução de embalagem P200: alteração das taxas de enchimento para os números ONU 2196, 2189 e 1660 e eliminação da disposição especial "d" para o UN 2203 Silano;
- Actualização do 5.2.2.2.1.2 e do 6.2.2.4 em conformidade com as normas ISO7225 e 10461, relativamente às etiquetas nas garrafas de gás;
- Emenda na instrução de embalagem P801 para os números UN 2794, 2795 e 3082.

6. Foi reconhecido ser de todo o interesse a revisão do Regulamento nº 11 da UN/CEFACT (United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business), no que se refere aos aspectos documentais no transporte de mercadorias perigosas.
7. A Agência Internacional de Energia Atómica (IAEA) informou que estão a ser feitos todos os esforços para melhorar a cooperação entre a IAEA e a ONU. Para este efeito, foi criado o chamado "grupo de harmonização", em Fevereiro/2006, prevendo-se que a versão de 2009 do Regulamento sobre a Segurança no Transporte de Matérias Radioactivas esteja mais harmonizada com o RT.

A IAEA expressou as suas preocupações relacionadas com a segurança pública (security) no transporte de radioactivos, tendo solicitado comentários sobre o INF.26 que contem o esboço do documento intitulado "Security of Radioactive Material during Transport".

8. O Subcomité tomou conhecimento do relatório da reunião informal organizada em Julho de 2006 pela Alemanha e pela Confederação Internacional dos Fabricantes de Embalagens Plásticas (ICPP), cujo objectivo era comparar os sistemas utilizados na Europa e nos Estados Unidos, no sentido de avaliar a compatibilidade química das embalagens e GRG's fabricados em matéria plástica.

9. O CTIF (International Association of Fire and Rescue Services) apresentou um documento informal propondo a introdução de procedimentos de emergência normalizados no RT. O Canadá pronunciou-se desfavorável à proposta e o Subcomité fez notar que a proposta da normalização dos procedimentos só pode ser analisada e discutida com base num documento formal.

10. Foram autorizadas a participar nos trabalhos Subcomité TDG, com o estatuto de observadores, as seguintes organizações não-governamentais: AEROBAL (International Organization of Aluminium Aerosol Container Manufacturers), EUROBITUME (European Bitumen Association) e RCMASA (Responsible Container Management Association of Southern Africa).

    Embora a IAPRI (International Association of Packaging Research Institutes) também tenha solicitado a sua participação, na qualidade de ONG com estatuto de observador, não pode ser tomada qualquer decisão uma vez que o seu pedido não reunia todas as informações requeridas para este efeito.

11. O Subcomité prestou homenagem ao senhor Sérgio Benassai, representante de Itália e presidente do Subcomité TDG, e aos senhores Y. Yasogawa, representante do Japão, e W. Karl, representante da Alemanha, que vão deixar de participar nos trabalhos do Subcomité por motivos de aposentação.

12. Após um processo eleitoral um pouco complicado, foram eleitos para o biénio 2007-2008 os senhores Robert Richard, dos Estados Unidos, e Claude Pfauvadel, da França, respectivamente como Presidente e Vice-presidente.

13. Finalmente, o Subcomité adoptou o seguinte programa de trabalho para o próximo biénio:

    - Assuntos de rotina habitualmente relacionados com a classificação, embalagens e cisternas;
    - Medidas a tomar com vista à harmonização multimodal no transporte em quantidades limitadas;
    - Prescrições para assegurar a segurança no transporte de "gelo seco" e de contentores sujeitos a fumigação;
    - Prescrições para o transporte de mercadorias perigosas em recipientes criogénicos abertos;
    - Propostas no sentido de harmonizar o Regulamento da IAEA e o Regulamento Tipo da ONU;
    - Outras medidas para facilitar a harmonização das regulamentações do transporte de mercadorias perigosas com o RT da ONU;
    - Cooperação com o Subcomité GHS nos trabalhos relacionados com os critérios de classificação dos riscos físicos, designadamente o caso das matérias quimicamente instáveis, e a implementação das regras do GHS no transporte.

Lisboa, 29 de Janeiro de 2007
(a) LUÍSA CANELAS COSTA

* * *

REUNIÃO DO COMITÉ DO TRANSPORTE DE MERCA-DORIAS PERIGOSAS DA COMISSÃO EUROPEIA
Bruxelas, 18 e 19.12.2006

1. A reunião teve lugar no Centro Borschette, com a participação de delegados de 22 Estados membros (todos menos o Chipre, a Grécia e Malta), observadores da Bulgária, da Roménia e da

Suíça, e representantes de 8 organizações não-governamentais (AEGPL, CEFIC, CEN, EIGA, FECC, FIATA/CLECAT, IAC e UIC), tendo sido presidida pelo senhor Wolfgang Elsner, Chefe da Unidade DG TREN/J4, coadjuvado pelo senhor Erkki Laakso, da mesma unidade.

2. O senhor Paul Murphy, coordenador da DG TREN para os assuntos de comitologia, apresentou o documento "*Regulatory procedure with scrutiny",* que se baseia na Decisão do Conselho 2006/ /512/CE e que se aplica às chamadas "medidas *quase-legislativas*". Na área das mercadorias perigosas, será o caso das emendas bienais aos anexos do ADR e do RID, que, enquanto anexos das directivas-quadro, passam a ter de ser submetidas ao Parlamento Europeu. As derrogações nacionais continuarão a poder ser decididas pela Comissão, mediante parecer do Comité. Foi assinalado o risco de virem a verificar-se situações de rejeição pelo Parlamento de emendas que os Estados membros tenham já aceite para transporte internacional no âmbito das convenções respectivas.

3. Relativamente ao processo de fusão das directivas-quadro ADR e RID (e ADN), conduzido durante os últimos dois anos, o Comité foi informado que a proposta de «merged TDG framework directive» será aprovada pelo colégio de comissários em 22.12.2006, não havendo modificações de substância à última versão resultante do Comité, salvo alterações de forma suscitadas pelo serviço jurídico da Comissão. Em seguida, a proposta seguirá para o Parlamento e para o Conselho, estando já previstas reuniões do Grupo de Trabalho do Conselho para cinco datas entre Fevereiro e Maio de 2007. A presidência alemã tem intenções de conseguir aprovação da directiva no Conselho (Transportes) de Junho de 2007, por forma a que os demais passos possam ser dados a tempo de a directiva entrar em vigor em 1.1.2009. A delegação portuguesa garantiu que diligenciará para que, se algum contratempo ocorrer no 1°semestre de 2007, o dossiê seja concluído com sucesso na presidência seguinte, que cabe ao nosso país.

4. Tendo surgido dúvidas entre alguns Estados membros quanto à interpretação do artigo 7° da Directiva 95/50 dos controles, o Comité discutiu o conceito das «infracções sérias e repetidas» aí utilizado. Foi afastada a ideia de se vir a modificar o texto dessa disposição, e concluíu-se ser imprescindível uma maior cooperação entre os EM's para harmonizar a sua aplicação. Se necessário, o Comité poderá vir a estabelecer uma interpretação que ficaria registada na acta da respectiva reunião.

5. Foi levantada pelos consultores a quem a Comissão adjudicou o estudo "*Evaluation of the EU policy on the transport of dangerous goods (TDG) since 1994*" a questão da oportunidade de se preparar uma directiva, idêntica à Directiva 95/50/CE, que estabelecesse um regime de controles no transporte ferroviário de mercadorias perigosas. Mesmo reconhecendo a liberalização progressiva que se observa no mercado dos caminhos de ferro, o Comité entendeu maioritariamente que tal ideia não é desejável. A nossa delegação manifestou-se activamente desfavorável, por razões políticas (conceito de subsidiariedade) e legais (necessidade de valorizar os capítulos 1.8 do ADR, do RID e do ADN).

6. Debruçando-se o Comité sobre o projecto MITRA (**M**onitoring and **I**ntervention for the **TRA**nsportation of Dangerous Goods), verificou-se consenso sobre a utilidade do desenvolvimento de um tal sistema. Delegações como a portuguesa preconizaram que o tema seja explicitamente submetido ao WP.15, na esteira do que já aconteceu na Comissão de Peritos do RID.

7. O Comité ouviu, por parte da senhora Zsuzsanna Dákai, da DG ENTER, uma apresentação sobre o estudo "*Study of market and analysis of the competitiveness of the European pressure equipment sector*", relativo às directivas 97/23/CE (PED), 87/404/CEE (SPVD) e 99/36/CE (TPED).

8. O Comité ouviu, por parte da senhora Birgit Weidel, da DG ENTER, uma descrição dos trabalhos em curso com vista à revisão da chamada "Nova abordagem". Trata-se de procurar maior transparência na intervenção dos organismos notificados, de assegurar que só sejam notificados organismos previamente acreditados (excepção aos EM's que não disponham de sistema nacional de acreditação

e demonstrem que o organismo foi avaliado de forma equivalente), de reforçar a rastreabilidade, e de inverter o ónus das cláusulas de salvaguarda (se há restrições nacionais, basta que sejam justificadas).

9. Tendo em conta os trabalhos realizados no âmbito da Reunião Comum RID/ADR/ADN, concluídos em Novembro de 2006, no sentido da integração das disposições da Directiva 99/36/CE (TPED), o Comité foi confrontado com diversas alternativas quanto ao futuro desta directiva. A maioria manifestou preferência pela opção de se rever a directiva, mantendo nela apenas as disposições que não tenham sido absorvidas pela regulamentação RID/ADR/ADN. Um grupo de trabalho TREN/J4, F, FL, I, S, UK, AEGPL e EIGA foi estabelecido para estudar as implicações desta conclusão e apresentar propostas ao Comité.

10. Em resultado da reflexão que efectuou sobre o trabalho do Grupo de Peritos TPED e do grupo das autoridades notificadoras, o Comité concluíu não ser urgente a sua reactivação, a menos que existam solicitações de algum EM.

11. Em "assuntos diversos", a Finlândia apresentou o seu plano "*Transport of Dangerous Goods in Finland: Strategy 2006-2015*", a República Checa colocou a questão da aceitabilidade em tráfego ferroviário de vagões-cisternas de gás sem a marca ∏ depois de 1.7.2007, a Bélgica pediu esclarecimentos sobre as traduções nacionais das "*load securing guidelines*", e o Reino Unido manifestou a sua intenção de solicitar a aceitação de mais uma derrogação nacional ao ADR.

Lisboa, 5 de Fevereiro de 2007
(a) JOSÉ ALBERTO FRANCO

* * *

REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO "TRANSPORTE – QUESTÕES INTERMODAIS E REDES" DO CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA
Bruxelas, 6 de Fevereiro de 2007

1. A reunião teve lugar no edifício Justus Lipsius, sob a presidência do senhor Helmut Rein, da Alemanha, com a participação de delegados de todos os Estados membros e da Comissão Europeia (Senhores Wolfgang Elsener, Erkki Laakso e Andrea Pearson, da Unidade TREN J4).

2. O GT debruçou-se sobre a proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas, que visa simplificar, harmonizar e actualizar a actual legislação comunitária do transporte rodoviário e ferroviário de mercadorias perigosas, alargando simultaneamente o seu âmbito ao transporte de mercadorias perigosas por vias navegáveis interiores, que apenas se encontravam abrangidos pela exigência relativa a conselheiros de segurança.

3. A simplificação da legislação traduz-se na substituição por uma única directiva das 4 directivas actualmente em vigor neste domínio: Directiva nº 94/55/CE, de 21 de Novembro de 1994 (dita Directiva-Quadro ADR) sobre transporte rodoviário de mercadorias perigosas, Directiva nº96/49/CE, de 23 de Julho de 1996 (dita Directiva-Quadro RID) sobre transporte ferroviário de mercadorias perigosas, Directiva 96/35/CE, de 3 de Junho de 1996 relativa à designação e à qualificação profissionais dos conselheiros de segurança para o transporte de mercadorias perigosas por estrada, por caminho de ferro e por vias navegáveis e Directiva 2000/18/CE, de 17 de Abril de 2000, relativa às exigências mínimas do exame de conselheiro de segurança. Além da revogação destas 4 directivas, vão poder também ser revogadas as duas decisões da Comissão que autorizam os EM a adoptarem derrogações nos termos das directivas quadro ADR e RID, uma vez que essas disposições são incorporadas como anexos da nova directiva.

4. A harmonização irá traduzir-se na supressão de divergências existentes entre as directivas quadro ADR e RID.

5. A actualização torna-se necessária uma vez que, por razões relacionadas com a história das diferentes directivas existentes, elas contêm certas disposições que se tornaram obsoletas. Além disso, já não fará sentido existirem directivas sobre conselheiros de segurança, uma vez que as disposições necessárias sobre esse tema foram já introduzidas nos instrumentos internacionais ADR e RID, que estão na base das directivas sobre o transporte rodoviário e ferroviário, respectivamente. Contudo, a revogação das duas actuais directivas sobre conselheiros de segurança só passa a ser possível com a entrada em vigor de uma directiva que regule o transporte por vias navegáveis.

6. O objectivo de alargamento do âmbito da legislação europeia sobre transporte de mercadorias perigosas também ao transporte fluvial torna-se oportuno precisamente porque vai entrar em vigor um acordo internacional para o transporte de mercadorias perigosas por vias fluviais - o ADN- paralelo aos dois instrumentos legislativos internacionais ADR e ao RID, acima mencionados.

7. A proposta da Comissão é datada de 22 de Dezembro de 2006 e foi transmitida ao Secretário-Geral e divulgada às delegações dos EM em 5 de Janeiro de 2007. A Comissão divulgou, além da proposta de directiva, a avaliação de impacto (Doc 5080/07 Add 1/TRANS 3 CODEC 3) e um sumário da avaliação de impacto (Doc 5080/07 Add 2/ TRANS 3 CODEC 3). A preparação desta iniciativa decorreu no âmbito do Comité instituído pelo artº 9º da Directiva 94/55/CE desde o início do ano de 2005, tendo-se prolongado até ao final de 2006. Portugal participou nas 4 reuniões do Comité em que se debateu alargadamente este tema, tendo também participado no grupo de discussão via e-mail.

8. Durante a reunião, todos os 27 EM's exprimiram posições de caloroso apoio, na generalidade, à proposta da Comissão, muito embora 3 EM's tenham declarado que o faziam "sob reserva de análise parlamentar" (Reino Unido, Malta e Polónia). Sem pôr em causa o apoio expresso, foram, todavia, levantadas algumas questões que requerem uma análise aprofundada em próxima reunião, das quais se julgam merecer destaque as seguintes:

   a) No Anexo III é referido o Acordo ADN, muito embora esse Acordo não tenha ainda entrado em vigor. A Comissão declarou-se confiante de que se registarão adesões suficientes para permitir a entrada em vigor do Acordo ADN ainda antes da aprovação da directiva, tendo, no entanto, o Presidente referido a possibilidade de se ter de prever uma disposição transitória;
   b) Diversos EM's consideraram a lista de derrogações nacionais muito extensa e exprimiram preocupação, sugerindo que se tentasse ainda reduzir essa lista. Contudo, a Comissão referiu que essa é uma tarefa para o Comité regulador e não para este nível de discussão;
   c) Alguns EM's colocaram o problema da tradução dos anexos da directiva (acordos ADR, RID e ADN), cujos custos são com esta directiva totalmente transferidos para os EM's, sem qualquer ajuda da Comissão, e consideraram que essa nova situação merece uma solução que acautele também a responsabilidade por eventuais erros. A Comissão, por seu turno, considerou impossível ocupar-se directamente da tradução dos anexos, dada a dimensão dos textos e a sua tecnicidade. O Presidente considerou que haveria que proceder a uma estimativa dos custos que poderiam estar em causa.

9. No respeitante ao documento relativo à avaliação de impacto, registou-se apenas uma observação de discordância, por parte do Reino Unido: a falta de referência a um possível impacto sobre o sector agrícola, uma vez que a proposta de directiva, na definição de "veículo" (artº2º) exclui apenas os tractores agrícolas cuja velocidade máxima de projecto não excede 40 km/h, enquanto na Directiva-quadro ADR estavam excluídos todos os tractores agrícolas. Sabendo-se que essa referência à velocidade se torna agora necessária por esta limitação ter deixado de existir na própria definição de "tractor agrícola", foi considerado que não havia motivos para "liberalizar" o transporte de mercadorias perigosas em veículos que, mesmo sendo tractores agrícolas podem deslocar-se a velocidades apreciáveis. No entanto, o Presidente referiu que a observação do Reino Unido tem razão, no sentido de que esse impacto no sector agrícola tem de ser claramente identificado na avaliação de impactos da directiva.

10. A posição defendida pela delegação portuguesa foi no sentido de apoiar a proposta de directiva, uma vez que os objectivos prosseguidos são vantajosos também para o nosso país. Com efeito, a substituição de 4 directivas e duas decisões por uma única directiva significa uma simplificação na gestão da legislação do transporte de mercadorias perigosas, tanto na perspectiva das autoridades competentes como na perspectiva dos restantes *stakeholders*. Por outro lado, a harmonização entre regulamentação do transporte rodoviário e ferroviário é um objectivo facilitador da intermodalidade. A actualização obtida com a supressão de disposições obsoletas e ou desnecessárias contribui para a clarificação e simplificação do quadro legal aplicável. Finalmente, a dificuldade que se prefigurava quando da apresentação das primeiras versões da proposta, devida à inclusão do transporte por vias navegáveis no âmbito de aplicação da Directiva, acaba por ficar afastada pela redacção final do nº 2 do artigo 1º. Uma vez que Portugal possa invocar a inexistência de transporte de mercadorias perigosas nas vias navegáveis com comunicação com outros EM's, para não aplicar o anexo III da Directiva, não se coloca a questão de uma eventual "adesão forçada" do nosso país ao Acordo ADN. A este propósito, e para evitar qualquer mal entendido, julga-se conveniente que a versão portuguesa da Directiva seja corrigida para, no citado nº2 do artigo 1º passar a ler-se: " No prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor da presente directiva, os Estados Membros podem decidir não aplicar as disposições do Anexo III.1, por uma das razões seguintes: …." em vez de "Durante um ano a contar… (resto sem modificação)".

11. No respeitante à questão da tradução dos anexos da Directiva, tal como foi suscitada pela Suécia e Finlândia, Portugal deveria manifestar também interesse em obter ajuda comunitária para os custos de tradução. Por duas vezes, relativamente às modificações do ADR e do RID de 2001 e de 2003, a Comissão concedeu ajudas a Portugal, não tendo isso acontecido relativamente às actualizações de 2005 e 2007. Essa indisponibilidade de financiamento comunitário implicou uma pesada sobrecarga de trabalho para os serviços da DGTT que se ocuparam directamente da tradução das mais de 200 páginas resultantes da emenda ao ADR de 2005 e sua incorporação nos textos em vigor anteriormente. A versão resultante da emenda de 2007 ao ADR está ainda em curso de tradução, o que poderá estar já a contribuir para as dificuldades de uma transposição atempada da correspondente directiva.

12. Quanto à questão da lista de derrogações, Portugal tem sempre manifestado a opinião de que deveriam ser aprofundados os esforços da Comissão e dos EM no sentido de reduzir as derrogações ao mínimo indispensável, julgando-se ser de manter essa posição.

13. Não se considera existirem, nesta fase, outros pontos relevantes que exijam uma intervenção ou iniciativa por parte de Portugal, sem prejuízo de poderem justificar-se algumas sugestões de modificação em aspectos de pormenor.

14. As próximas reuniões do GT serão nos dias 20 de Fevereiro (dia completo), já confirmada, e 20 de Março, 16 de Abril e 4 de Maio (a confirmar, se necessário)

Lisboa, 8 de Fevereiro de 2007
(a) MARGARIDA ROXO