

REUNIÃO DO COMITÉ DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS DA COMISSÃO EUROPEIA (6.6.2014)

(Resumo da reunião, transmitido pela representante do IMT, que foi a delegada de Portugal)

53ª Sessão do Comité de Peritos do RID

O comité foi informado que, na 53ª sessão da Comissão de Peritos do RID, foi adotada a posição da UE, de acordo com a Decisão 2014/327/UE, de 6 de maio de 2014.

A Comissão destacou a necessidade de encontrar consensos, com a maior abrangência possível, no grupo de trabalho permanente RID, devendo para isso fazer-se um planeamento e a elaboração de propostas com a devida antecedência.

Formação para condutores profissionais e para condutores de mercadorias perigosas

A formação de motoristas profissionais é regulamentada pela Diretiva 2003/59/CE, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas na UE. Os motoristas que transportam mercadorias perigosas devem cumprir os requisitos de formação previstos na Diretiva 2008/68/CE, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas.

Tendo havido alguns inquéritos sobre a formação, e dado que está a ser estudada a necessidade de revisão da Diretiva 2003/59/CE, foram colocadas à discussão as diferentes opções para uma possível relação entre as duas formações em apreço.

No geral, os representantes dos EM expressaram as suas opiniões sem comprometer a respetiva posição nacional sobre o assunto. França, Holanda, Polónia e Portugal, consideraram que os dois programas de formação devem ser mantidos totalmente separados uma vez que servem objetivos diferentes. Outros delegados consideraram que uma parte da formação poderia ser aceite em complemento da outra. Face às atuais dificuldades económicas, a FECC fez apelo à existência de uma adequada flexibilidade nas duas formações. Nenhum dos representantes considerou a hipótese de um plano de formação substituir totalmente o outro.

A França está particularmente preocupada com a qualidade da formação, a concorrência entre as entidades formadoras e as ofertas de formativas. Sublinhou ainda a necessidade de clarificar/precisar o conteúdo da formação de reciclagem de mercadorias perigosas, por não estar tão bem definido como o da formação inicial.

Reconhecimento mútuo da avaliação da conformidade de cisternas para matérias perigosas líquidas

O comité continuou a analisar o tema do reconhecimento da avaliação da conformidade dos sistemas de contenção de outras mercadorias perigosas, à semelhança do que já existe para os gases (Diretiva RSP's). Tendo em conta que cerca de 60% das mercadorias perigosas transportadas são matérias líquidas, seria coerente alargar o reconhecimento para as matérias líquidas perigosas.

Reconhecendo-se que os peritos da UNECE e da OTIF têm larga experiência e conhecimento destas questões, a forma mais eficiente de desenvolver o assunto seria a criação de um GT ad-hoc no âmbito da da Reunião Comum.

A Alemanha apontou alguns problemas existentes na aplicação da Diretiva dos RSP, designadamente o reconhecimento mútuo das aprovações-tipo, fiscalização do mercado e fabrico de equipamentos em países terceiros. A França lembrou que as normas internacionais não abordam a colocação no mercado e que a transferência de competências de avaliação da conformidade para as entidades privadas, implica a existência de mais recursos no setor público para monitorar e garantir a segurança.

Vários países foram de opinião que se deve fazer uma abordagem progressiva. Foi proposta a criação de um GT com o mandato de definir os termos de referência a seguir, tanto no contexto jurídico da UE, como no contexto dos requisitos técnicos e de segurança.

Considerando os custos inerentes à análise deste tema, a Comissão informou que fez um pedido de financiamento para se poder iniciar o estudo o mais tardar em 2015.

Transporte ferroviário de mercadorias perigosas na Estónia, Letónia e Lituânia

O delegado da Lituânia fez uma apresentação do transporte de mercadorias perigosas referindo o facto dos 3 países terem fronteira com a Rússia e a Bielorrússia, e as dificuldades de compatibilizar as regras da OSJD (Organização para a Cooperação Ferroviária) com as regras do RID.

O comité referiu que as disposições transitórias da Diretiva 2008/68/CE podem resolver os principais problemas. Além disso, há um trabalho em curso com vista à harmonização dos dois anexos, OSJD e OTIF, que irá resolver as questões pendentes, tendo a Lituânia sido convidada a participar nos referidos trabalhos.

Na sequência da oposição à modificação das disposições transitórias do Anexo II da Diretiva 2008/68/CE, expressa por várias delegações, a Comissão considera que a atual situação jurídica é adequada.

Ponto de situação da telemática no transporte de mercadorias perigosas

Alguns países iniciaram projetos piloto a nível nacional, nesta área.

Na Reunião Comum de setembro de 2014 haverá oportunidade de analisar os próximos passos a dar.

A ERA considerou que as especificações técnicas da interoperabilidade (TAF TSI) já cobrem a maioria das necessidades da primeira etapa do projeto de telemática das mercadorias perigosas (intercâmbio de documentos). No entanto, a gestão dos acidentes e dos incidentes, não é abordada neste trabalho.

Com base nos projetos pilotos, a Comissão pretende conhecer e entender melhor os desafios envolvidos. Embora deseje que o projeto seja aceite e avance, para que tal aconteça, há uma série de problemas técnicos e administrativos a ultrapassar. Referiu que os serviços da Comissão especializados nos Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) devem desempenhar um papel central na evolução deste projeto. Com o início do novo Parlamento e da Comissão a partir deste ano, espera que o projeto da telemática nas mercadorias perigosas venha a fazer parte do novo programa de trabalho.

Informação da ERA

Os EM foram recordados sobre a notificação das normas de segurança nacionais (NSR), incluindo as que se referem ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas.

O comité foi informado sobre o trabalho feito sobre a avaliação de riscos e os critérios harmonizados para o reconhecimento de riscos.

Outros assuntos

As “guidelines” sobre a estiva e acondicionamento da carga no transporte rodoviário estão a ser atualizadas, essencialmente devido a alterações das normas subjacentes. Estas orientações são referidas no ADR para efeitos de aplicação no transporte de mercadorias perigosas.