

POSIÇÃO COMUM (CE) Nº 35/95

adoptada pelo Conselho em 8 de Dezembro de 1995

tendo em vista a adopção da Directiva 95/.../CE do Conselho, de ..., relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas

(95/C 356/03)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 75º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189ºC do Tratado ⁽³⁾,

Considerando que, nos últimos anos, o transporte ferroviário de mercadorias perigosas registou uma expansão considerável, aumentando os riscos em caso de acidente; que, por conseguinte, se devem adoptar medidas destinadas a assegurar que este tipo de transporte se efectue nas melhores condições de segurança possíveis;

Considerando que todos os Estados-membros são partes na Convenção relativa aos transportes internacionais por caminho-de-ferro (Cotif), cujo apêndice B estabelece regras uniformes relativas ao contrato de transporte ferroviário internacional de mercadorias (CIM), e cujo anexo I constitui o regulamento relativo ao transporte ferroviário internacional de mercadorias perigosas (RID), e cujo âmbito geográfico excede os limites da Comunidade;

Considerando que a referida convenção não abrange o transporte ferroviário nacional de mercadorias perigosas; que, por isso, é importante assegurar a aplicação uniforme de normas de segurança harmonizadas em toda a Comunidade; que o meio mais adequado para o conseguir consiste em alinhar pelo RID as diferentes legislações nacionais aplicadas pelos Estados-membros;

Considerando que, no respeito do princípio da subsidiariedade, se deve proceder a essa aproximação das legislações para assegurar um elevado nível de segurança aos transportes nacionais e internacionais, para garantir a eliminação das distorções de concorrência, facilitando a

livre circulação de mercadorias e serviços em toda a Comunidade e para assegurar a coerência com as restantes disposições comunitárias;

Considerando que o disposto na presente directiva não prejudica o compromisso assumido pela Comunidade e pelos Estados-membros, de acordo com os objectivos definidos no capítulo 19 da agenda 21 da Conferência das Nações Unidas sobre Ambiente e Desenvolvimento (CNUAD) do Rio de Janeiro, de Junho de 1992, de se empenharem na harmonização futura dos sistemas de classificação das substâncias perigosas;

Considerando que não há ainda legislação comunitária específica que regule as condições de segurança em que devem ser transportados os agentes biológicos e os microrganismos geneticamente modificados, abrangidos pelas Directivas 90/219/CEE ⁽⁴⁾, 90/220/CEE ⁽⁵⁾ e 90/679/CEE ⁽⁶⁾;

Considerando que o disposto na presente directiva é aplicável sem prejuízo da aplicação de outras disposições comunitárias relativas à segurança dos trabalhadores e à protecção do ambiente;

Considerando que os Estados-membros devem poder aplicar normas de circulação específicas ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas no respectivo território;

Considerando que, no que respeita ao transporte ferroviário interno de mercadorias perigosas, os Estados-membros devem conservar o direito de aplicar provisoriamente normas que observem as recomendações das Nações Unidas sobre o transporte multimodal de mercadorias perigosas, na medida em que o RID ainda não esteja harmonizado com essas normas, que devem facilitar o transporte intermodal de mercadorias perigosas;

Considerando que os Estados-membros devem conservar o direito de regulamentar ou proibir, unicamente por razões independentes da segurança, o transporte ferroviário interno de certas mercadorias perigosas;

⁽¹⁾ JO nº C 389 de 31. 12. 1994, p. 15, e proposta alterada enviada em 3 de Outubro de 1995 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽²⁾ JO nº C 236 de 11. 9. 1995, p. 36.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu emitido em 13 de Julho de 1995 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO nº L 117 de 8. 5. 1990, p. 1. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/51/CE da Comissão (JO nº L 297 de 18. 11. 1994, p. 29).

⁽⁵⁾ JO nº L 117 de 8. 5. 1990, p. 15. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/15/CE da Comissão (JO nº L 103 de 22. 4. 1994, p. 20).

⁽⁶⁾ JO nº L 374 de 31. 12. 1990, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 95/30/CE da Comissão (JO nº L 155 de 6. 7. 1995, p. 41).

Considerando que é necessário ter em conta as medidas de segurança mais severas aplicadas no túnel sob a Mancha, em virtude das suas características específicas, nomeadamente o seu percurso e extensão, e prever igualmente a possibilidade de os Estados-membros introduzirem medidas do mesmo tipo em situações análogas; que alguns Estados-membros devem poder aplicar normas mais severas no que se refere ao material destinado ao transporte, em virtude da sua temperatura ambiente;

Considerando que, para ter em conta a importância dos investimentos necessários neste sector, convém fixar um período transitório que permita aos Estados-membros manterem temporariamente certas disposições nacionais específicas relativas a exigências de construção ou de utilização de cisternas, recipientes e embalagens ou de um código de acção de emergência;

Considerando que não se devem impedir inovações tecnológicas e industriais e que se devem prever derrogações temporárias para o efeito;

Considerando que as disposições do RID autorizam a celebração de acordos em sua derrogação, e que os numerosos acordos celebrados numa base bilateral entre os Estados-membros constituem um obstáculo à livre prestação de serviços de transporte de mercadorias perigosas; que, mediante a inclusão de disposições adequadas nos anexos da presente directiva, se poderão evitar essas derrogações; que é necessário prever um período de transição, durante o qual os acordos em vigor poderão continuar a ser aplicados pelos Estados-membros;

Considerando que o transporte ferroviário de mercadorias perigosas com destino a um país terceiro ou dele proveniente é autorizado, desde que respeite as disposições do RID; que, todavia, no caso dos transportes efectuados a partir das Repúblicas da antiga União Soviética que não são partes contratantes da Cotif, ou com esse destino, convém prever o direito dos Estados-membros de adoptarem medidas adequadas em relação a esses transportes, para garantir um nível de segurança equivalente ao previsto no RID;

Considerando que deverá ser possível adaptar rapidamente a presente directiva ao progresso técnico, nomeadamente através da adopção das novas disposições do RID; que se deverá, para esse efeito, criar um comité e estabelecer um sistema de estreita colaboração entre os Estados-membros e a Comissão nesse comité,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

Âmbito de aplicação

Artigo 1.º

1. A presente directiva é aplicável ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas no interior dos Estados-membros ou entre estes. Todavia, os Estados-membros

podem excluir do âmbito de aplicação da presente directiva o transporte de mercadorias perigosas efectuado com materiais de transporte pertencentes às forças armadas ou sob a sua responsabilidade.

2. As disposições da presente directiva em nada prejudicam o direito dos Estados-membros de estabelecerem, na observância do direito comunitário, requisitos específicos em matéria de segurança do transporte ferroviário nacional ou internacional de mercadorias perigosas, na medida em que o anexo da presente directiva não o preveja, nomeadamente em relação:

- à circulação dos comboios,
- à disposição dos vagões de mercadorias nos comboios em tráfego nacional,
- às regras de exploração relativas às operações associadas ao transporte, como a triagem ou o estacionamento,
- à formação de pessoal e à gestão das informações relativas às mercadorias perigosas transportadas,
- às regras especiais relativas ao transporte de mercadorias perigosas em comboios de passageiros.

Artigo 2.º

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- *RID*, o regulamento relativo ao transporte ferroviário internacional de mercadorias perigosas, incluído no anexo I do apêndice B da Convenção relativa aos transportes ferroviários internacionais por caminho-de-ferro (Cotif), e respectivas alterações,
- *CIM*, as regras uniformes relativas ao contrato de transporte ferroviário internacional de mercadorias, incluídas no apêndice B da Convenção relativa aos transportes internacionais por caminho-de-ferro (Cotif), e respectivas alterações,
- *Mercadorias perigosas*, as matérias e objectos cujo transporte ferroviário é proibido ou autorizado apenas em certas condições pelo anexo da presente directiva,
- *Transporte*, as operações de transporte ferroviário de mercadorias perigosas efectuadas total ou parcialmente no território de um Estado-membro, incluindo as actividades de carga, descarga e transferência de e para outros meios de transporte e as paragens impostas pelas condições de transporte, abrangidas pelo anexo da presente directiva, sem prejuízo do regime previsto nas legislações dos Estados-membros em matéria de responsabilidade relativa a essas operações; esta noção não é aplicável às operações de transporte efectuadas exclusivamente dentro do perímetro de uma empresa.

Artigo 3.º

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 6.º, não é autorizado o transporte ferroviário de mercadorias perigosas cujo transporte seja proibido no anexo.

2. Sob reserva de disposição em contrário da presente directiva, e sem prejuízo da regulamentação relativa ao acesso de empresas ferroviárias ao mercado e ou da regulamentação aplicável de um modo geral ao transporte ferroviário de mercadorias, o transporte ferroviário de mercadorias perigosas é autorizado desde que sejam respeitadas as regras fixadas no anexo.

CAPÍTULO II

Derrogações, restrições e isenções

Artigo 4.º

Os Estados-membros podem, no que respeita às operações de transporte ferroviário interno no seu território, manter em vigor as disposições legislativas nacionais sobre o transporte ferroviário de mercadorias perigosas que sejam compatíveis com as recomendações da ONU relativas ao transporte de mercadorias perigosas até ao momento em que a revisão do anexo da presente directiva a torne compatível com as referidas recomendações e informarão a Comissão desse facto.

Artigo 5.º

1. Sem prejuízo de outras disposições comunitárias, os Estados-membros mantêm o direito de regulamentar ou proibir o transporte de determinadas mercadorias perigosas no seu território, apenas por razões independentes da segurança durante o transporte, relacionadas, nomeadamente, com a segurança nacional ou a protecção do ambiente.

2. a) Em relação aos transportes que utilizem o túnel sob a Mancha, a França e o Reino Unido podem impor disposições mais severas do que as previstas no anexo. Essas disposições serão comunicadas à Comissão, que delas informará os restantes Estados-membros.
- b) Se um Estado-membro considerar que se devem aplicar disposições mais severas aos transportes que utilizem, no seu território, túneis com características idênticas ao da Mancha, informará a Comissão desse facto. Esta decidirá, nos termos do artigo 9.º, se o túnel em questão tem características idênticas. As disposições adoptadas por um Estado-membro serão notificadas à Comissão, que delas informará os restantes Estados-membros.
- c) Os Estados-membros cuja temperatura ambiente seja regularmente inferior a - 20 °C podem impor normas mais severas em matéria de temperatura de funcionamento do material destinado ao transporte ferroviário nacional de mercadorias perigosas no seu território, até que sejam incorporadas

no anexo disposições relativas às temperaturas de referência adequadas a determinadas zonas climáticas.

3. Quando, na sequência de um acidente ou de um incidente, os Estados-membros considerarem que as disposições aplicáveis em matéria de segurança podem ser melhoradas para reduzir os riscos associados às operações de transporte e que a referida acção corresponde a uma necessidade urgente, notificarão a Comissão, ainda na fase de projecto, das medidas que tencionam adoptar. A Comissão decidirá, nos termos do artigo 9.º, se a execução dessas medidas pode ser autorizada e determinará o respectivo prazo de aplicação.

4. Os Estados-membros podem manter todas as disposições nacionais aplicáveis, em 31 de Dezembro de 1996, ao transporte e às embalagens de matérias que contenham dioxinas ou furanos.

Artigo 6.º

1. Os Estados-membros podem autorizar, no seu território, o transporte ferroviário de mercadorias perigosas classificadas, embaladas e rotuladas segundo os requisitos internacionais em vigor para o transporte marítimo ou aéreo, sempre que a operação de transporte integre um trajecto por via marítima ou aérea.

Quando um transporte nacional ou internacional inclua um trajecto por via marítima, os Estados-membros podem aplicar disposições complementares das do anexo, a fim de ter em conta as normas internacionais relativas ao transporte marítimo, incluindo as normas internacionais relativas ao transporte por transbordador.

2. As disposições do anexo sobre apresentação dos documentos de transporte e utilização das línguas nas marcações ou nos documentos de transporte necessários, não são aplicáveis às operações de transporte limitadas ao território de um único Estado-membro. Os Estados-membros podem autorizar nas operações de transporte limitadas ao seu território, a utilização de outros documentos e línguas, além dos referidos no anexo.

3. Os Estados-membros podem autorizar a utilização, no seu território, de vagões construídos antes de 1 de Janeiro de 1997, que não sejam conformes com as disposições da presente directiva mas cujo fabrico satisfaça as disposições nacionais em vigor em 31 de Dezembro de 1996, desde que se mantenham os níveis de segurança requeridos.

4. Os Estados-membros podem manter as disposições nacionais em vigor em 31 de Dezembro de 1996 em relação à construção, utilização e condições de circulação de novas cisternas e de novos recipientes abrangidos pela classe 2 do anexo, que não respeitem as disposições do anexo, até serem incorporadas nesse mesmo anexo referências a normas de construção e de utilização de cister-

nas e recipientes com o mesmo carácter obrigatório que as disposições nele contidas, o mais tardar até 31 de Dezembro de 1998. Os recipientes e cisternas fabricados antes de 1 de Janeiro de 1999 e que respeitem os níveis de segurança requeridos podem continuar a ser utilizados nas condições de origem.

5. Os Estados-membros podem manter em vigor disposições nacionais diferentes das do anexo em relação à temperatura de referência para o transporte, no seu território, de gases liquefeitos ou de misturas de gases liquefeitos, até que disposições relativas às temperaturas de referência adequadas a determinadas zonas climáticas sejam incorporadas nas normas europeias e lhes seja feita referência no anexo.

6. Os Estados-membros podem permitir a utilização, para o transporte no seu território, de embalagens fabricadas, mas não certificadas segundo o RID, antes de 1 de Janeiro de 1997, desde que essas embalagens ostentem a respectiva data de fabrico e sejam aprovadas nos ensaios previstos nas disposições nacionais em vigor em 31 de Dezembro de 1996, e desde que respeitem os níveis de segurança necessários (o que incluirá eventualmente a realização de ensaios e inspecções), de acordo com o seguinte regime: os recipientes metálicos de grandes dimensões para matérias a granel e os bidões metálicos de capacidade superior a 50 litros podem ser utilizados por um período máximo de 15 anos a contar da respectiva data de fabrico; as restantes embalagens metálicas e qualquer outro tipo de embalagem de plástico podem ser utilizadas por um período máximo de cinco anos a contar da respectiva data de fabrico, mas nunca após 31 de Dezembro de 1998.

7. Os Estados-membros podem autorizar, até 31 de Dezembro de 1998, o transporte, no seu território, de determinadas mercadorias perigosas embaladas antes de 1 de Janeiro de 1997, desde que essas mercadorias sejam classificadas, embaladas e rotuladas segundo os requisitos impostos pelas disposições nacionais em vigor antes de 1 de Janeiro de 1997.

8. Para as operações nacionais de transporte ferroviário efectuadas no seu território, os Estados-membros podem manter as suas disposições nacionais em vigor em 31 de Dezembro de 1996, relativas à ostentação de um código de acção de emergência em vez do número de identificação de perigo previsto no anexo.

9. Os Estados-membros podem, mediante consulta da Comissão, adoptar disposições menos severas do que as do anexo em matéria de transporte ferroviário nacional de pequenas quantidades de determinadas mercadorias perigosas, com excepção das matérias média e altamente radioactivas.

10. Os Estados-membros podem autorizar, no seu território, transportes excepcionais de mercadorias perigosas, transportes proibidos no anexo ou transportes efectuados em condições diferentes das do referido anexo.

11. A presente directiva não afecta o direito dos Estados-membros de autorizarem, no respeito do direito comunitário e mediante consulta da Comissão, para trajectos devidamente identificados no seu território, transportes regulares de mercadorias perigosas que façam parte de um processo industrial definido e que sejam proibidos pelo anexo ou efectuados em condições diferentes das nele previstas, sempre que essas operações tenham um carácter local e sejam estritamente controladas em condições claramente definidas.

12. Os Estados-membros podem autorizar derrogações de carácter temporário ao disposto no anexo para a realização, no seu território, dos ensaios necessários à adaptação do anexo ao progresso tecnológico e industrial, desde que delas não resulte uma redução da segurança. A Comissão será informada do facto e informará dele os Estados-membros.

As derrogações temporárias, acordadas entre as autoridades competentes dos Estados-membros com base no anexo, devem assumir a forma de um acordo multilateral proposto às autoridades competentes de todos os Estados-membros pela autoridade que tomar a iniciativa do acordo. A Comissão será informada do facto.

As derrogações referidas no primeiro e segundo parágrafos serão concedidas sem discriminações baseadas na nacionalidade ou no local de estabelecimento do expedidor, do operador ou do destinatário, terão uma duração máxima de cinco anos e não serão renováveis.

13. Os Estados-membros podem continuar a aplicar, o mais tardar até 31 de Dezembro de 1998, os acordos com outros Estados-membros, sem discriminações baseadas na nacionalidade ou no local de estabelecimento do expedidor, do operador ou do destinatário. Todas as outras derrogações a conceder futuramente darão cumprimento ao disposto no n.º 12.

14. No respeito do direito comunitário, a presente directiva não prejudica o direito dos Estados-membros de autorizarem, após consulta da Comissão, operações de transporte de mercadorias perigosas em condições menos severas do que as do anexo, em transportes locais de curta distância, limitados ao interior de zonas portuárias, aeroportuárias ou de complexos industriais.

Artigo 7.º

1. Sem prejuízo das disposições nacionais e comunitárias relativas ao acesso ao mercado, o transporte ferroviário de mercadorias perigosas entre os territórios da Comunidade e de países terceiros será autorizado na medida em que respeite o disposto no RID.

2. A presente directiva não prejudica o direito dos Estados-membros de adoptarem no seu território, depois de informada a Comissão, regulamentação relativa aos

transportes ferroviários de mercadorias perigosas efectuados a partir das Repúblicas da antiga União Soviética que não são partes contratantes da Cotif, ou com esse destino. Essa regulamentação será aplicável apenas aos transportes ferroviários de mercadorias perigosas (em pacotes, a granel ou em cisternas) por vagões de caminho de ferro autorizados num Estado que não seja parte contratante da Cotif. Os Estados-membros interessados garantirão, através de medidas e obrigações adequadas, a manutenção de um nível de segurança equivalente ao previsto na regulamentação do RID. No caso de alguns Estados-membros, as disposições referidas neste número serão aplicáveis apenas aos vagões-cisterna.

CAPÍTULO III

Disposições finais

Artigo 8.º

As alterações necessárias à adaptação do anexo ao progresso técnico e científico nas matérias reguladas pela presente directiva e que se destinem a integrar as novas disposições do RID serão adoptadas nos termos do artigo 9.º

Artigo 9.º

1. A Comissão será assistida pelo Comité para o transporte de mercadorias perigosas, criado pelo artigo 9.º da Directiva 94/55/CE ⁽¹⁾, adiante designado «comité», composto por representantes dos Estados-membros e presidido por um representante da Comissão.

2. O representante da Comissão submeterá à apreciação do comité um projecto das medidas a tomar. O comité emitirá o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão. O parecer será emitido por maioria, nos termos previstos no n.º 2 do artigo 148.º do Tratado para a adopção das decisões que o Conselho é chamado a tomar sob proposta da Comissão. Nas votações no comité, os votos dos representantes dos Estados-membros serão sujeitos à ponderação definida no artigo atrás referido. O presidente não participa na votação.

3. a) A Comissão adoptará as medidas projectadas desde que sejam conformes com o parecer do comité.
- b) Se as medidas projectadas não forem conformes com o parecer do comité, ou na falta de parecer, a Comissão submeterá sem demora ao Conselho uma proposta relativa às medidas a tomar. O Conselho deliberará por maioria qualificada.

Se no termo de um prazo de três meses a contar da data em que o assunto foi submetido à apreciação do Conselho, este último ainda não tiver deliberado, a Comissão adoptará as medidas propostas.

Artigo 10.º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de 1 de Janeiro de 1997. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-membros adoptarem essas disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão o texto das disposições de direito interno que adoptarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 11.º

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 12.º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em . . .

Pelo Conselho
O Presidente

⁽¹⁾ JO n.º L 319 de 12. 12. 1994, p. 7.

ANEXO

REGULAMENTO RELATIVO AO TRANSPORTE FERROVIÁRIO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS PERIGOSAS (RID), APLICÁVEL A PARTIR DE 1 DE JANEIRO DE 1995, SUBENTENDENDO-SE QUE OS TERMOS «PARTE CONTRATANTE» E «OS ESTADOS OU OS CAMINHOS-DE-FERRO» SÃO SUBSTITUIDOS POR «ESTADO-MEMBRO».

N.B.:

Serão publicadas versões nas línguas oficiais das Comunidades logo que exista um texto codificado nessas línguas.

Para efeitos do presente anexo, entende-se por «nota de expedição» uma nota de expedição CIM utilizada para o transporte internacional, sem prejuízo do direito dos Estados-membros de utilizarem outros documentos equivalentes nas operações de transporte não abrangidas pela CIM. Além disso, a utilização do termo ADR no marginal 15 do presente anexo não obsta ao direito dos Estados-membros de autorizarem, em tráfego nacional, o transporte combinado rodo-ferroviário de veículos rodoviários conformes com as disposições nacionais adoptadas em aplicação da Directiva 94/55/CE.

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

Em 9 de Novembro de 1994, a Comissão apresentou uma proposta de directiva ao Conselho, fundada no artigo 75º do Tratado CE, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas ⁽¹⁾.

O Parlamento Europeu emitiu o seu parecer sobre a proposta em 13 de Julho de 1995 ⁽²⁾. O Comité Económico e Social fê-lo em 31 de Maio de 1995 ⁽³⁾.

À luz destes pareceres, a Comissão apresentou uma proposta alterada em 14 de Setembro de 1995 ⁽⁴⁾.

Em 8 de Dezembro de 1995, o Conselho adoptou a sua posição comum nos termos do artigo 189º C do Tratado.

II. OBJECTIVO DA PROPOSTA

A proposta destina-se a transpor para o direito comunitário as regras internacionais que regem o transporte internacional de mercadorias perigosas por caminho-de-ferro tendo em vista a sua aplicação o mais uniforme possível na Comunidade, tanto no que respeita aos transportes intracomunitários como nacionais, assegurando simultaneamente a igualdade das condições de concorrência entre os modos de transporte de mercadorias perigosas.

O transporte internacional de mercadorias perigosas por caminho-de-ferro rege-se actualmente pelo regulamento relativo ao transporte ferroviário internacional de mercadorias perigosas (RID), que consta do Anexo I do apêndice B [regras uniformes relativas ao contrato de transporte ferroviário internacional de mercadorias (CIM)], da Convenção relativa aos transportes internacionais por caminho-de-ferro (Cotif), assinada em Berna em 9 de Maio de 1980. Todos os Estados-membros são partes nesta convenção.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

A posição comum adoptada pelo Conselho corresponde essencialmente à proposta alterada da Comissão, mantendo os seus objectivos de harmonização e de segurança. No entanto, a posição comum inclui certas alterações em relação à proposta alterada da Comissão, nomeadamente no que se refere às derrogações, restrições e isenções, cujo âmbito de aplicação é, na maioria dos casos, limitado, e que não são susceptíveis de entrar o mercado único no transporte ferroviário.

Deste modo, as principais alterações introduzidas pelo Conselho na proposta alterada da Comissão são indicadas com referência aos artigos da posição comum adiante indicados.

Nº 2 do artigo 1º

Não foi considerada necessária a referência às disposições comunitárias relativas à segurança dos trabalhadores e à protecção do ambiente (embora se tenha mantido o considerando que se lhes refere), tendo sido substituída por uma salvaguarda do direito de os Estados-membros fixarem requisitos em matéria de segurança nos diversos domínios, na medida em que estes não sejam abrangidos pelo anexo da directiva.

⁽¹⁾ JO nº C 389 de 31. 12. 1994, p. 5.

⁽²⁾ Parecer emitido em 13. 7. 1995 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽³⁾ JO nº C 236 de 11. 9. 1995, p. 36.

⁽⁴⁾ Doc. 9956/95 TRANS 144.

Nº 2 do artigo 3º

Foi aditada uma salvaguarda respeitante às regulamentações relativas ao acesso das empresas ferroviárias ao mercado, ou, de um modo geral, aplicáveis ao transporte ferroviário de mercadorias.

Nº 1 do artigo 5º

A cláusula de isenção por razões independentes da segurança durante o transporte foi tornada mais clara e precisa.

Nº 2 do artigo 5º

A cláusula de restrição foi limitada ao caso do túnel sob a Mancha e aos futuros túneis de características semelhantes, bem como às condições de funcionamento do material destinado ao transporte nos Estados-membros com uma temperatura ambiente inferior a -20º C.

Nº 4 do artigo 5º (novo)

Foi introduzida uma isenção relativa às dioxinas e aos furanos, destinada a dar a possibilidade de manter as disposições nacionais aplicáveis a estas substâncias até 31 de Dezembro de 1996.

Nº 1, segundo parágrafo, do artigo 6º

Foi aditada uma referência às regras internacionais para o transporte por transbordador.

Nº 11 do artigo 6º (novo)

Foi introduzida uma derrogação para os transportes regulares de mercadorias perigosas que façam parte de um processo industrial definido e que tenham um carácter local.

Nº 12, segundo parágrafo, do artigo 6º

A forma das derrogações temporárias foi tornada mais precisa e clara.

Nº 14 do artigo 6º (novo)

Foi introduzida uma cláusula de isenção para os transportes locais de curta distância no interior das zonas portuárias, aeroportuárias ou complexos industriais.

Artigo 9º

Em vez do novo comité de tipo II b) proposto pela Comissão, é o Comité de tipo III a) instituído pelo artigo 9º da Directiva 94/55/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros relativas ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas, que assistirá a Comissão na adaptação da directiva ao progresso técnico e científico.

IV. ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO EUROPEU

1. Alterações do Parlamento Europeu retomadas pelo Conselho

a) Retomadas pela Comissão

O Conselho aprovou a proposta alterada da Comissão, mantendo a alteração nº 5 ao nº 2 do artigo 7º da posição comum. Este novo número autoriza os Estados-Membros a continuar a efectuar operações de transporte com os Estados da antiga União Soviética que não são partes na Cotif. Por conseguinte, as condições dessas operações de transporte não correspondem exactamente às disposições do anexo, mas garantem contudo um nível de segurança equivalente.

b) *Não retomadas pela Comissão*

A alteração nº 3 do nº 1 do artigo 5º foi essencialmente retomada pelo Conselho nos novos nºs 11 e 14 do artigo 6º. Com efeito, a seguir ao novo nº 11, os Estados-membros podem autorizar no seu território derrogações a favor das operações de transporte regulares de mercadorias perigosas que façam parte de um processo industrial definido e que tenham um carácter local; da mesma forma, a seguir ao novo nº 14, os Estados-membros podem autorizar operações de transporte no interior das zonas portuárias, aeroportuárias ou complexos industriais em condições menos estritas que as estipuladas no anexo da directiva.

A alteração nº 4 ao nº 2 do artigo 5º foi retomada pelo Conselho na nova formulação deste número, que elimina qualquer referência a normas de fabrico.

2. Alterações do Parlamento Europeu não retomadas nem pelo Conselho nem pela Comissão

O Conselho não retomou a alteração nº 1 (introdução da obrigação de os serviços responsáveis pelo transporte prevenirem as autoridades locais e os serviços de emergência relevantes em todo o trajecto), considerando que tal obrigação é desproporcionada em relação à responsabilidade dos serviços de transporte.

No que se refere à alteração nº 2 (proibição de admissão nos comboios de pessoas sem relação com a operação de transporte em questão), o Conselho considerou que tal proibição não se justifica.
