COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 22.12.2006
COM(2006) 852 final

2006/0278 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas

{SEC(2006)1725}
{SEC(2006)1726}

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1) CONTEXTO DA PROPOSTA

Justificação e objectivos da proposta

O transporte internacional de mercadorias perigosas é regulado por acordos internacionais. Na União Europeia, vigoram dois instrumentos deste tipo, aplicáveis ao transporte rodoviário e ferroviário. No caso do transporte fluvial, o acordo correspondente encontra-se actualmente em fase de ratificação. Os instrumentos relativos ao transporte rodoviário e ferroviário foram incorporados no direito comunitário por meio de duas directivas, que alargaram a aplicação dessas disposições ao transporte nacional e criaram um quadro de regras único para todas as operações de transporte no mercado único. Como o acordo relativo ao transporte fluvial deverá ser ratificado dentro em breve, é lógico que, por uma questão de harmonização, também seja incorporado na legislação comunitária. É neste contexto que surge a oportunidade de actualizar e harmonizar a legislação em vigor.

A base jurídica para a União Europeia intervir neste domínio é o n.º 1, alínea c), do artigo 71° do Tratado.

Contexto geral

Na União Europeia, é transportado um total de cerca de 110 000 milhões de toneladas-km de mercadorias perigosas por ano: 58% por via rodoviária, 25% por via férrea e 17% por via navegável interior. A tendência, no caso dos modos rodoviário e fluvial, é para o crescimento, e, no caso do modo ferroviário, para a diminuição. As mercadorias perigosas representam cerca de 8% do transporte total de mercadorias.

Para garantir a segurança do transporte de mercadorias perigosas e a livre prestação de serviços multimodais de transporte internacional, as Nações Unidas (ONU) elaboraram e actualizaram as suas *Recomendações para o transporte de mercadorias perigosas – Regulamento-tipo*.

Os acordos internacionais que regulam o transporte internacional de mercadorias perigosas baseiam-se nas Recomendações da ONU, as quais são aplicadas aos transportes terrestres da União Europeia através de três instrumentos:

- Acordo Europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por estrada (ADR);
- Regulamento relativo ao transporte internacional ferroviário de mercadorias perigosas (RID);
- Acordo Europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por via navegável interior (ADN).

Quase todos os países da UE são signatários dos Acordos ADR e RID.

O ADN ainda não entrou em vigor. Encontra-se em fase de ratificação e espera-se que entre em vigor em 2009, o mais tardar. Nove países da União Europeia são seus signatários. Actualmente, dois outros sistemas baseados no ADN (ADN-R, ADN-D) são aplicados nas

zonas do Reno e do Danúbio, nos países seus signatários. Existem ainda disposições nacionais para o transporte nacional.

Em 1997, a Comissão apresentou uma proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao transporte de mercadorias perigosas por via navegável interior (alterada em 1999). Contudo, como Acordo ADN não foi concluído, a proposta nunca foi adoptada, acabando por ser retirada em 2004. Assim, no que se refere ao transporte terrestre de mercadorias perigosas, a legislação comunitária abrange apenas os modos rodoviário e ferroviário. No caso destes modos, a legislação garante um nível elevado de segurança do transporte, a livre prestação de serviços de transportes e a livre circulação de meios de transporte no território da União Europeia. Não há todavia regras comunitárias para o transporte de mercadorias perigosas por via navegável interior.
Atendendo a que o ADN entrará em vigor dentro em breve, é conveniente evitar a criação de dois regimes diferentes, um para o transporte internacional e outro para o transporte nacional. A razão que levou a incorporar os acordos internacionais relativos ao transporte rodoviário e ferroviário na legislação comunitária, ou seja, à aplicação das disposições desses acordos aos transportes nacionais, é igualmente válida para as vias navegáveis interiores.
No transporte multimodal, não é desejável manter para cada modo quadros normativos distintos, que o utilizador tem de respeitar. Sempre que possível, as normas devem ser idênticas para todos os modos, precisamente o objectivo das Recomendações da ONU.

Por razões históricas, a legislação da UE aplicável ao transporte de mercadorias perigosas é bastante complexa. Ora, a coexistência de actos legislativos específicos de cada modo gera incoerências desnecessárias. Além disso, algumas disposições são hoje obsoletas ou ficá-lo-ão no futuro próximo. Há mesmo duas directivas que podem ser consideradas supérfluas, atendendo a que as suas disposições já foram incorporadas nos Acordos ADR, RID e ADN.
Além das questões de conteúdo, foi também detectado um problema técnico relacionado com a estrutura actual das directivas em vigor. A cada nova revisão dos acordos internacionais, de dois em dois anos, é necessário, por força das directivas, traduzir completamente os seus volumosos anexos técnicos, tarefa que se revelou extremamente difícil, se não mesmo impossível de executar.
Se nada se fizer, estes problemas não só persistirão como se agravarão: a complexidade das disposições actualmente em vigor aumentará com a alteração dos acordos internacionais; as disposições obsoletas manter-se-ão, confundindo os utilizadores, e o risco de incumprimento tenderá a aumentar. As disposições comunitárias poderão mesmo tornar-se mais difíceis de aplicar e não o contrário. Com o uso crescente de conceitos multimodais, o facto de haver disposições diferentes para os vários modos de transporte irá exacerbar os problemas práticos diários encontrados nas operações multimodais, aumentando desnecessariamente os custos. No transporte fluvial, o facto de haver disposições diferentes para as operações nacionais e internacionais impede o desenvolvimento de um modo que, caso contrário, e de acordo com as estatísticas, seria o preferido em muitas situações.

Disposições em vigor no domínio da proposta

O direito comunitário inclui quatro actos legislativos neste domínio:

(1) Directiva 94/55/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas;

(2) Directiva 96/49/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas;

(3) Directiva 96/35/CE do Conselho, de 3 de Junho de 1996, relativa à designação e à qualificação profissional dos conselheiros de segurança para o transporte de mercadorias perigosas por estrada, por caminho-de-ferro ou por via navegável;

(4) Directiva 2000/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Abril de 2000, relativa às exigências mínimas aplicáveis ao exame de conselheiro de segurança para o transporte de mercadorias perigosas por estrada, caminho-de-ferro ou via navegável.

As disposições das directivas referidas em (3) e (4) estão incluídas nos anexos das directivas referidas em (1) e (2), o que significa que aquelas são supérfluas para os modos rodoviário e ferroviário.
A proposta integra e actualiza as directivas (1) e (2) sem introduzir alterações de fundo nas disposições aplicáveis aos modos rodoviário e ferroviário. Em contrapartida, alarga ao transporte fluvial o âmbito de aplicação do direito comunitário, o que representa uma mudança importante.

Coerência com outras políticas e objectivos da União

A proposta incide na legislação comunitária em vigor respeitante à segurança do transporte, mercado interno e políticas ambientais e contribui para os objectivos do desenvolvimento sustentável e da estratégia de Lisboa.

2) CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO

Consulta das partes interessadas

Métodos de consulta, principais sectores visados e perfil geral dos inquiridos

Conforme previsto na legislação comunitária em vigor relativa ao transporte de mercadorias perigosas, já foi instituído um Comité de regulamentação para tratar desta matéria. Os Estados-Membros e os países da EFTA foram consultados pelo Comité em diversas reuniões, bem como, pela Internet, nos intervalos destas.

O Parlamento Europeu foi mantido informado dos trabalhos do Comité através de correspondência regular.

As partes interessadas, isto é, as associações industriais que representam as empresas de transporte de mercadorias perigosas, participam nas reuniões do Comité na qualidade de observadores. Assim, tiveram oportunidade de apresentar os seus pontos de vista durante a fase de preparação da proposta.

Também foi consultada a Comissão Central para a Navegação do Reno, dado o papel que desempenha nas operações de transporte no Reno, cuja quota no transporte fluvial de mercadorias perigosas corresponde a cerca de 80% do total europeu.

Foi realizada uma consulta pública através da Internet, entre 21 de Maio de 2006 e 31 de Julho de 2006. A Comissão recebeu 108 respostas. Os resultados podem ser consultados em: http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/security/consultations/2006_07_31_en.htm.

Síntese das respostas e modo como foram tidas em conta

As observações dos Estados-Membros e das partes interessadas tiveram um enorme impacto no conteúdo da proposta. Durante todo o processo de consulta procurou-se, na medida do possível, chegar a posições comuns.

Na consulta pública, a grande maioria dos inquiridos era favorável à medida proposta pela Comissão.

Obtenção e utilização de competências especializadas

Não foi necessário recorrer a peritos externos.

Avaliação de impacto

A avaliação de impacto examinou três opções:

(1) "Codificação, sem alterações de política"
O âmbito e o teor da legislação da UE relativa ao transporte de mercadorias perigosas manter-se-ão no actual formato. O transporte por via navegável interior não será incluído na legislação comunitária. Apenas será completado o processo de codificação a que foi dado início para a legislação existente. A codificação poderá de certa forma facilitar a aplicação das regras. No entanto, embora estas alterações fossem bem recebidas pelas partes interessadas, crê-se que teriam um impacto limitado em todas as áreas.

(2) "Codificação e nova legislação para a navegação interior"
Além da codificação prevista na opção 1, será elaborado um novo acto legislativo comunitário para o transporte de mercadorias perigosas por via navegável interior. Actualmente, o transporte fluvial realizado no território da UE rege-se por diferentes disposições regionais ou nacionais. O novo acto basear-se-á no acordo internacional em fase de conclusão e será aplicável ao transporte nacional e internacional, de modo a harmonizar as disposições em vigor na União Europeia. Além do impacto económico positivo para os operadores de transporte, dada a simplificação das disposições, a medida terá também um impacto positivo para os trabalhadores do sector dos transportes e para o ambiente, além de reduzir os riscos de acidente. A tarefa das autoridades nacionais de fazerem cumprir as normas ficaria também facilitada.

(3) "Revisão da legislação, englobando a navegação interior"
A legislação da União Europeia aplicável ao transporte de mercadorias perigosas será revista e simplificada, as directivas existentes serão fundidas e o âmbito da legislação será alargado ao transporte por via navegável interior. A opção 3 inclui elementos de revisão e de simplificação não contemplados na opção 2. Em primeiro lugar, trata-se de eliminar disposições obsoletas. A sua manutenção apenas torna desnecessariamente complicada uma matéria já de si complexa, resultando num aumento dos riscos e dos custos. Em segundo lugar, trata-se de harmonizar, tanto

quanto possível, as disposições que regem os três modos terrestres: rodoviário, ferroviário e fluvial. Um quadro harmonizado de disposições irá facilitar substancialmente o transporte multimodal. Estas duas vertentes não existem nas opções 1 e 2. Disposições complexas implicam riscos para a segurança e para o ambiente. Reconhece-se, por conseguinte, que a harmonização das disposições teria um impacto positivo em todas as áreas: económica, pois reduz os custos; social, uma vez que as disposições são mais facilmente aplicadas e, logo, oferecem maior segurança; ambiental, pelas mesmas razões, pois reduzem os riscos. Com menos variações nas disposições, facilita-se às autoridades nacionais o controlo da sua aplicação. Um quadro normativo harmonizado e mais simples melhoraria também significativamente a observância das normas pelas partes interessadas. Claramente, a opção 3 é a que tem o impacto mais positivo nos planos económico, social, ambiental e de aplicação das normas.

3) ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

Síntese da acção proposta

A nova directiva proposta consiste na actualização das quatro directivas em vigor e das quatro decisões da Comissão relativas ao transporte de mercadorias perigosas, fundindo-as num único acto legislativo e alargando ao transporte fluvial o âmbito das disposições da UE aplicáveis ao transporte rodoviário e ferroviário. Para além de incorporar no direito comunitário as regras em vigor aplicáveis ao transporte internacional, alarga o âmbito de aplicação das regras internacionais ao transporte nacional.

Base jurídica

N.º 1, alínea c), do artigo 71º do Tratado.

Princípio da subsidiariedade

O princípio da subsidiariedade aplica-se, na medida em que a proposta não é da exclusiva competência da Comunidade.

Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelas razões a seguir indicadas:

- Já foram adoptadas medidas a nível da União Europeia, que vigoram no sector do transporte rodoviário e ferroviário de mercadorias perigosas.

- No sector do transporte fluvial de mercadorias perigosas, coexistem actualmente dois sistemas de regras regionais que regulam o transporte nas zonas do Reno e do Danúbio (ADN-R e ADN-D), aguardando-se a entrada em vigor, a breve prazo, de um terceiro regime (Acordo ADN da ONU). Vários outros regimes regem o transporte nacional nos países do Reno e do Danúbio e noutros países. Com medidas adoptadas pelos Estados-Membros a título individual, não é possível obter, no transporte fluvial no território da União Europeia, o mesmo nível de harmonização e de aplicação das regras que existe no transporte rodoviário e ferroviário.

A acção comunitária permite realizar de melhor forma os objectivos da proposta pela seguinte razão:

- O objectivo de definir regras uniformes no território da União Europeia, aplicáveis a todos os transportes de mercadorias perigosas, nacionais ou internacionais, independentemente do modo terrestre utilizado, não poderá ser atingido sem a intervenção da Comunidade.

Os indicadores qualitativos abaixo enumerados mostram que os objectivos da proposta podem ser melhor alcançados pela União Europeia:

- A quota do transporte multimodal aumentará;

- As operações de transportes serão mais simples para os operadores e terão custos mais baixos;

- O risco de acidentes para os trabalhadores dos transportes, os cidadãos e o ambiente será menor;

- Quer a legislação de transportes quer o controlo da sua aplicação pelas autoridades nacionais serão mais simples;

- A legislação comunitária aplicável neste domínio será simplificada.

O reforço da aplicação dos Acordos ADR e RID, com a sua incorporação na legislação comunitária aplicável aos modos de transporte rodoviário e ferroviário, demonstraram que a intervenção da Comunidade se justificou. Também se justifica, portanto, a intervenção da UE para alargar o âmbito de aplicação da legislação ao terceiro modo terrestre, a navegação interior.

Por conseguinte, a proposta respeita o princípio da subsidiariedade.

Princípio da proporcionalidade

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade pelos seguintes motivos:

O princípio da proporcionalidade neste contexto só é pertinente para o transporte fluvial, pois a União Europeia já dispõe de instrumentos que regulam o transporte rodoviário e ferroviário de mercadorias perigosas.

No caso dos Estados-Membros que já aplicam um dos ADN regionais (ADN-R, ADN-D) ou tencionam fazê-lo, é necessário um pequeno esforço suplementar para alargar o âmbito das normas ao transporte nacional, tanto mais que o ADN já inclui disposições especiais para as embarcações que efectuam apenas transportes nacionais de mercadorias. Além disso, a directiva proposta inclui disposições especiais para os Estados-Membros em que o transporte de mercadorias perigosas por via navegável interior é reduzido ou inexistente.

O instrumento proposto, uma directiva, é o mais adequado pelas duas razões seguintes:

- Os instrumentos comunitários em vigor neste domínio e que vão ser substituídos são directivas;

- Para efeitos da aplicação das disposições nacionais e das disposições transitórias previstas nos anexos da proposta.

Atendendo a que a proposta harmoniza e simplifica as regras aplicáveis ao transporte de mercadorias perigosas em toda a União Europeia, os encargos financeiros e administrativos

suportados pelas partes interessadas nos Estados-Membros deverão baixar e não aumentar. No caso do transporte fluvial, em que as disposições do ADN se aplicariam pela primeira vez ao transporte nacional, poderá teoricamente haver custos adicionais decorrentes da necessidade de adaptar as embarcações que antes operavam apenas no transporte nacional aos requisitos do ADN, mas, na prática, é pouco provável que tal venha a suceder.

Escolha dos instrumentos

Instrumentos propostos: uma directiva.

Não seriam adequados outros instrumentos pelas seguintes razões:
Em primeiro lugar, o instrumento proposto substitui e revoga quatro instrumentos em vigor: todos directivas. Em segundo lugar, o alargamento do âmbito de aplicação do instrumento proposto às vias navegáveis interiores obedece aos mesmos princípios legislativos que as directivas em vigor. Embora contenha essencialmente normas técnicas baseadas nas Recomendações da ONU e, que, por isso, não podem ser alteradas, a proposta prevê também isenções e derrogações, que os Estados-Membros poderão aplicar de diversas formas. Em terceiro lugar, a aplicação das disposições ao transporte fluvial depende da situação de cada Estado-Membro. Uma directiva é, por conseguinte, a escolha mais adequada.

4) IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS

É objectivo da proposta transferir, da Comunidade, ou seja, da Comissão, para os Estados-Membros, quando necessário, a tarefa de tradução e publicação dos anexos técnicos da directiva. Os anexos são actualizados de dois em dois anos. A Comunidade deverá, por conseguinte, estar preparada para apoiar financeiramente a tarefa de tradução a nível nacional. Contudo, as economias realizadas pela Comunidade em custos de tradução e de publicação excederão os apoios concedidos aos Estados-Membros.

5) INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

Simplificação

A proposta prevê a simplificação da legislação e dos procedimentos administrativos a aplicar pelas autoridades públicas (nacionais ou comunitárias) e pelos organismos privados.

Apesar de o âmbito de aplicação da legislação ser alargado, a proposta representa uma importante simplificação da legislação comunitária no domínio do transporte de mercadorias perigosas. Os três modos terrestres de transporte passarão a ser regulados por um único acto legislativo. A nova directiva revogará as Directivas 94/55/CE e 96/49/CE, conforme alteradas, relativas ao transporte de mercadorias perigosas, as Directivas 96/35/CE e 2000/18/CE relativas aos conselheiros de segurança para o transporte de mercadorias perigosas e as Decisões 2005/263/CE e 2005/180/CE da Comissão, conforme alteradas, relativas às derrogações nacionais às Directivas 94/55/CE e 96/49/CE. Os anexos da directiva apenas farão uma referência aos acordos internacionais aplicáveis ao transporte de mercadorias perigosas, em lugar de os incluir como sucede actualmente. Esta medida reduzirá o acervo comunitário em cerca de 2000 páginas.

Uma questão menos importante prende-se com o artigo 6º da Directiva 82/714/CEE do Conselho, de 4 de Outubro de 1982, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (em fase de revisão), o qual estabelece que qualquer embarcação

munida de um certificado emitido em conformidade com o Regulamento para o transporte de matérias perigosas no Reno (ADN-R) pode transportar matérias perigosas em todo o território da Comunidade. Atendendo a que a directiva proposta prevê a supressão do certificado emitido a título do ADN-R, este artigo deverá consequentemente ser revogado.

A simplificação da legislação comunitária facilitará a sua transposição para o direito nacional. Graças à harmonização das disposições que regulam o transporte de mercadorias perigosas, a tarefa das autoridades a quem compete fazê-las cumprir, incluindo a elaboração de relatórios, passará a ser mais simples e eficaz.
Os procedimentos administrativos aplicáveis aos intervenientes no transporte de mercadorias perigosas, do expedidor ao destinatário, serão mais fáceis com regras simplificadas e harmonizadas. Os documentos de transporte e dos veículos, a formação das pessoas envolvidas e o trabalho dos conselheiros de segurança para o transporte de mercadorias perigosas serão mais simples com disposições harmonizadas.

A proposta consta do programa da Comissão de actualização e simplificação do acervo comunitário e do seu programa legislativo e de trabalho, sob a referência 2005/TREN/017.

Revogação de disposições legislativas em vigor

A adopção da proposta implica a revogação de legislação em vigor.

Tabela de correspondências

Os Estados-Membros deverão comunicar à Comissão o texto das disposições nacionais de transposição da directiva proposta, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

Espaço Económico Europeu

Uma vez que o presente projecto de acto legislativo regula uma matéria abrangida pelo Acordo EEE, a sua aplicação deve ser alargada ao Espaço Económico Europeu.

Explicação pormenorizada da proposta

Artigo 1º: Âmbito de aplicação

Um dos principais objectivos é definir as circunstâncias em que um Estado-Membro poderá ficar isento de aplicar a directiva no que se refere ao transporte fluvial.

Artigo 2º: Definições

Define os acordos internacionais, mercadorias perigosas e meios de transporte abrangidos.

Artigo 3º: Disposições gerais

Estabelece as disposições gerais aplicáveis ao transporte de mercadorias perigosas.

Artigo 4º: Países terceiros

Autoriza o transporte de/para países terceiros que aplicam os acordos internacionais relativos ao transporte de mercadorias perigosas.

Artigo 5º: Restrições por razões diferentes da segurança no transporte

Autoriza os Estados-Membros a aplicar disposições adicionais, por razões diferentes da segurança, ao transporte de mercadorias perigosas no seu território.

Artigo 6º: Restrições por razões de segurança do transporte

Autoriza os Estados-Membros a aplicar disposições adicionais aos transportes nacionais efectuados por veículos nacionais. Em caso de acidente ou incidente, os Estados-Membros poderão, se necessário, adoptar medidas de emergência.

Artigo 7º: Derrogações

Atendendo a que os acordos internacionais e os anexos da directiva não têm em conta todas as especificidades do transporte nacional, os Estados-Membros podem, no caso do transporte nacional e sob determinadas condições, aplicar derrogações à directiva. Em certos casos, as derrogações terão que ser aprovadas pela Comissão segundo o procedimento de comitologia. As derrogações serão objecto de revisão periódica e constarão dos anexos da directiva.

Artigo 8º: Disposições transitórias

Os Estados-Membros poderão manter em vigor determinadas disposições nacionais transitórias, enumeradas nos anexos da directiva.

Artigo 9º: Adaptações

As alterações necessárias para adaptação dos anexos ao progresso científico e técnico serão adoptadas segundo o procedimento de comitologia.

Artigo 10º: Comitologia

É instituído um Comité de regulamentação para o transporte de mercadorias perigosas, que assistirá a Comissão nos procedimentos de comitologia.

Artigo 11º: Transposição

A data prevista de aplicação da directiva é 1 de Janeiro de 2009. A actualização bienal dos acordos internacionais pertinentes entrará em vigor nessa mesma data.

Artigos 12º e 13º: Alteração e revogação

A nova directiva revogará as Directivas 94/55/CE e 96/49/CE, conforme alteradas, relativas ao transporte de mercadorias perigosas, as Directivas 96/35/CE e 2000/18/CE relativas aos conselheiros de segurança para o transporte de mercadorias perigosas, as Decisões n.º 2005/263/CE e n.º 2005/180/CE, conforme alteradas, relativas às derrogações e o artigo 6º da Directiva 82/714/CEE do Conselho, conforme alterada, relativa às prescrições técnicas das embarcações de navegação interior.

Artigos 14º e 15º: Entrada em vigor e destinatários

A directiva entrará em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação. Os Estados-Membros são os destinatários da directiva.

2006/0278 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão[1],

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[2],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[3],

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251º do Tratado,

Considerando o seguinte:

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

(2) A Directiva 94/55/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas[4] e a Directiva 96/49/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas[5] estabelecem regras uniformes para o transporte de mercadorias perigosas por estrada e caminho-de-ferro, respectivamente.

---

1 JO C […] de […], p. […].
2 JO C […] de […], p. […].
3 JO C […] de […], p. […].
4 JO L 319 de 12.12.1994, p. 7. Directiva com a última redacção, que lhe foi dada pela Directiva 2004/111/CE da Comissão (JO L 365 de 10.12.2004, p. 25).
5 JO L 235 de 17.9.1996, p. 25. Directiva com a última redacção, que lhe foi dada pela Directiva 2004/110/CE (JO L 365 de 10.12.2004, p. 24).

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

(4) Quase todos os Estados-Membros são signatários do Acordo Europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por estrada (ADR), do Regulamento relativo ao transporte internacional ferroviário de mercadorias perigosas (RID) e, quando se justifica, do Acordo Europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por via navegável interior (ADN).

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

(6) As disposições da presente directiva não se aplicam às operações de transporte de mercadorias perigosas efectuadas em circunstâncias excepcionais ligadas ao tipo de veículos ou embarcações envolvidas ou à natureza limitada do transporte.

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

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

(9) Os Estados-Membros deverão conservar o direito de regulamentar ou de proibir, exclusivamente por motivos que não sejam de segurança, o transporte nacional de mercadorias perigosas.

(10) Os Estados-Membros deverão poder aplicar regras mais severas às operações de transporte nacional efectuadas por veículos matriculados ou colocados em circulação no seu território.

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

(12) Em virtude do nível de investimento necessário no sector, os Estados-Membros deverão poder manter em vigor, a título provisório, certas disposições nacionais específicas relativas aos requisitos de construção dos meios de transporte ou equipamento, ao transporte no túnel do Canal da Mancha e ao transporte entre Estados-Membros e Estados Partes na Organização para a Cooperação dos

Caminhos-de-ferro (OSJD). Essas disposições serão enumeradas na presente directiva como "disposições transitórias adicionais".

(13) É necessário poder adaptar rapidamente os anexos da presente directiva ao progresso científico e técnico, incluindo o desenvolvimento das novas tecnologias de seguimento e localização, nomeadamente para ter em conta as novas disposições incorporadas no ADR, RID e ADN.

(14) A Comissão também deverá poder rever as listas de disposições nacionais complementares e decidir sobre a adopção e aplicação de medidas de emergência em caso de acidente ou incidente.

(15) As medidas necessárias à aplicação da presente directiva deverão ser adoptadas em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão[6].

(16) A Comissão deverá, nomeadamente, estar habilitada a adaptar os anexos ao progresso científico e técnico. Visto tratar-se de medidas de carácter geral cujo objectivo é alterar ou suprimir elementos não essenciais da presente directiva ou completar a directiva mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, estas medidas deverão ser adoptadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CEE.

(17) Por uma questão de eficiência, para a adopção das adaptações dos anexos ao progresso científico e técnico deverão ser encurtados os prazos normalmente aplicados no âmbito do procedimento de regulamentação com controlo.

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

(19) As disposições da presente directiva não prejudicam o compromisso assumido pela Comunidade e pelos Estados-Membros, de acordo com os objectivos estabelecidos no capítulo 19 da agenda 21 da Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente e o Desenvolvimento (CNUAD), realizada no Rio de Janeiro em Junho de 1992, de se empenharem na harmonização futura dos sistemas de classificação de substâncias perigosas.

(20) As disposições da presente directiva não prejudicam a legislação comunitária no domínio da segurança do transporte de agentes biológicos e de organismos

---

[6] JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão com a última redacção, que lhe foi dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.07.2006, p. 11).

geneticamente modificados, nomeadamente a Directiva 90/219/CEE[7] do Conselho, a Directiva 2001/18/CE[8] do Parlamento Europeu e do Conselho e a Directiva 2000/54/CE[9] do Parlamento Europeu e do Conselho.

(21) As disposições da presente directiva não prejudicam a aplicação de outras disposições comunitárias no domínio da segurança e saúde no trabalho e da protecção do ambiente, em particular a Directiva-quadro 89/391/CEE[10] e as suas directivas específicas, designadamente a Directiva 98/24/CE[11] relativa aos agentes químicos e a Directiva 98/24/CE[12] relativa aos agentes cancerígenos e mutagénicos.

(22) O artigo 6º da Directiva 82/714/CEE do Conselho, de 4 de Outubro de 1982, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior[13] prevê que as embarcações munidas de um certificado emitido em conformidade com o Regulamento para o transporte de matérias perigosas no Reno (ADNR) podem transportar mercadorias perigosas em todo o território da Comunidade, nas condições estabelecidas no referido certificado. Com a adopção da presente directiva, a Directiva 82/714/CEE deverá ser alterada a fim de se suprimir tal disposição**.**

(23) As Directivas 94/55/CEE e 96/49/CEE devem, por conseguinte, ser revogadas. Por uma questão de clareza e racionalidade, é igualmente necessário revogar a Directiva 96/35/CE do Conselho, de 3 de Junho de 1996, relativa à designação e à qualificação profissional dos conselheiros de segurança para o transporte de mercadorias perigosas por estrada, por caminho-de-ferro ou por via navegável[14], a Directiva 2000/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Abril de 2000, relativa às exigências mínimas aplicáveis ao exame de conselheiro de segurança para o transporte de mercadorias perigosas por estrada, caminho-de-ferro ou via navegável[15], a Decisão 2005/263/CE da Comissão, de 4 de Março de 2005, que autoriza os Estados-Membros a adoptarem certas derrogações nos termos da Directiva 94/55/CE no que se refere ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas[16] e a Decisão 2005/180/CE da Comissão, de 4 de Março de 2005, que autoriza os Estados-Membros a adoptarem certas derrogações nos termos da Directiva 96/49/CE do Conselho no que se refere ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas[17].

---

7 JO L 117 de 8.5.1990, p. 1. Directiva com a última redacção, que lhe foi dada pela Decisão 2005/174/CE da Comissão (JO L 59 de 5.3.2005, p. 20).

8 JO L 106 de 17.4.2001. p. 1. Directiva com a última redacção, que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1830/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 268 de 18.10.2003, p. 24).

9 JO L 262 de 17.10.2000, p. 21.

10 JO L 183 de 29.6.1989, p. 1.

11 JO L 131 de 5.5.1998, p. 11.

12 JO L 158 de 30.4.2004, p. 50.

13 JO L 301 de 28.10.1982, p. 1. Directiva com a última redacção, que lhe foi dada pela Directiva [../../CE] do Parlamento Europeu e do Conselho (…).

14 JO L 145 de 19.6.1996, p. 10.

15 JO L 118 de 19.5.2000, p. 41.

16 JO L 85 de 2.4.2005, p. 58. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2005/903/CE (JO L 328 de 15.12.2005, p. 62).

17 JO L 61 de 8.3.2005, p. 41. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2005/777/CE (JO L 293 de 9.11.2005, p. 23).

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

Âmbito de aplicação

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

   A directiva não é aplicável ao transporte de mercadorias perigosas:

   – (a) em veículos, vagões e embarcações que sejam propriedade ou estejam sob a responsabilidade das Forças Armadas;

   – (b) em navios de mar, em vias marítimas que façam parte de vias navegáveis interiores;

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

   – (d) exclusivamente dentro do perímetro de um espaço circunscrito.

2. Durante um ano a contar da entrada em vigor da presente directiva, os Estados-Membros podem decidir não aplicar as disposições do Anexo III.1 por uma das razões seguintes:

   – (a) não dispõem de vias navegáveis interiores;

   – (b) as suas vias navegáveis interiores não estão ligadas, por via fluvial, às vias navegáveis de outros Estados-Membros; ou

   – (c) não se efectuam transportes de mercadorias perigosas por via fluvial.

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

3. A presente directiva não prejudica o direito dos Estados-Membros de estabelecerem prescrições de segurança específicas para as operações de transporte nacional ou internacional de mercadorias perigosas realizadas no seu território que não sejam abrangidas pela presente directiva.

Artigo 2º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

(1) "ADR", o Acordo Europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por estrada, concluído em Genebra em 30 de Setembro de 1957, conforme alterado;

(2) "RID", o Regulamento relativo ao transporte internacional ferroviário de mercadorias perigosas, constante do Apêndice C da Convenção relativa aos transportes internacionais ferroviários (COTIF), concluída em Vilnius em 3 de Junho de 1999, conforme alterado;

(3) "ADN", o Acordo Europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por via navegável interior, concluído em Genebra em 26 de Maio de 2000, conforme alterado;

(4) "Veículo", qualquer veículo a motor destinado a circular na via pública, tendo pelo menos quatro rodas e uma velocidade máxima de projecto superior a 25 km/h, bem como os seus reboques, à excepção dos veículos que se deslocam sobre carris, dos tractores agrícolas e florestais com uma velocidade máxima de projecto superior a 40 km/h e das máquinas móveis;

(5) "Vagão", qualquer veículo ferroviário desprovido de meios de tracção, apto a circular com as suas próprias rodas sobre vias férreas e destinado a transportar mercadorias;

(6) "Navio", qualquer embarcação de navegação interior ou de mar.

Artigo 3º

Disposições gerais

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 7°, não é permitido transportar mercadorias perigosas cujo transporte seja proibido pelos Anexos I.1, II.1 e III.1.

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

Artigo 4º

Países terceiros

O transporte de mercadorias perigosas entre o território da Comunidade e países terceiros é autorizado sob reserva do cumprimento dos requisitos dos Acordos ADR, RID ou ADN.

Artigo 5º

Restrições por razões diferentes da segurança no transporte

Os Estados-Membros conservarão o direito de regulamentar ou de proibir, exclusivamente por razões diferentes da segurança, o transporte de mercadorias perigosas no seu território.

Artigo 6º

Restrições por razões de segurança do transporte

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

2. Se, em caso de acidente ou incidente no seu território, um Estado-Membro considerar que as prescrições de segurança aplicáveis são insuficientes para reduzir o risco da operação de transporte e for necessário tomar medidas urgentes, o Estado-Membro deve, na fase de planeamento, notificar à Comissão as medidas que se propõe adoptar.

   A Comissão decidirá, em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 10°, se autoriza a aplicação das medidas em causa e qual o seu período de vigência.

Artigo 7º

Derrogações

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

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

   (b) Desde que a segurança não fique comprometida, os Estados-Membros podem igualmente requerer derrogações aos Anexos I.1, II.1 ou III.1 para o transporte de mercadorias perigosas no seu território, nos casos seguintes:

   b1) transportes locais em distâncias curtas, ou

   b2) transportes locais por caminho-de-ferro em itinerários pré-definidos, que se integram num processo industrial específico e estejam sujeitos a controlos rigorosos em condições claramente definidas.

   A Comissão examinará, caso a caso, se as condições estabelecidas nas alíneas a) e b) foram satisfeitas e decidirá, em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 10°, se autoriza a derrogação e a acrescenta à lista das disposições nacionais complementares constantes do anexos I.3, II.3 ou III.3.

3. As derrogações serão válidas por um período de 5 anos a contar da data da sua autorização.

As derrogações devem ser aplicadas sem discriminação.

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

Se não tiver sido adoptada uma alteração aos anexos I.1, II.1 ou III.1 que afecte o objecto da derrogação, a Comissão renovará a autorização por um novo período de 5 anos.

Se tiver sido adoptada uma alteração aos anexos I.1, II.1 ou III.1 que afecte o objecto da derrogação, a Comissão, deliberando nos termos do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 10º, pode:

(a) declarar a derrogação obsoleta e eliminá-la do anexo pertinente;

(b) reduzir o âmbito de aplicação da autorização e alterar o anexo pertinente em conformidade;

(c) renovar a autorização por um novo período de 5 anos.

5. Os Estados-Membros podem emitir autorizações individuais para operações de transporte, no seu território, de mercadorias perigosas proibidas pela presente directiva ou para a sua realização em condições diferentes das estabelecidos na presente directiva, desde que tais operações de transporte sejam claramente definidas e limitadas no tempo.

Artigo 8º

Disposições transitórias

Os Estados-Membros podem manter em vigor no seu território as disposições enumeradas nos anexos I.2., II.2. e III.2.

Os Estados-Membros que mantiverem as referidas disposições notificá-lo-ão à Comissão. A Comissão informará os outros Estados-Membros.

Artigo 9º

Adaptações

As alterações necessárias para adaptar os anexos ao progresso científico e técnico, incluindo a utilização de tecnologias de seguimento e de localização, nos domínios abrangidos pela presente directiva, nomeadamente para ter em conta as alterações aos Acordos ADR, RID e ADN, serão adoptadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no n.º 3 do artigo 10º.

Artigo 10º

Comitologia

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

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

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

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

   Os prazos indicados no n.º 3, alínea c), e no n.º 4, alíneas b) e e), do artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE são fixados, respectivamente, em um mês, um mês e dois meses.

Artigo 11º

Transposição

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em 31 de Dezembro de 2008. Os Estados-Membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto dessas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

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

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

Artigo 12º

Alterações

O artigo 6º da Directiva 82/714/CEE é suprimido.

Artigo 13º

Revogações

1. As Directivas 94/55/CE, 96/49/CE, 96/35/CE e 2000/18/CE são revogadas.

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

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

Artigo 14º

Entrada em vigor

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

Artigo 15º

Destinatários

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu	Pelo Conselho
O Presidente	O Presidente

ANEXOS

I

Transporte rodoviário

I.1. ADR

Anexos A e B do Acordo Europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por estrada (ADR), aplicável a partir de 1 de Janeiro de 2009, subentendendo-se que o termo "Parte Contratante" é substituído por "Estado-Membro", conforme aplicável.

I.2. Disposições transitórias adicionais

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

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

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

3. Os Estados-Membros podem autorizar a utilização no seu território de tambores sob pressão, quadros de garrafas e cisternas construídos antes de 1 de Julho de 2007 e de outros recipientes construídos antes de 1 de Julho de 2003 e não conformes com a presente directiva, mas que tenham sido construídos de acordo com as prescrições aplicáveis à data da sua construção, mas não anteriormente a 1 de Julho de 2005, no caso dos tambores sob pressão, quadros de garrafas e cisternas, ou a 1 de Julho de 2001, no caso dos outros recipientes, desde que tais equipamentos continuem a satisfazer os níveis de segurança exigidos.

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

5. Os Estados-Membros poderão manter em vigor no seu território disposições nacionais distintas das previstas na presente directiva no que se refere à temperatura de referência para o transporte de gases liquefeitos ou misturas de gases liquefeitos

até que sejam incorporadas nas normas europeias e referenciadas no anexo I.1 da presente directiva disposições relativas às temperaturas de referência adequadas para zonas climáticas específicas.

6. Os Estados-Membros podem manter em vigor as disposições legislativas nacionais aplicáveis em 31 de Dezembro de 1996 relativas à afixação ou à utilização de um código de medida de emergência ou etiqueta de perigo em vez do número de identificação de perigo previsto no anexo I.1 da presente directiva.

I.3. Disposições nacionais complementares

Derrogações para os Estados-Membros relativas ao transporte de mercadorias perigosas no seu território nos termos do n.º 2 do artigo 7°.

Numeração das derrogações: RO-a/b1/b2-MS-nn
RO= estrada
a/b1/b2= n.º 2, alínea a), subalíneas b1/b2, do artigo 7º
MS = abreviatura do Estado-Membro
Nn = número de ordem

Em conformidade com o n.º 2, alínea a) do artigo 7°

BE Bélgica

RO–a–BE–1

Objecto: Classe 1 - Pequenas quantidades.

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Subsecção 1.1.3.6.

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

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

Referência inicial à legislação nacional: Artigo 111.º do Decreto Real de 23 de Setembro de 1958 relativo aos explosivos, alterado pelo Decreto Real de 14 de Maio de 2000.

RO–a–BE– 2

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

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Ponto 5.4.1.1.6.

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

Referência inicial à legislação nacional: Derrogação 6-97.

Observações: Derrogação registada pela Comissão Europeia com o n.º 21 (n.º 10 do artigo 6º).

RO–a–BE–3

Objecto: Adopção da derrogação RO–a–UK–4.

Referência inicial à legislação nacional:

DE Alemanha

RO–a–DE–1

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

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Subsecções 4.1.10 e 7.5.2.1.

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

Teor da legislação nacional: As mercadorias com os n.ºs ONU 0431 e 0503 podem ser carregadas conjuntamente com certas mercadorias perigosas (produtos de construção automóvel) em determinadas quantidades, indicadas na isenção. O valor 1000 (comparável ao do ponto 1.1.3.6.4) não deve ser excedido.

Referência inicial à legislação nacional: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 28.

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

RO–a–DE–2

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

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Pontos 5.4.1.1.1 e 5.4.1.1.6.

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

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

Referência inicial à legislação nacional: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 18.

Observações: Considera-se que as informações fornecidas pelas marcas e etiquetas apostas nos volumes são suficientes para as operações de transporte nacional, dado que o documento de transporte nem sempre é apropriado quando se trata de distribuição local.
Derrogação registada pela Comissão Europeia com o n.º 22 (n.º 10 do artigo 6º)

RO–a–DE-3

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

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Disposições aplicáveis aos n.ºs ONU 1202, 1203 e 1223.

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

Teor da legislação nacional: Especificação das prescrições aplicáveis e disposições adicionais para aplicação da derrogação; < 1000 litros: equiparação a embalagens vazias por limpar; > 1000 litros: observância de certas prescrições aplicáveis às cisternas; reservado ao transporte de equipamento vazio, por limpar.

Referência inicial à legislação nacional: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 24.

Observações: N.º 7, 38 e 38a na lista.

RO–a–DE-4

Objecto: Isenção para o transporte de pequenas quantidades de determinadas mercadorias para uso privativo.

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Quadro do capítulo 3.2 para determinados números ONU das classes 1 a 9.

Teor do anexo da directiva: Autorização de transporte e disposições.

Teor da legislação nacional: Classes 1 a 9; isenção para o transporte de muito pequenas quantidades de mercadorias diversas embaladas, para uso privativo; 50 kg por unidade de transporte, no máximo; aplicam-se as disposições gerais de embalagem para a embalagem interior.

Referência inicial à legislação nacional: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 3.

Observações: Derrogação limitada a 31.12.2004. N.º 14* na lista.

RO–a–DE–5

Objecto: Autorização de embalagem combinada.

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Ponto 4.1.10.4 MP2.

Teor do anexo da directiva: Interdição de embalagem combinada.

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

Referência inicial à legislação nacional: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 21.

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

DK Dinamarca

RO–a–DK–1

Objecto: Transporte rodoviário de embalagens que contêm resíduos ou restos de matérias perigosas recolhidos em habitações e em determinadas empresas para fins de eliminação.

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Parte 2, Secções 4.1.4, 4.1.10, Capítulos 5.2, 5.4 e 8.2.

Teor do anexo da directiva:

Princípios da classificação. Disposições relativas à embalagem em comum. Disposições relativas à marcação e à etiquetagem; documento de transporte.

Teor da legislação nacional: As embalagens interiores que contêm resíduos ou restos de produtos químicos recolhidos em habitações e em determinadas empresas podem ser embaladas em comum em determinadas embalagens exteriores aprovadas pela ONU. O conteúdo de cada embalagem interior não pode exceder 5 kg ou 5 litros. Derrogações às disposições relativas à classificação, marcação e etiquetagem, documentação e formação profissional.

Referência inicial à legislação nacional: Bekendtgørelse nr. 729 of 15. august 2001 om vejtransport of farligt gods § 4, stk. 3.

Observações: Não é possível proceder a uma classificação exacta dos resíduos ou restos de produtos químicos recolhidos em habitações e em determinadas empresas para fins de eliminação, nem aplicar todas as disposições do ADR. Regra geral, tais resíduos estão contidos em embalagens vendidas a retalho.

RO–a–DK–2

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

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Subsecção 7.5.2.2.

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

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

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

Observações: Há uma necessidade prática de carregar conjuntamente matérias explosivas e detonadores no mesmo veículo quando estas mercadorias são transportadas do local onde se encontram armazenadas para o local de trabalho e vice-versa.
Quando a legislação dinamarquesa relativa ao transporte de mercadorias perigosas for alterada, as autoridades dinamarquesas autorizarão tais operações de transporte nas seguintes condições:

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

(2) É proibido transportar mais de 200 detonadores do grupo B

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

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

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

FI Finlândia

RO–a–FI–1

Objecto: Transporte de determinadas quantidades de mercadorias perigosas em autocarros e de pequenas quantidades de matérias radioactivas de reduzida actividade para cuidados de saúde e investigação.

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Capítulos 4.1 e 5.4.

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

Teor da legislação nacional: É autorizado o transporte em autocarros de determinadas quantidades de mercadorias perigosas, inferiores às indicadas na subsecção 1.1.3.6, com uma massa líquida máxima não superior a 200 kg, sem documento de transporte e sem que sejam satisfeitas todas as prescrições de embalagem. Aquando do transporte de matérias radioactivas

de reduzida actividade (máximo 50m kg) para cuidados de saúde e investigação, o veículo não necessita de ser marcado nem equipado de acordo com o ADR.

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

RO–a–FI–2

Objecto: Descrição das cisternas vazias no documento de transporte.

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Ponto 5.4.1.1.6.

Teor do anexo da directiva: Disposições particulares relativas às embalagens, veículos, contentores, cisternas, veículos-bateria e CGEM vazios, por limpar.

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

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

RO–a–FI–3

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

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Ponto 5.3.2.1.1.

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

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

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

FR França

RO–a–FR–1

Objecto: Transporte de aparelhos de radiografia gama portáteis e móveis (18).

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Anexos A e B.

Teor do anexo da directiva:

Teor da legislação nacional: Embora sujeito a regras específicas, o transporte de aparelhos de radiografia gama pelos seus utilizadores, em veículos especiais, está isento.

Referência inicial à legislação nacional: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto de 1 de Junho de 2001 relativo ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas, «Decreto ADR») - Artigo 28º.

RO–a–FR–2

Objecto: Transporte de resíduos de actividades de cuidados de saúde com risco infeccioso e de partes anatómicas com o n.º ONU 3291, de massa igual ou inferior a 15 kg.

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Anexos A e B.

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

Referência inicial à legislação nacional: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto de 1 de Junho de 2001 relativo ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas, «Decreto ADR») - Artigo 12º.

RO–a–FR–3

Objecto: Transporte de matérias perigosas em veículos de transporte colectivo de passageiros (18).

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Secção 8.3.1.

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

Teor da legislação nacional: Autorização do transporte de matérias perigosas como bagagem de mão em veículos de transporte colectivo de passageiros - aplicam-se apenas as disposições relativas à embalagem e à marcação e etiquetagem estabelecidas nos capítulos 4.1, 5.2 e 3.4.

Referência inicial à legislação nacional: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto de 1 de Junho de 2001 relativo ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas, «Decreto ADR») - Artigo 21º.

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

RO–a–FR–4

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

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Secção 5.4.1.

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

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

Referência inicial à legislação nacional: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto de 1 de Junho de 2001 relativo ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas, «Decreto ADR») – n.º 2 do artigo 23º.

IE Irlanda

RO–a–IE–1

Objecto: Isenção das prescrições da secção 5.4 do ADR relativas ao documento de transporte para o transporte de pesticidas da classe 3, enumerados na subsecção 2.2.3.3 como pesticidas FT2 (ponto de inflamação < 23ºC), e da classe 6.1, enumerados na subsecção 2.2.61.3 como pesticidas líquidos T6 (ponto de inflamação > 23ºC), desde que as quantidades de mercadorias perigosas transportadas não excedam as previstas na subsecção 1.1.3.6 do ADR.

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Capítulo 5.4.

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

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

Referência inicial à legislação nacional: 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004' (Regulamento do transporte de mercadorias perigosas por estrada), regra 82(9).

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

RO–a–IE–2

Objecto: Isenção de determinadas disposições do ADR relativas à embalagem e à marcação e etiquetagem para o transporte de pequenas quantidades (abaixo dos limites previstos na subsecção 1.1.3.6) de dispositivos pirotécnicos fora de validade com os códigos de classificação 1.3G, 1.4G e 1.4S pertencentes à classe 1 do ADR, com os números ONU de identificação da matéria 0092, 0093, 0403 ou 0404, com destino às instalações militares mais próximas para fins de eliminação.

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Subsecção 1.1.3.6 e capítulos 4.1, 5.2 e 6.1.

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

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

Referência inicial à legislação nacional: 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004' (Regulamento do transporte de mercadorias perigosas por estrada), regra 82(10).

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

RO–a–IE–3

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

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Capítulos 6.7 e 6.8.

Teor do anexo da directiva: Prescrições relativas à concepção, construção, inspecção e ensaio das cisternas.

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

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

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

Anteriormente, ao abrigo do n.º 10 do artigo 6º.

RO–a–IE–4

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

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Capítulos 5.3 e 5.4, Parte 7 e Anexo B .

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

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

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

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

Anteriormente, ao abrigo do n.º 10 do artigo 6º.

RO–a–IE–5

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

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Subsecção 1.1.4.2 e capítulos 4.1 e 6.2.

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

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

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

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

LT Lituânia

RO–a–LT–1

Objecto: Adopção da derrogação RO–a–UK–6.

Referência inicial à legislação nacional: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (Despacho Governamental n.º 337 relativo ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas na República da Lituânia, adoptado em 23 de Março de 2000).

UK Reino Unido

RO–a–UK–1

Objecto: Transporte de fontes radioactivas de baixo risco, nomeadamente relógios, detectores de fumo e bússolas (E1).

Referência ao anexo 1.1. da presente directiva: Maioria das prescrições do ADR.

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

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

Referência inicial à legislação nacional: The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002, regra 5(4)(d). The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004 (regras para o transporte de mercadorias perigosas e utilização de equipamento sob pressão transportável), regra 3(10).

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

RO–a–UK–2

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

Referência ao anexo I.1. da directiva: Pontos 1.1.3.6.2 e 1.1.3.6.3.

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

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

Referência inicial à legislação nacional: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004 (regras para o transporte de mercadorias perigosas e utilização de equipamento sob pressão transportável), regra 3(7)(a).

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

RO–a–UK–3

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Secção 8.1.4.

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

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

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

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

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

RO–a–UK–4

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulo 6.1.

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

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

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

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

RO–a–UK–5

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Pontos 1.1.3.6.3 e 1.1.3.6.4.

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

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

Referência inicial à legislação nacional: Carriage of Explosives by Road Regulations 1996 (regras para o transporte de explosivos por estrada), regra 13 e apêndice 5; regra 14 e apêndice 4.

Observações: Autorizar limites de quantidade diferentes para as mercadorias da classe 1, nomeadamente "50" para a categoria de transporte 1 e "500" para a categoria de transporte 2. Para efeitos do cálculo para carregamentos em comum, os coeficientes de multiplicação serão "20" para a categoria de transporte 1 e "2" para a categoria de transporte 2.
Anteriormente, derrogação ao abrigo do n.º 10 do artigo 6º.

RO–a–UK–6

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Subsecção 7.5.5.2.

Teor do anexo da directiva: Limitação das quantidades de matérias e objectos explosivos transportadas.

Teor da legislação nacional: Limitação das quantidades de matérias e objectos explosivos transportadas.

Referência inicial à legislação nacional: Carriage of Explosives by Road Regulations 1996 (regras para o transporte de explosivos por estrada), regra 13, apêndice 3.

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

Muitos objectos da classe 1.1C, 1,1D, 1.1E e 1.1J em circulação na Europa são de grande dimensão ou volumosos e têm um comprimento superior a 2,5 m. Trata-se essencialmente de objectos explosivos para uso militar. As limitações construtivas dos veículos EX/III (que devem ser veículos cobertos) dificultam muito as operações de carga e descarga desses objectos. Alguns exigiriam equipamento especializado de carga e descarga no início e termo do trajecto, equipamento esse raramente disponível. Os veículos EX/III são escassos no Reino Unido e a construção de novos veículos especializados EX/III para o transporte deste tipo de explosivos seria extremamente onerosa.

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

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

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

As normas de segurança em vigor não são afectadas.

RO–a–UK–7

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulos 8.4 e 8.5 S1(6).

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

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

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

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

RO–a–UK–8

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Subsecções 7.5.2.1 e 7.5.2.2.

Teor do anexo da directiva: Restrições para certos tipos de carregamento em comum.

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

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

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

Exemplos de variantes que o Reino Unido poderá pretender autorizar:

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

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

3. Os explosivos classificados 1.4G poderão ser transportados conjuntamente com líquidos inflamáveis e gases inflamáveis da categoria de transporte 2, gases não-

inflamáveis, não-tóxicos da categoria de transporte 3, ou qualquer combinação de ambos, num mesmo veículo, desde que o volume ou massa total das mercadorias perigosas da categoria de transporte 2 não exceda 200 l ou kg e que a massa líquida total dos explosivos não exceda 20 kg.

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

RO–a–UK–9

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Secção 5.3.2.

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

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

1. Os veículos devem:

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

   (b) em alternativa, tratando-se de veículos de menos de 3500 kg que transportem menos de 10 pacotes de matérias radioactivas não cindíveis ou cindíveis isentas e em que a soma dos índices de transporte dos pacotes não exceda 3, levar um aviso conforme com as prescrições do n.º 2.

2. Para os fins do n.º 1, o aviso a afixar nos veículos que transportam matérias radioactivas deve satisfazer as prescrições seguintes:

   (a) O suporte deve ter uma dimensão mínima de 12x12 cm. Os caracteres devem ser estampados ou gravados, em negro, e ser legíveis. As maiúsculas de "RADIOACTIVO" devem ter no mínimo 12 mm de altura e todas as outras maiúsculas no mínimo 5 mm;

   (b) O suporte deve ter um grau de resistência ao fogo capaz de manter legíveis as menções após exposição a um incêndio que envolva o veículo;

   (c) O suporte deve ser afixado no veículo de modo a permanecer no lugar, numa posição em que possa ser visto pelo motorista mas não lhe obstrua a visão da estrada, e estar visível apenas quando o veículo transportar matérias radioactivas;

   (d) O suporte deve ser conforme com o modelo aprovado e conter o nome, endereço e número de telefone da pessoa a contactar em caso de emergência.

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

Observações: A derrogação é necessária para efeitos de movimentos limitados de pequenas quantidades de matérias radioactivas, fundamentalmente doses individuais, entre estabelecimentos hospitalares locais, em que são utilizados pequenos veículos e a possibilidade de aposição de painéis laranja, mesmo de pequena dimensão, é reduzida. A experiência mostra que é problemático apor estes painéis neste tipo de veículos e garantir que se mantêm no lugar nas condições normais de transporte. Os veículos serão sinalizados com placas-etiquetas de identificação do conteúdo, em conformidade com o ponto 5.3.1.5.2 (e, normalmente, 5.3.1.7.4) do ADR, com indicação clara da categoria de perigo. Além disso, será afixado, em posição bem visível, um aviso em suporte resistente ao fogo com informações relevantes para situações de emergência. Na prática, estarão disponíveis mais informações de segurança do que prescreve a secção 5.3.2 do ADR.

Baseado no n.º 2, alínea a, subalínea b1), do artigo 7º

BE Bélgica

RO–b1–BE–1

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Anexos A e B.

Teor do anexo da directiva: Anexos A e B.

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

Referência inicial à legislação nacional: Derrogações 2-89, 4-97 e 2-2000.

Observações: Trata-se da transferência de mercadorias perigosas entre instalações:

– Derrogação 2-89: circulação numa estrada principal (produtos químicos embalados);

– Derrogação 4-97: distância de 2 km (lingotes de gusa a uma temperatura de 600°C);

– Derrogação 2-2000: distância de aprox. 500 m (IBC, PG II, III Classes 3, 5.1, 6.1, 8 e 9).

RO–b1–BE–2

Objecto: Deslocação de cisternas de armazenagem não destinadas a servir de equipamento de transporte.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Subsecção 1.1.3.2. (f).

Teor da legislação nacional: Autoriza a deslocação de cisternas de armazenagem nominalmente vazias para limpeza/reparação.

Referência inicial à legislação nacional: Isenção 6-82, 2-85.

Observações: Derrogação registada pela Comissão Europeia com o n.º 7 (n.º 10 do artigo 6º).

RO–b1–BE–3

Objecto: Formação de motoristas.

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulo 8.2.

Teor do anexo da directiva:
Estrutura da formação:
1) Formação em embalagens
2) Formação em cisternas
2) Formação especial Cl 1
2) Formação especial Cl 7

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

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

Observações: Propõe-se um curso inicial, seguido de um exame limitado ao transporte de mercadorias com os n.ºs ONU 1202, 1203 e 1223 embaladas e em cisternas, num raio de 75 km das instalações da sede social; a duração da formação deve satisfazer as prescrições do ADR; ao fim de cinco anos, o motorista deverá frequentar um curso de reciclagem e obter aprovação em exame; o certificado terá a menção "Transporte nacional de UN 1202, 1203 e 1223, nos termos do n.º 9 do artigo 6º da Directiva 94/55/CEE".

RO–b1–BE–4

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulo 3.2.

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

Referência inicial à legislação nacional: Derrogação 01 – 2002.

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

RO–b1–BE–5

Objecto: Transporte de resíduos para instalações de eliminação.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulos 5.2, 5.4 e 6.1 (anterior regulamentação: A5, 2X14, 2X12).

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

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

Referência inicial à legislação nacional: "Arrêté royal relatif au transport de marchandises dangereuses par route" (decreto real relativo ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas).

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

RO–b1–BE–6

Objecto: Adopção da derrogação RO–b1–SE–5.

Referência inicial à legislação nacional:

RO–b1–BE–7

Objecto: Adopção da derrogação RO–b1–SE–6.

Referência inicial à legislação nacional:

RO–b1–BE–8

Objecto: Adopção da derrogação RO–b1–UK–2.

Referência inicial à legislação nacional:

DE Alemanha

RO–b1–DE–1

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Ponto 5.4.1.1.1.

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

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

Não são necessárias indicações no documento de transporte

a) o destinatário, no caso da distribuição local (excepto para carregamentos completos e para transportes em certos itinerários);

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

c) no caso das cisternas vazias, por limpar, é suficiente o documento de transporte do último carregamento.

Referência inicial à legislação nacional: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 18.

Observações: Atendendo ao tipo de tráfego em causa, não seria possível cumprir todas as disposições aplicáveis.
Derrogação registada pela Comissão Europeia com o n.º 22. (ao abrigo do n.º 10 do artigo 6º).

RO–b1–DE–2

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Secção 7.3.1.

Teor do anexo da directiva: Transporte a granel.

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

Referência inicial à legislação nacional: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 11.

Observações: Derrogação 11 limitada a 31.12.2004; a partir de 2005, as mesmas disposições do ADR e do RID.
Ver também Acordo Multilateral M137.
Nº 4* na lista.

RO–b1–DE–3

Objecto: Transporte de resíduos perigosos embalados.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Partes 1 a 5.

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

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

Referência inicial à legislação nacional: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 20.

Observações: Nº 6* na lista.

DK Dinamarca

RO–b1–DK–1

Objecto: ONU 1202, 1203, 1223 e classe 2 - dispensa do documento de transporte.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Secção 5.4.1.

Teor do anexo da directiva: Documento de transporte obrigatório.

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

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

Observações: A derrogação nacional encontra justificação no desenvolvimento de equipamento electrónico que permite, por exemplo, que as companhias petrolíferas que o utilizam, transmitam em permanência aos veículos informações relativas aos clientes. Atendendo a que tais informações não estão disponíveis no início da operação de transporte e são transmitidas para o veículo durante o trajecto, não é possível preparar os documentos de transporte antes de este se iniciar. Este tipo de transporte restringe-se a áreas delimitadas.
A Dinamarca beneficia actualmente de uma derrogação para uma disposição semelhante ao abrigo do n.º 10 do artigo 6.º

EL Grécia

RO–b1–EL–1

Objecto: Derrogação às prescrições de segurança para as cisternas fixas (veículos-cisterna) matriculadas anteriormente a 31/12/2001, para o transporte local de pequenas quantidades de algumas categorias de mercadorias perigosas

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Subsecção 1.6.3.6 e pontos 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5, 6.8.2.1.17-6.8.2.1.22, 6.8.2.1.28, 6.8.2.2, 6.8.2.2.1, 6.8.2.2.2.

Teor do anexo da directiva: Prescrições relativas à construção, equipamento, aprovação de tipo, inspecções e ensaios e marcação das cisternas fixas (veículos-cisterna), cisternas desmontáveis, contentores-cisterna e caixas móveis-cisterna cujos reservatórios sejam construídos em materiais metálicos, bem como dos veículos-bateria e dos contentores para gás de elementos múltiplos (CGEM)

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

1. As disposições do ADR relativas às inspecções e ensaios 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5 (ADR 1999: 211.151, 211.152, 211.153, 211.154).

2. Espessura mínima das paredes do reservatório de 3 mm, no caso das cisternas com compartimentos de capacidade igual ou inferior a 3500 l, e de pelo menos 4 mm de aço macio no caso das cisternas com compartimentos de capacidade igual ou inferior a 6000 l, qualquer que seja o tipo ou espessura das divisórias.

3. Se o material usado for o alumínio ou outro metal, as cisternas devem satisfazer os requisitos de espessura e outras especificações técnicas decorrentes dos desenhos técnicos aprovados pela autoridade local do país em que antes se encontravam matriculadas. Na falta de desenhos técnicos, as cisternas devem satisfazer as prescrições do ponto 6.8.2.1.17 (211.127).

4. As cisternas devem satisfazer as prescrições dos marginais/pontos 211.128, 6.8.2.1.28 (211.129), 6.8.2.2 e 6.8.2.2.1-6.8.2.2.2 (211.130, 211.131).

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

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

RO-b1–EL–2

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: ADR 2001: Capítulo 9.2, subsecções 9.2.3.2, 9.2.3.3.

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

Teor da legislação nacional: A derrogação aplica-se aos veículos destinados ao transporte local de mercadorias perigosas (n.ºs ONU 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170,

1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262 e 3257) matriculados pela primeira vez antes de 31 de Dezembro de 2001.

Os veículos atrás referidos devem satisfazer as prescrições do Capítulo 9 (secções 9.2.1 a 9.2.6) do Anexo B da Directiva 94/55/CEE, com as seguintes excepções:

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

A alimentação eléctrica do tacógrafo deve ser efectuada por meio de uma barreira de segurança directamente ligada à bateria (marginal 220.514) e o mecanismo eléctrico de elevação de um eixo de bogie deve ser mantido no lugar onde foi instalado inicialmente pelo construtor do veículo, protegido num compartimento selado adequado (marginal 220.517).

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

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

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

ES Espanha

RO–b1–ES–1

Objecto: Equipamento especial para a distribuição de amoníaco anidro.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Ponto 6.8.2.2.2.

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

Teor da legislação nacional: As cisternas utilizadas na agricultura para a distribuição e aplicação de amoníaco anidro, colocadas em serviço antes de 1 de Janeiro de 1992, podem ser equipadas com dispositivos de segurança exteriores, em vez de dispositivos interiores, desde que estes ofereçam um grau de protecção pelo menos equivalente à protecção proporcionada pela parede da cisterna.

Referência inicial à legislação nacional: Real Decreto 2115/1998. Anejo 1. Apartado 3.

Observações: Antes de 1 de Janeiro de 1992, existia um tipo de cisterna equipada com dispositivos de segurança exteriores exclusivamente utilizada na agricultura para aplicação directa de amoníaco anidro nas terras. Este tipo de cisternas ainda continua a ser utilizado. Raramente utilizam as estradas quando carregadas, sendo exclusivamente usadas para aplicar fertilizantes nas grandes explorações agrícolas.

FI Finlândia

RO–b1–FI–1

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Ponto 5.4.1.2.1 (a).

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

Teor da legislação nacional: No documento de transporte é permitido indicar o número de detonadores (1000 detonadores correspondem a 1 kg de explosivos) em vez da massa líquida efectiva de matérias explosivas.

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

Observações: Informação considerada suficiente em caso de transporte nacional. Esta derrogação é essencialmente usada pela indústria mineira para o transporte local de pequenas quantidades.
Derrogação registada pela Comissão Europeia com o n.º 31.

FR França

RO–b1–FR–1

Objecto: Utilização do documento de transporte marítimo como documento de transporte para trajectos de curta distância a partir do local de descarga do navio

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Secção 5.4.1.

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

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

Referência inicial à legislação nacional: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto de 1 de Junho de 2001 relativo ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas, «Decreto ADR») – n.º 4 do artigo 23º.

RO–b1–FR–2

Objecto: Transporte de objectos da classe 1 em conjunto com matérias perigosas de outras classes (91).

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Subsecção 7.5.2.1.

Teor do anexo da directiva: Proibição do carregamento conjunto de volumes com diferentes etiquetas de perigo.

Teor da legislação nacional: Possibilidade de transportar em conjunto detonadores simples ou montados e mercadorias não pertencentes à classe 1, sob certas condições, em distâncias iguais ou inferiores a 200 km, em França.

Referência inicial à legislação nacional: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto de 1 de Junho de 2001 relativo ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas, «Decreto ADR») - Artigo 26º.

RO–b1–FR–3

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Anexos A e B.

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

Referência inicial à legislação nacional: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto de 1 de Junho de 2001 relativo ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas, «Decreto ADR») - Artigo 30º.

RO–b1–FR–4

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Subsecção 6.8.3.2 e secções 8.2.1 e 8.2.2.

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

Teor da legislação nacional:
Disposições específicas relativas à aprovação dos veículos.
Formação especial dos motoristas.

Referência inicial à legislação nacional: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decreto de 1 de Junho de 2001 relativo ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas, «Decreto ADR») – n.º 2 do artigo 29º, anexo D4.

IE Irlanda

RO-b1–IE–1

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulo 5.4.

Teor do anexo da directiva: Documentação.

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

Referência inicial à legislação nacional: 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004' (Regulamento do transporte de mercadorias perigosas por estrada), regra 82(2).

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

RO–b1–IE–2

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulo 5.4.

Teor do anexo da directiva: Documentação.

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

Referência inicial à legislação nacional: 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004' (Regulamento do transporte de mercadorias perigosas por estrada), regra 82(3).

Observações: Especialmente no caso das entregas de gasolina e/ou gasóleo aos postos de abastecimento de combustível, o veículo-cisterna regressa directamente ao parque de armazenamento logo após ter procedido à entrega da última remessa (para nova operação de enchimento e realização das entregas seguintes).

RO–b1–IE–3

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulos 7.5 e 8.5.

Teor do anexo da directiva: Disposições adicionais relativas à carga, descarga e manuseamento.

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

Referência inicial à legislação nacional: 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004' (Regulamento do transporte de mercadorias perigosas por estrada), regra 82(5).

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

RO–b1–IE–4

Objecto: Isenção que autoriza o transporte em cisternas de emulsões para o fabrico de explosivos com o número ONU de identificação da matéria 3375.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulo 4.3.

Teor do anexo da directiva: Utilização de cisternas, etc..

Teor da legislação nacional: Autoriza o transporte em cisternas de emulsões para o fabrico de explosivos com o número ONU de identificação da matéria 3375.

Referência inicial à legislação nacional: 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004' (Regulamento do transporte de mercadorias perigosas por estrada), regra 82(6).

Observações: Embora classificada como um sólido, a matriz não se apresenta na forma de matéria pulverulenta ou granular.

RO–b1–IE–5

Objecto: Isenção da "interdição de carregamento em comum" estabelecida na subsecção 7.5.2.1 para o transporte de objectos do grupo de compatibilidade B e matérias e objectos do grupo de compatibilidade D num mesmo veículo conjuntamente com mercadorias perigosas das classes 3, 5.1 e 8 contidas em cisternas.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulo 7.5.

Teor do anexo da directiva: Disposições adicionais relativas à carga, descarga e manuseamento.

Teor da legislação nacional: É autorizado o transporte num mesmo veículo de volumes contendo objectos da classe 1 do ADR afectos ao grupo de compatibilidade B e de volumes

contendo matérias e objectos da classe 1 do ADR afectos ao grupo de compatibilidade D com mercadorias perigosas das classes 3, 5.1 ou 8 do ADR na condição de: a) os volumes da classe 1 serem transportados em contentores ou em compartimentos separados, de modelo aprovado pela autoridade competente e segundo as condições que esta estipule; b) as mercadorias das classes 3, 5.1 ou 8 serem transportadas em recipientes que satisfaçam os requisitos da autoridade competente no que se refere à concepção, construção, ensaio, inspecção, manuseamento e utilização.

Referência inicial à legislação nacional: 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004' (Regulamento do transporte de mercadorias perigosas por estrada), regra 82(7).

Observações: Permitir, nas condições aprovadas pela autoridade competente, o carregamento num mesmo veículo de objectos e matérias da classe 1 dos grupos de compatibilidade B e D com mercadorias perigosas das classes 3, 5.1 e 8 contidas em cisternas, i.e. 'auto-tanques'.

RO–b1–IE–6

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulo 4.3.

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

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

Referência inicial à legislação nacional: 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004' (Regulamento do transporte de mercadorias perigosas por estrada), regra 82(8).

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

RO–b1–IE–7

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulo 5.4.0, ponto 5.4.1.1.1 e subsecção 7.5.11.

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

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

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

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

LT Lituânia

RO–b1–LT–1

Objecto: Adopção da derrogação RO–b1–EL–1.

Referência inicial à legislação nacional: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 “Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje” (Despacho Governamental n.º 337 relativo ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas na República da Lituânia, adoptado em 23 de Março de 2000).

RO–b1–LT–2

Objecto: Adopção da derrogação RO–b1–EL–2.

Referência inicial à legislação nacional: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 “Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje” (Despacho Governamental n.º 337 relativo ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas na República da Lituânia, adoptado em 23 de Março de 2000).

NL Países Baixos

RO–b1–NL–1

Objecto: Regime para o transporte de resíduos domésticos perigosos, 2002.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: 1.1.3.6; 3,3; 4.1.4; 4.1.6; 4.1.8; 4.1.10; 5.2.2; 5.4.0; 5.4.1; 5.4.3; 7.5.4; 7.5.7; 8.1.2.1, a) e b); 8.1.5, c), e 8.3.6.

Teor do anexo da directiva:

1.1.3.6: Isenções ligadas às quantidades transportadas por unidade de transporte.

3.3: Disposições especiais aplicáveis a uma matéria ou objecto particulares.

4.1.4: Lista das instruções de embalagem; **4.1.6**: Disposições particulares relativas à embalagem das mercadorias da classe 2; **4.1.8**: Disposições particulares relativas à embalagem das matérias infecciosas; **4.1.10**: Disposições particulares relativas à embalagem em comum.

5.2.2: Etiquetagem dos volumes; **5.4.0**: As mercadorias transportadas ao abrigo do regime ADR devem ser acompanhadas da documentação prevista nesta secção, conforme os casos, salvo em caso de isenção nos termos das subsecções 1.1.3.1 a 1.1.3.5; **5.4.1**: Documento de transporte para as mercadorias perigosas e informações que lhes dizem respeito; **5.4.3**: Instruções escritas.

7.5.4: Precauções relativas aos produtos alimentares, outros objectos de consumo e alimentos para animais; **7.5.7**: Manuseamento e estiva.

8.1.2.1: Além da documentação prescrita por lei, a unidade de transporte deve ter a bordo os seguintes documentos: a) os documentos de transporte previstos na secção 5.4.1 relativos a todas as mercadorias perigosas transportadas e, quando aplicável, o certificado de carregamento do contentor previsto na secção 5.4.2; **b.** as instruções escritas prescritas na secção 5.4.3, relativamente a todas as mercadorias perigosas transportadas; **8.1.5**: Cada unidade de transporte carregada com mercadorias perigosas deve estar munida: **c.** o equipamento necessário à execução das medidas adicionais e especiais indicadas nas instruções escritas previstas na secção 5.4.3. **8.3.6**: Funcionamento do motor durante a carga ou a descarga.

Não são aplicáveis as seguintes disposições do ADR:

a) Subsecção 1.1.3.6;

b) Capítulo 3.3;

c) Secções 4.1.4; 4.1.6; 4.1.8; 4.1.10;

d) Secções 5.2.2; 5.4.0; 5.4.1; 5.4.3;

e) Secções 7.5.4; 7.5.7;

f) Subsecção 8.1.2.1. a) e b), e secções 8.1.5. c) e 8.3.6.

Referência inicial à legislação nacional: Artikel 3 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Observações: O regime foi concebido por forma a permitir a entrega de "pequenas quantidades de resíduos químicos" pelos particulares, num ponto único. Aplica-se a matérias residuais, por exemplo restos de tintas. O nível de perigo é minimizado pela escolha do meio

de transporte, que envolve, *inter alia*, a utilização de receptáculos especiais de transporte e a afixação de avisos "proibido fumar" bem visíveis pelo público.

Dadas as reduzidas quantidades entregues e a natureza especializada da embalagem, este artigo exclui certas disposições do ADR. Noutros artigos são estabelecidas regras adicionais.

RO–b1–NL–2

Objecto: Regime para o transporte de resíduos domésticos perigosos, 2002.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Subsecção 1.1.3.6.

Teor do anexo da directiva: Isenções ligadas às quantidades transportadas por unidade de transporte.

Teor da legislação nacional:

O certificado de capacidade profissional da pessoa que acompanha o transporte e a nota referida no n.º 1, alínea b), do artigo 16º devem encontrar-se a bordo do veículo; A pessoa que acompanha o transporte deve dispor da habilitação para o "transporte de resíduos perigosos" emitida pela CCV (organismo de certificação dos motoristas).

Referência inicial à legislação nacional: Artikel 10, onderdeel a, en 16, onderdeel b, van de Regeling vervoer huishoudelijkgevaarlijk afval 2002.

Observações: Dado o vasto leque de resíduos domésticos perigosos em causa, o operador de transporte, mesmo tratando-se de entregas de pequenas quantidades de resíduos, deve ser titular de um certificado de capacidade profissional. Outro requisito adicional é que o operador do transporte esteja habilitado a transportar resíduos perigosos.

Um dos objectivos é garantir que o operador não embale, por exemplo, ácidos com bases, e conheça as medidas adequadas a tomar em caso de incidente.

RO–b1–NL-3

Objecto: Regime para o transporte de resíduos domésticos perigosos, 2002.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Subsecção 1.1.3.6.

Teor do anexo da directiva: Isenções ligadas às quantidades transportadas por unidade de transporte.

Teor da legislação nacional:

Devem encontrar-se a bordo do veículo: b) instruções escritas e informações, em conformidade com o anexo do acto que institui o regime.

Referência inicial à legislação nacional: Artikel 10b van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Observações: Atendendo a que o regime exclui isenções ao disposto na subsecção 1.1.3.6 do ADR, as pequenas quantidades devem igualmente ser acompanhadas de instruções escritas. Esta regra é necessária em virtude do vasto leque de resíduos perigosos em causa e do desconhecimento do nível de perigo envolvido por parte das pessoas (particulares) que fazem a entrega desses resíduos.

RO–b1–NL–4

Objecto: Regime para o transporte de resíduos domésticos perigosos, 2002.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulo 6.1.

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

Teor da legislação nacional:

1. Os resíduos domésticos perigosos devem ser entregues acondicionados em embalagens hermeticamente seladas, próprias para a matéria em questão e:

   (a) tratando-se de objectos da classe 6.2, numa embalagem insusceptível de causar ferimentos quando da entrega;

   (b) tratando-se de resíduos domésticos perigosos de origem industrial, numa caixa de capacidade não superior a 60 litros, em que os resíduos se encontrem separados por categoria de perigo (caixa KGA).

2. O exterior da embalagem deve estar isento de resíduos domésticos perigosos.

3. A denominação da matéria deve figurar na embalagem.

4. Apenas uma caixa, na acepção da alínea b) do n.º 1, será aceite por operação de recolha.

Referência inicial à legislação nacional: Artikel 6 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

Observações: Este artigo decorre do artigo 3º, que prevê a inaplicabilidade de determinadas disposições do ADR. No âmbito do regime, não são necessárias embalagens aprovadas conforme prescrito no capítulo 6.1 do ADR, em virtude das limitadas quantidades de matérias perigosas em causa. Em contrapartida, o artigo estabelece um conjunto de regras, nomeadamente a obrigação de entregar as matérias perigosas acondicionadas em embalagens seladas de modo a prevenir fugas.

RO–b1–NL–5

Objecto: Regime para o transporte de resíduos domésticos perigosos, 2002.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulo 6.1.

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

Teor da legislação nacional:

O veículo deve dispor de um compartimento de carga separado da cabina do motorista por uma divisória sólida e espessa ou, em alternativa, de um compartimento de carga que não seja parte integrante do veículo.

Referência inicial à legislação nacional: Artikel 7, tweede lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Observações: No âmbito do regime, não são necessárias embalagens aprovadas conforme prescrito no capítulo 6.1 do ADR, em virtude das limitadas quantidades de matérias perigosas em causa. Assim, este artigo estabelece uma prescrição adicional destinada a prevenir a entrada de fumos tóxicos na cabina do motorista.

RO–b1–NL–6

Objecto: Regime para o transporte de resíduos domésticos perigosos, 2002.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulo 6.1.

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

Teor da legislação nacional:

O compartimento de carga dos veículos fechados deve dispor de um exaustor, instalado no topo e a funcionar permanentemente, e de aberturas na face inferior.

Referência inicial à legislação nacional: Artikel 8, eerste lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Observações: No âmbito do regime, não são necessárias embalagens aprovadas conforme prescrito no capítulo 6.1 do ADR, em virtude das limitadas quantidades de matérias perigosas em causa. Assim, este artigo estabelece uma prescrição adicional destinada a prevenir a acumulação de fumos tóxicos no compartimento de carga.

RO–b1–NL–7

Objecto: Regime para o transporte de resíduos domésticos perigosos, 2002.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulo 6.1.

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

Teor da legislação nacional:

1. O veículo deve estar equipado com receptáculos que, durante o transporte, devem encontrar-se:

   (a) resguardados de modo a evitar deslocamentos acidentais; e

   (b) selados por meio de uma tampa e protegidos contra a abertura acidental.

2. A alínea b) do n.º 1 não é aplicável quando o veículo se encontrar em andamento para proceder à recolha ou parado durante a ronda de recolha.

3. O veículo deve dispor de uma zona livre suficientemente espaçosa para permitir a triagem dos resíduos domésticos perigosos e a sua colocação nos diferentes receptáculos.

Referência inicial à legislação nacional: Artikel 9, eerste, tweede en derde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Observações: No âmbito do regime, não são necessárias embalagens aprovadas conforme prescrito no capítulo 6.1 do ADR, em virtude das limitadas quantidades de matérias perigosas em causa. Este artigo visa proporcionar uma garantia única mediante a utilização de receptáculos para acondicionamento das embalagens, assegurando assim um método adequado de acondicionamento para cada categoria de matérias perigosas.

RO–b1–NL–8

Objecto: Regime para o transporte de resíduos domésticos perigosos, 2002.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capitulo 6.1.

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

Teor da legislação nacional:

1. Os resíduos domésticos perigosos devem ser transportados exclusivamente em receptáculos.

2. Deve haver um receptáculo distinto para as matérias e objectos de cada classe.

3. No que se refere às matérias e objectos da classe 8, deve haver receptáculos distintos para os ácidos, bases e baterias.

4. Os aerossóis podem ser colocados em caixas de cartão, que possam ser fechadas, desde que o transporte das caixas seja efectuado de acordo com o prescrito no n.º 1 do artigo 9º.

5. Se forem recolhidos extintores de incêndio da classe 2, estes podem ser colocados no mesmo receptáculo dos aerossóis não acondicionados em caixas de cartão.

6. Em derrogação do n.º 1 do artigo 9º, para o transporte de baterias não são necessárias tampas, se as baterias forem colocadas no receptáculo com todas as suas aberturas fechadas e viradas para cima.

Referência inicial à legislação nacional: Artikel 14 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

Observações: Este artigo decorre do artigo 3º, que prevê a inaplicabilidade de determinadas disposições do ADR. No âmbito do regime, não são necessárias embalagens aprovadas

conforme prescrito no capítulo 6.1 do ADR. O artigo estabelece prescrições para os receptáculos destinados ao armazenamento temporário de resíduos domésticos perigosos.

RO–b1–NL–9

Objecto: Regime para o transporte de resíduos domésticos perigosos, 2002.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulo 6.1.

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

Teor da legislação nacional:

1. Os receptáculos ou caixas para aerossóis devem ser claramente marcados como segue:

   (a) aerossóis da classe 2 recolhidos em caixas de cartão: a menção "SPUITBUSSEN" [aerossóis];

   (b) extintores de incêndio e aerossóis da classe 2: etiqueta n.º 2.2;

   (c) extintores de incêndio e aerossóis da classe 3: etiqueta n.º 3;

   (d) restos de tintas da classe 4.1: etiqueta n.º 4.1;

   (e) matérias tóxicas da classe 6.1: etiqueta n.º 6.1;

   (f) objectos da classe 6.2: etiqueta n.º 6.2;

   (g) matérias e objectos corrosivos da classe 8: etiqueta n.º 8; e ainda:

   (h) matérias alcalinas: a menção "BASEN" [bases];

   (i) matérias ácidas: a menção "ZUREN" [ácidos];

   (j) baterias: a menção “ACCU'S” [baterias].

2. As mesmas etiquetas e menções devem ser afixadas de forma visível nos espaços fechados no interior do veículo onde possam ser estivados os receptáculos.

Referência inicial à legislação nacional: Artikel 15 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

Observações: Este artigo decorre do artigo 3º, que prevê a inaplicabilidade de determinadas disposições do ADR. No âmbito do regime, não são necessárias embalagens aprovadas conforme prescrito no capítulo 6.1 do ADR. O artigo estabelece prescrições para a identificação dos receptáculos destinados ao armazenamento temporário de resíduos domésticos perigosos.

RO–b1–NL–10

Objecto: Regime para o transporte de resíduos domésticos perigosos, 2002.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Secção 7.5.4.

Teor do anexo da directiva: Precauções relativas aos produtos alimentares, outros objectos de consumo e alimentos para animais.

Teor da legislação nacional:

1. É proibido transportar em conjunto alimentos para consumo humano e para animais e resíduos domésticos perigosos.

2. O veículo deve estar parado durante a recolha.

3. O veículo deve estar sinalizado por uma luz laranja intermitente quando se encontrar a circular ou parado para efectuar recolhas.

4. Durante a recolha num ponto fixo, indicado para o efeito, o motor deve estar desligado, podendo a luz intermitente estar também desligada em derrogação do n.º 3.

Referência inicial à legislação nacional: Artikel 13 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Observações: A proibição estabelecida na secção 7.5.4 do ADR é alargada a este caso, atendendo a que, dado o amplo leque de matérias em causa, estará sempre virtualmente presente uma matéria da classe 6.1.

RO–b1–NL–11

Objecto: Regime para o transporte de resíduos domésticos perigosos, 2002.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Secção 7.5.9.

Teor do anexo da directiva: Interdição de fumar.

Teor da legislação nacional: Deve ser afixado em lugar visível, nos lados e na retaguarda do veículo, um aviso 'Proibido fumar'.

Referência inicial à legislação nacional: Artikel 9, vierde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Observações: Atendendo a que o regime abrange a entrega de matérias perigosas por particulares, o n.º 4 do artigo 9º estabelece a obrigação de aposição de um aviso "Proibido fumar" em lugar visível.

RO–b1–NL–12

Objecto: Regime para o transporte de resíduos domésticos perigosos, 2002.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Secção 8.1.5.

Teor do anexo da directiva: Equipamentos diversos.

Cada unidade de transporte de mercadorias perigosas deve estar equipada com:

(a) pelo menos um calço, de dimensões adequadas ao peso do veículo e ao diâmetro das rodas;

(b) o equipamento necessário à execução das medidas gerais indicadas nas instruções de segurança previstas na secção 5.4.3, nomeadamente:

- dois sinais de aviso portáteis (e.g. cones ou triângulos reflectores ou luzes laranja intermitentes, independentes da instalação eléctrica do veículo);
- um colete ou fato fluorescente apropriado (e.g. conforme descrito na norma EN 471) para cada membro da tripulação;
- uma lanterna de bolso (ver também a secção 8.3.4) para cada membro da tripulação;
- uma protecção respiratória em conformidade com a prescrição adicional S7 (ver capítulo 8.5), quando esta for aplicável segundo as indicações da coluna 19 do Quadro A do Capítulo 3.2;

(c) O equipamento necessário à execução das medidas adicionais e especiais indicadas nas instruções escritas previstas na secção 5.4.3.

Teor da legislação nacional: Deve haver a bordo, para cada membro da tripulação e em local acessível, um estojo de segurança com os seguintes elementos:

(a) óculos de protecção herméticos;

(b) uma máscara respiratória;

(c) um fato ou avental resistente a ácidos;

(d) um par de luvas de borracha sintética;

(e) um par de botas ou sapatos resistentes a ácidos e

(f) um frasco de água destilada para banhos oculares.

Referência inicial à legislação nacional: Artikel 11 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Observações: Dado o amplo leque de matérias perigosas em causa, são impostas prescrições adicionais às da secção 8.1.5 do ADR relativamente ao equipamento de segurança obrigatório.

SE Suécia

RO–b1–SE–1

Objecto: Transporte de resíduos perigosos para instalações de eliminação.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Parte 2 e capítulos 5.2 e 6.1.

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

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

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

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

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

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

RO–b1–SE–2

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Subsecção 5.4.1.1.

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

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

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

Observações: As embalagens vazias, por limpar, devolvidas conterão ainda, em muitos casos, pequenas quantidades de matérias perigosas.
Esta derrogação é essencialmente utilizada pelas empresas que procedem à devolução de recipientes de gás vazios, por limpar, em troca de recipientes cheios.

RO–b1–SE–3

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Anexos A e B.

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

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

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

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

RO–b1–SE–4

Objecto: Transporte de mercadorias perigosas apreendidas pelas autoridades.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Anexos A e B.

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

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

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

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

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

As derrogações dizem respeito aos transportes locais, por exemplo, de mercadorias apreendidas pela polícia, designadamente explosivos ou bens pessoais roubados. O problema que se coloca com estas mercadorias é a incerteza quanto à sua classificação, a que acresce o facto de raramente estarem embaladas, marcadas ou etiquetadas de acordo com o ADR. A polícia efectua anualmente centenas de operações de transporte deste tipo.

No caso das bebidas alcoólicas de contrabando, estas têm de ser transportadas do local em que são apreendidas para o depósito de material probatório e, ulteriormente, para uma instalação de eliminação, podendo estas duas últimas instalações situar-se a grande distância uma da outra. As derrogações autorizadas são: a) não é necessário etiquetar cada embalagem e b) não é necessário utilizar embalagens aprovadas. No entanto, as paletes que contêm tais

embalagens devem ser correctamente etiquetadas e todas as outras condições preenchidas. Realizam-se anualmente cerca de 20 operações de transporte deste tipo.

RO–b1–SE–5

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Secções 8.1.2, 8.1.5 e 9.1.2.

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

Teor da legislação nacional:
Documentos não obrigatórios a bordo da unidade de transporte (à excepção do certificado do motorista).
Não é obrigatório que a unidade de transporte disponha dos equipamentos especificados na secção 8.1.5.
O veículo tractor não carece de certificado de aprovação.

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

Observações: Ver também o n.º 14 do artigo 6º da Directiva 96/49/CE.

RO–b1–SE–6

Objecto: Certificado de formação ADR para inspectores.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Secção 8.2.1.

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

Teor da legislação nacional: Os inspectores que efectuam o controlo técnico anual dos veículos estão dispensados dos cursos de formação previstos no capítulo 8.2 e do certificado de formação ADR.

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

Observações: Em certos casos, os veículos objecto do controlo técnico podem transportar mercadorias perigosas como carga, e.g. cisternas vazias por limpar.
As prescrições do capítulo 1.3 e da secção 8.2.3 continuam a ser aplicáveis.

RO–b1–SE–7

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Pontos 5.4.1.1.6 e 5.4.1.4.1.

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

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

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

RO–b1–SE–8

Objecto: Transporte de cisternas de armazenagem vazias, por limpar, não destinadas a servir de equipamento de transporte.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Ponto 5.4.1.1.1, capítulo 6.8 e ponto 8.2.2.8.1.

Teor do anexo da directiva: Documento de transporte, prescrições relativas à construção, ensaio, etc. de cisternas e certificado do motorista.

Teor da legislação nacional: As cisternas de armazenagem, não destinadas a servir de equipamento de transporte, podem transportar matérias com os n.ºs ONU 1202, 1203, 1223 e 1965. As cisternas devem ser esvaziadas.

A unidade de transporte deve ostentar a mesma marca que um veículo-cisterna, correspondente à matéria em causa. O motorista deve ser titular de um certificado em conformidade com o disposto no ponto 8.2.2.7.1.

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

Observações: Esta derrogação aplica-se nos casos em que as cisternas de armazenagem têm de ser deslocadas, por exemplo para reparação ou manutenção.

O objectivo é prevenir os riscos e impactos ambientais associados à limpeza de cisternas vazias previamente ao seu transporte.

A derrogação abrange apenas pequenas quantidades. Trata-se com frequência de transportes locais, mas que, em casos raros, podem perfazer distâncias superiores a 300 km nas zonas pouco povoadas do Norte da Suécia.

Condições de transporte: os equipamentos instalados na cisterna de armazenagem não devem estar montados de forma a poderem ser danificados durante o transporte. O veículo deve ter a bordo documentos comprovativos de que a cisterna está aprovada para a matéria em causa. Os meios de fixação da cisterna ao veículo devem estar dimensionados para suportar um peso duas vezes superior ao da cisterna. O veículo que transporta a cisterna não pode transportar produtos inflamáveis como carga.

RO–b1–SE–9

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulos 5.4 e 6.8 e secção 9.1.2.

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

Teor da legislação nacional: Os transportes locais associados a explorações agrícolas e estaleiros de construção não têm de satisfazer certas disposições:
- a declaração de mercadorias perigosas não é exigida;
- as cisternas e contentores antigos construídos segundo a antiga legislação nacional e não segundo as prescrições do capítulo 6.8, que equipem instalações móveis de pessoal, podem continuar a ser utilizados;
- os veículos-cisterna antigos que não satisfazem as prescrições dos capítulos 6.7 ou 6.8, destinados ao transporte de matérias com os n.ºs ONU 1268, 1999, 3256 e 3257, munidos ou não de equipamento de colocação de revestimentos em pavimentos rodoviários, podem continuar a ser utilizados para operações de transporte local e na proximidade imediata de estaleiros de obras rodoviárias;
- no caso das instalações móveis de pessoal e dos veículos-cisterna com ou sem equipamento de colocação de revestimentos em pavimentos rodoviários não é exigido o certificado de aprovação.

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

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

RO–b1–SE–10

Objecto: Transporte de explosivos em cisterna.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Secção 4.1.4.

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

Teor da legislação nacional: A autoridade nacional competente aprovará os veículos que irão efectuar o transporte de explosivos em cisternas. O transporte em cisternas só é autorizado no caso dos explosivos enumerados na regulamentação ou mediante autorização especial da entidade competente.

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

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

Observações: Aplica-se apenas ao transporte nacional, neste caso essencialmente de natureza local. A regulamentação em questão já se encontrava em vigor antes de a Suécia aderir à União Europeia.
Apenas duas empresas efectuam transportes de explosivos em veículos-cisterna. Espera-se a transição para as emulsões num futuro próximo.
Antiga derrogação n.º 84.

RO–b1–SE–11

Objecto: Carta de condução.

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulo 8.2.

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

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

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

Observações: Transportes locais.

RO–b1–SE–12

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Anexo B, secção 7.2.4, V2 (1).

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

Teor da legislação nacional: A disposição especial V2 (1) da secção 7.4.2 apenas se aplica ao transporte de artifícios de divertimento com o n.º ONU 335 se a quantidade líquida de matéria explosiva exceder 3000 kg (4000 kg com reboque), desde que a afectação a artifícios de divertimento do n.º ONU 335 tenha sido feita de acordo com a tabela de classificação por defeito 2.1.3.5.5 da décima quarta edição revista das recomendações da ONU para o transporte de mercadorias perigosas.

Esta afectação deve ser feita com o acordo da autoridade competente e objecto de verificação na unidade de transporte.

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

Observações: O transporte de artifícios de divertimento está limitado a dois curtos períodos anuais: passagem de ano e fim de Abril/princípio de Maio. O transporte dos expedidores para os terminais pode ser efectuado, sem grandes problemas, pela actual frota de veículos EX aprovados. Em contrapartida, a sua distribuição aos pontos de venda e a restituição dos

excedentes aos terminais é dificultada pela falta de veículos EX aprovados. Os transportadores não estão interessados em realizar os investimentos necessários para poderem obter a aprovação dos veículos pois não conseguem rentabilizar esses investimentos. Esta situação põe em risco a existência de expedidores de artifícios de divertimento, dado não conseguirem colocar os seus produtos no mercado.

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

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

UK Reino Unido

RO–b1–UK–1

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Anexos A e B.

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

Teor da legislação nacional: Isenção das disposições relativas ao transporte de mercadorias perigosas para o transporte entre instalações privadas separadas por uma estrada. For Class 7 this derogation does not apply to any provisions of the Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002.

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

Observações: Esta situação pode facilmente ocorrer quando se transferem mercadorias entre instalações privadas situadas em lados opostos de uma estrada. Atendendo a que, na acepção comum, este tipo de operação não constitui transporte de mercadorias perigosas na via pública, não lhe deverão ser aplicadas as disposições relativas ao transporte de mercadorias perigosas.

RO–b1–UK–2

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Secção 8.3.3.

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

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

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

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

RO–b1–UK–3

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

Referência ao anexo I.1. da presente directiva: Capítulos 1.4, 4.1, 5.2 e 5.3.

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

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

Referência inicial à legislação nacional: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004 (regras para o transporte de mercadorias perigosas e utilização de equipamento sob pressão transportável), regra 7(13) e (14).

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

II

Transporte ferroviário

II.1. RID

Regulamento relativo ao transporte internacional ferroviário de mercadorias perigosas (RID), constante do Apêndice C da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), aplicável a partir de 1 de Janeiro de 2009.

II.1. Disposições transitórias adicionais

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

2. Os Estados-Membros podem autorizar a utilização no seu território de vagões e vagões-cisterna com bitola de 1520 mm construídos antes de 1 de Julho de 2005 e não conformes com a presente directiva, mas que tenham sido construídos de acordo com as prescrições nacionais aplicáveis em 30 de Junho de 2005, desde que esses vagões continuem a satisfazer os níveis de segurança exigidos.

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

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

4. Os Estados-Membros podem autorizar a utilização no seu território de tambores sob pressão, quadros de garrafas e cisternas construídos antes de 1 de Julho de 2007 e de outros recipientes construídos antes de 1 de Julho de 2003 e não conformes com a presente directiva, mas que tenham sido construídos de acordo com os requisitos aplicáveis à data da sua construção mas não anteriormente a 1 de Julho de 2005, no caso dos tambores sob pressão, quadros de garrafas e cisternas, ou a 1 de Julho de 2001, no caso dos outros recipientes, desde que tais equipamentos continuem a satisfazer os níveis de segurança exigidos.

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

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

7. Os Estados-Membros podem manter em vigor no seu território as disposições legislativas nacionais aplicáveis em 31 de Dezembro de 1996 relativas à afixação ou à utilização de um código de emergência ou etiqueta de perigo em vez do número de identificação de perigo previsto no anexo II.1 da presente directiva.

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

9. A presente directiva não prejudica o direito de os Estados-Membros adoptarem, no seu território, regulamentação relativa ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas de/para os territórios de Partes Contratantes da Organização para a Cooperação dos Caminhos-de-ferro (OSJD) que não sejam Partes Contratantes da COTIF. Essa regulamentação será aplicável apenas ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas em vagões homologados 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 no RID.

II.3. Disposições nacionais complementares

Derrogações para os Estados-Membros relativas ao transporte de mercadorias perigosas no seu território nos termos do n.º 2 do artigo 7°.

Numeração das derrogações: RA-a/b1/b2-MS-nn
RA = caminho-de-ferro
a/b1/b2= n.º 2, alínea a, subalíneas b1/b2), do artigo 7º
MS = abreviatura do Estado-Membro
Nn = número de ordem

Em conformidade com o n.º 2, alínea a), do artigo 7º

DE Alemanha

RA–a–DE–1

Objecto: Isenção para o transporte de pequenas quantidades de determinadas mercadorias para uso privativo.

Referência ao anexo II.1. da presente directiva: Quadro do capítulo 3.2 para determinados números ONU das classes 1 a 9.

Teor do anexo da directiva: Autorização de transporte e disposições.

Teor da legislação nacional: Classes 1 a 9; isenção para o transporte de muito pequenas quantidades de mercadorias diversas embaladas, para uso privativo; 50 kg por unidade de

transporte, no máximo; aplicam-se as disposições gerais de embalagem para a embalagem interior.

Referência inicial à legislação nacional: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 3.

Observações: Derrogação limitada a 31.12.2004.

N.º 14* na lista.

RA–a–DE–2

Objecto: Autorização de embalagem combinada.

Referência ao anexo II.1. da presente directiva: Ponto 4.1.10.4 MP2.

Teor do anexo da directiva: Interdição de embalagem combinada.

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

Referência inicial à legislação nacional: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 21.

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

FR França

RA–a–FR–1

Objecto: Transporte de bagagem registada em comboios de passageiros.

Referência ao anexo II.1. da presente directiva: Capítulo 7.7.

Teor do anexo da directiva: Matérias e objectos RID não admitidos a transporte como bagagem.

Teor da legislação nacional: As matérias e objectos admitidos a transporte como encomendas expresso podem ser transportadas como bagagem em comboios de passageiros.

Referência inicial à legislação nacional: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decreto de 5 de Junho de 2001 relativo ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas, «Decreto RID») – Artigo 18º.

RA–a–FR–2

Objecto: Volumes de matérias perigosas transportados por passageiros nos comboios.

Referência ao anexo II.1. da presente directiva: Capítulo 7.7.

Teor do anexo da directiva: Matérias e objectos RID não admitidos a transporte como bagagem de mão.

Teor da legislação nacional: O transporte como bagagem de mão de volumes de matérias perigosas para uso pessoal ou profissional dos passageiros é autorizado sob certas condições: apenas são aplicáveis as disposições relativas à embalagem, marcação e etiquetagem dos volumes constantes dos capítulos 4.1, 5.2 e 3.4.

Referência inicial à legislação nacional: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decreto de 5 de Junho de 2001 relativo ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas, «Decreto RID») – Artigo 19º.

Observações: É autorizado o transporte de recipientes de gás portáteis por pessoas com problemas respiratórios, na quantidade necessária para uma viagem.

RA–a–FR–3

Objecto: Transporte para fins próprios do transportador ferroviário.

Referência ao anexo II.1. da presente directiva: Secção 5.4.1.

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

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

Referência inicial à legislação nacional: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decreto de 5 de Junho de 2001 relativo ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas, «Decreto RID») – n.º 2 do artigo 20º.

RA–a–FR–4

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

Referência ao anexo II.1. da presente directiva: Secção 5.3.1.

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

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

Referência inicial à legislação nacional: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decreto de 5 de Junho de 2001 relativo ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas, «Decreto RID») – n.º 1 do artigo 21º.

RA–a–FR–5

Objecto: Isenção da obrigação de etiquetagem de vagões que transportem pequenos contentores.

Referência ao anexo II.1. da presente directiva: Secção 5.3.1.

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

Teor da legislação nacional: Se as etiquetas apostas nos pequenos contentores forem claramente visíveis, os vagões não têm de ser etiquetados.

Referência inicial à legislação nacional: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decreto de 5 de Junho de 2001 relativo ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas, «Decreto RID») – n.º 2 do artigo 21º.

RA–a–FR–6

Objecto: Isenção da obrigação de etiquetagem de vagões que transportem veículos rodoviários carregados com volumes.

Referência ao anexo II.1. da presente directiva: Secção 5.3.1.

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

Teor da legislação nacional: Se os veículos rodoviários estiverem etiquetados com etiquetas correspondentes aos volumes que transportam, os vagões não têm de ser etiquetados.

Referência inicial à legislação nacional: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (Decreto de 5 de Junho de 2001 relativo ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas, «Decreto RID») – n.º 3 do artigo 21º.

SE Suécia

RA–a–SE–1

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

Referência ao anexo II.1. da presente directiva: Secção 5.3.1.

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

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

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

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

UK Reino Unido

RA–a–UK–1

Objecto: Transporte de fontes radioactivas de baixo risco, nomeadamente relógios, detectores de fumo e bússolas.

Referência ao anexo II.1. da presente directiva: Maioria das prescrições do RID.

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

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

Referência inicial à legislação nacional: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996 (regras para a embalagem, etiquetagem e transporte de matérias radioactivas por caminho-de-ferro), regra 2(6) [com a redacção que lhe foi dada pelo apêndice 5 das regras para o transporte de mercadorias perigosas — Carriage of Dangerous Goods (Amendement) Regulations 1999].

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

RA–a–UK–2

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

Referência ao anexo II.1. da presente directiva: Subsecções 7.5.2.1 e 7.5.2.2.

Teor do anexo da directiva: Restrições para certos tipos de carregamento em comum.

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

Referência inicial à legislação nacional: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996 (regras para a embalagem, etiquetagem e transporte de matérias radioactivas por caminho-de-ferro), regra 2(6) [com a redacção que lhe foi dada pelo apêndice 5 das regras para o transporte de mercadorias perigosas — Carriage of Dangerous Goods (Amendement) Regulations 1999].

Observações: O Reino Unido pretende autorizar variantes das regras relativas ao carregamento em comum de explosivos de diferentes tipos e de explosivos com outras mercadorias perigosas. As variantes comportarão uma limitação de quantidade para uma ou várias partes constituintes do carregamento e apenas serão permitidas se tiverem sido tomadas

todas as medidas razoavelmente exequíveis para evitar que os explosivos entrem em contacto com as outras mercadorias ou as possam pôr em perigo ou ser postos em perigo por elas.

Exemplos de variantes que o Reino Unido poderá pretender autorizar:

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

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

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

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

RA–a–UK–3

Objecto: Autorizar “quantidades totais máximas por unidade de transporte" diferentes para as mercadorias da classe 1 nas categorias de transporte 1 e 2 do quadro do ponto 1.1.3.1.

Referência ao anexo II.1. da presente directiva: Subsecção 1.1.3.1.

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

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

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

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

RA–a–UK–4

Objecto: Adopção da derrogação RA–a–FR–6.

Referência ao anexo II.1. da presente directiva: Subsecção 5.3.1.3.2.

Teor do anexo da directiva: Derrogações às prescrições relativas à sinalização no caso do transporte combinado rodo-ferroviário.

Teor da legislação nacional: A prescrição relativa à sinalização não se aplica nos casos em que as placas-etiquetas dos veículos são claramente visíveis.

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

Observações: O Reino Unido sempre aplicou esta disposição nacional.

Em conformidade com o n.º 2, alínea a, subalínea b1), do artigo 7º

DE Alemanha

RA–b1–DE–1

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

Referência ao anexo II.1. da presente directiva: Secção 7.3.1.

Teor do anexo da directiva: Transporte a granel.

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

Referência inicial à legislação nacional: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 11.

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

Ver também Acordo Multilateral M137.

Nº 4* na lista.

RA–b1–DE–2

Objecto: Transporte de resíduos perigosos embalados.

Referência ao anexo II.1. da presente directiva: Partes 1 a 5.

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

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

Referência inicial à legislação nacional: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 20.

Observações: N.º 6* na lista.

SE Suécia

RA–b1–SE–1

Objecto: Transporte de resíduos perigosos para instalações de eliminação.

Referência ao anexo II.1. da presente directiva: Parte 2 e capítulos 5.2 e 6.1.

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

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

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

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

III

Transporte fluvial

III.1. ADN

Regulamentos anexos ao Acordo europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por via navegável interior (ADN), aplicável a partir de 1 de Janeiro de 2009, e alíneas f) e h) do artigo 3°, n.º 1 e 3 do artigo 8° e artigos 17° e 18° do Acordo ADN, subentendendo-se que o termo "Parte Contratante" é substituído pelo termo "Estado-Membro", conforme aplicável.

III.2. Disposições transitórias adicionais

-

III.3. Disposições nacionais complementares

-

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. DENOMINAÇÃO DA PROPOSTA

Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas

2. CONTEXTO GPA/OPA (GESTÃO POR ACTIVIDADES / ORÇAMENTO POR ACTIVIDADES)

Domínio político: *energia e transportes*

Actividade: *segurança e protecção dos utilizadores dos serviços energéticos e de transportes*

3. RUBRICAS ORÇAMENTAIS

3.1. Rubricas orçamentais (rubricas operacionais e rubricas de assistência técnica e administrativa conexas – antigas rubricas BA), incluindo as designações:

Segurança dos transportes 06 0701 00

3.2. Duração da acção e da incidência financeira:

Indefinida, com início em 2008

3.3. Características orçamentais:

Rubrica orçamental	Tipo de despesas		Nova	Contribuição EFTA	Contribuições de países candidatos	Rubrica das perspectivas financeiras
06 0701 00	Não obrig.	Diferenciada[18]	NÃO	NÃO	NÃO	Nº [1A]

[18] Dotação não diferenciadas, seguidamente referidas pela sigla DND.

4. RESUMO DOS RECURSOS

4.1. Recursos financeiros

4.1.1. Resumo das dotações de autorização (DA) e das dotações de pagamento (DP)

(Ano n = 2006)

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de despesas	Secção n.º		Ano n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e se-guintes	Total
Despesas operacionais[19]									
Dotações de autorização (DA)	8.1.	a			0,5		0,5		1,0
Dotações de pagamento (DP)		b			0,5		0,5		1,0
Despesas administrativas incluídas no montante de referência[20]									
Assistência técnica e administrativa (DND)	8.2.4.	c							
MONTANTE TOTAL DE REFERÊNCIA									
Dotações de autorização		a+c			**0,5**		**0,5**		**1,0**
Dotações de pagamento		b+c			**0,5**		**0,5**		**1,0**
Despesas administrativas <u>não</u> incluídas no montante de referência[21]									
Recursos humanos e despesas conexas (DND)	8.2.5.	d							
Despesas administrativas, para além das relativas a recursos humanos e despesas conexas, não incluídas no montante de referência (DND)	8.2.6.	e							
Total indicativo do custo da acção									
TOTAL das DA, incluindo o custo dos recursos humanos		a+c +d +e							

19 Despesas fora do âmbito do capítulo xx 01 do título xx em questão.

20 Despesas abrangidas pelo capítulo xx 01, com excepção dos artigos xx 01 04 ou xx 01 05.

21 Despesas abrangidas pelo capítulo xx 01, com excepção dos artigos xx 01 04 ou xx 01 05.

TOTAL das DP, incluindo o custo dos recursos humanos		b+c +d +e							

Informações relativas ao co-financiamento

Milhões de euros (3 casas decimais)

Organismos co-financiadores		Ano n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e se-guintes	Total
……	f							
TOTAL das DA, incluindo o co-financiamento	a+c +d +e +f							

4.1.2. Compatibilidade com a programação financeira

☐ A proposta é compatível com a programação financeira existente.

☐ A proposta implicará a reprogramação da rubrica correspondente das perspectivas financeiras.

☐ A proposta pode exigir a aplicação do disposto no Acordo Interinstitucional[22] (i.e., instrumento de flexibilidade ou revisão das perspectivas financeiras).

4.1.3. Incidência financeira nas receitas

☐ A proposta não tem incidência financeira nas receitas

☐ A proposta tem incidência financeira – o efeito a nível das receitas é o seguinte:

Milhões de euros (1 casa decimal)

		Antes da acção	Situação após a acção					
Rubrica orçamental	Receitas	[Ano n -1]	[Ano n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][23]
	a) Receitas em termos absolutos							
	b) Modificação das receitas	*Δ*						

22 Ver pontos 19 e 24 do Acordo Interinstitucional.

23 Caso necessário, devem ser acrescentadas colunas adicionais, como, por exemplo, se a duração da acção exceder 6 anos.

4.2. Recursos humanos ETI – equivalentes a tempo inteiro (incluindo funcionários, pessoal temporário e externo) – ver mais informações no ponto 8.2.1.

Necessidades anuais	Ano n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e seguintes
Recursos humanos – número total de efectivos						

5. CARACTERÍSTICAS E OBJECTIVOS

5.1. Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo

A parte financeira da proposta e a presente ficha apenas dizem respeito à tradução dos acordos internacionais, que constituem anexos da directiva proposta, para as línguas comunitárias. A proposta não tem incidências no orçamento da União Europeia.

O problema coloca-se ao nível dos anexos das Directivas-quadro 94/55/CE e 96/49/CE relativas ao transporte de matérias perigosas, que estabelecem o seguinte: "Nota: serão publicadas versões nas línguas oficiais das Comunidades logo que tenha sido preparado um texto codificado e estejam prontas as diferentes traduções". O entendimento do Serviço Jurídico é que os Acordos ADR e RID têm de ser traduzidos e publicados pela Comissão em todas as línguas oficiais das Comunidades. Os Acordos ADR/RID (e ADN) têm cerca de 1000 páginas cada e são alterados de dois em dois anos - as alterações correspondem a 150-200 páginas por documento e por ciclo bienal. Ora, após o último alargamento, a Comissão não conseguiu efectuar aquele volume de traduções. Desde 2003 (ciclos que abrangem os anos de 2003, 2004, 2005 e o seguinte, 2007, já na calha), apenas foram traduzidas e publicadas as alterações das directivas da Comissão, mas não os seus anexos. Os Estados-Membros dispõem, por conseguinte, dos actos comunitários que devem servir de base às medidas legislativas nacionais, mas a Comunidade ficou sem o poder de exigir a adopção das medidas nacionais ou de iniciar, se necessário, processos por infracção. Os Acordos ADR, RID e ADN estão apenas disponíveis em inglês e francês e, no caso do RID, também em alemão. De dois em dois anos, os Estados-Membros traduzem para a sua legislação nacional as versões consolidadas dos acordos que aplicam. Por norma, os Estados-Membros não utilizam as traduções feitas na Comissão para o efeito, motivo por que a sua utilidade prática é questionável.

5.2. Valor acrescentado resultante da intervenção comunitária, coerência da proposta com outros instrumentos financeiros e eventuais sinergias

Com a nova proposta de directiva, o objectivo é deixar de efectuar as traduções a nível comunitário e delegar nos Estados-Membros quer a tradução quer a publicação dos acordos nas línguas nacionais. A Comissão deverá, por conseguinte, apoiar financeiramente as traduções nacionais, tendo presente que as economias realizadas a nível de custos de tradução e de publicação compensarão o apoio financeiro concedido aos Estados-Membros. As primeiras dotações necessárias deverão estar disponíveis a partir do exercício orçamental de 2009 e, seguidamente, de dois em dois anos.

5.3. Objectivos e resultados esperados da proposta e indicadores conexos no contexto da GPA

Objectivo estratégico da Comissão: segurança

Objectivo geral das DG: segurança intrínseca e extrínseca

Objectivo operacional das DG: reforçar a segurança do transporte

A directiva proposta simplificará e harmonizará as regras aplicáveis aos transportes comunitários de mercadorias perigosas e reforçará a segurança do transporte.

A parte financeira da proposta tornará possível a transposição da directiva, ao disponibilizar as traduções nacionais dos acordos internacionais anexos em todas as línguas comunitárias.

5.4. Modalidades de execução (indicativo)

☐ ***Gestão centralizada***

- ☐ directamente pela Comissão
- ☐ indirectamente por delegação a:
  - ☐ agências de execução
  - ☐ organismos a que se refere o artigo 185º do Regulamento Financeiro, criados pelas Comunidades
  - ☐ organismos nacionais do sector público/organismos com missão de serviço público

☐ ***Gestão partilhada ou descentralizada***

- ☐ com os Estados-Membros
- ☐ com países terceiros

☐ ***Gestão conjunta com organizações internacionais (especificar)***

Observações:

6. CONTROLO E AVALIAÇÃO

6.1. Sistema de controlo

A Comissão receberá os documentos produzidos e efectuará o pagamento nessa base.

6.2. Avaliação

6.2.1. Avaliação ex-ante

Foi realizada uma avaliação de impacto, em que a opção preferencial era a medida legislativa proposta, ou seja, a simplificação e harmonização das regras da UE relativas ao transporte de mercadorias perigosas. Esta opção também recebeu parecer favorável em todas as consultas. A componente financeira da proposta constitui um pré-requisito necessário à conclusão da medida de simplificação.

6.2.2. Medidas tomadas na sequência de uma avaliação intercalar/ex-post (lições tiradas de experiências anteriores semelhantes)

Foi realizada uma avaliação do domínio político por consultores externos em 2004-2005: "Avaliação da política da UE no domínio do transporte de mercadorias perigosas desde 1994", conforme indicado no ponto 1.3.1 da avaliação de impacto. A avaliação veio confirmar a ideia que presidiu à apresentação da proposta.

6.2.3. Condições e frequência das avaliações futuras

Em 2015, será efectuada uma avaliação equivalente à prevista no ponto 6.2.2.

7. MEDIDAS ANTIFRAUDE

Atendendo a que a Comissão apenas efectuará o pagamento no acto de recepção dos documentos produzidos (traduções nacionais dos acordos internacionais), cuja qualidade poderá ser verificada, não existe o risco de fraude.

8. INFORMAÇÕES SOBRE OS RECURSOS

8.1. Objectivos da proposta em termos de custos (Ano n = 2006)

Dotações de autorização em milhões de euros (3 casas decimais)

(Indicar os objectivos, as acções e as realizações)	**Tipo de realização**	**Custo médio**	**Ano** n		**Ano** n+1		**Ano** n+2		**Ano** n+3		**Ano** n+4		**Ano** n+5 **e seguintes**		**TOTAL**	
			N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo Total	N.º de realizações	Custo Total	N.º de realizações	Custo Total	N.º de realizações	Custo Total	N.º de realizações	Custo Total	N.º de realizações	Custo Total
OBJECTIVO OPERACIONAL n.º 1[24] Reforçar a segurança do transporte																
Acção 1 Proposta de directiva relativa ao transporte de mercadorias perigosas																
Produto 1	Traduções	0,01					50	0,5			50	0,5			100	1,0
Subtotal Objectivo 1		0,01					50	0,5			50	0,5			100	1,0
CUSTO TOTAL		0,01					50	0,5			50	0,5			100	1,0

[24] Tal como descrito na secção 5.3

8.2. Despesas administrativas

8.2.1. Recursos humanos - número e tipo de efectivos

Tipos de lugares		Pessoal a afectar à gestão da acção mediante a utilização dos recursos existentes e/ou adicionais (**número de lugares/ETI**)					
		Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5
Funcionários ou agentes temporários[25] (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Pessoal financiado[26] pelo art. XX 01 02							
Outro pessoal[27] financiado pelo art. XX 01 04/05							
TOTAL							

8.2.2. Descrição das tarefas decorrentes da acção

8.2.3. Origem dos recursos humanos (estatutários)

- ☐ Lugares actualmente afectados à gestão do programa a substituir ou a prolongar
- ☐ Lugares pré-afectados no âmbito do exercício EPA/AO relativo ao ano n
- ☐ Lugares a solicitar no próximo processo EPA/AO
- ☐ Lugares a reafectar mediante a utilização dos recursos existentes dentro do serviço gestor (reafectação interna)
- ☐ Lugares necessários para o ano n, embora não previstos no exercício EPA/AO do ano em questão

[25] Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.
[26] Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.
[27] Cujo custo está incluído no montante de referência.

8.2.4. Outras despesas administrativas incluídas no montante de referência (XX 01 04/05 – Despesas de gestão administrativa)

Milhões de euros (3 casas decimais)

Rubrica orçamental (número e designação)	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5 e seguintes	TOTAL
1 Assistência técnica e administrativa (incluindo custos de pessoal conexos)							
Agências de execução[28]							
Outras formas de assistência técnica e administrativa							
- *intra muros*							
- *extra muros*							
Total da assistência técnica e administrativa							

8.2.5. Custo dos recursos humanos e custos conexos não incluídos no montante de referência

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de recursos humanos	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5 e seguintes
Funcionários e agentes temporários (XX 01 01)						
Pessoal financiado pelo art. XX 01 02 (auxiliares, PND, agentes contratados, etc.) (indicar a rubrica orçamental)						
Total do custo dos recursos humanos e custos conexos (NÃO incluídos no montante de referência)						

Cálculo – **Funcionários e agentes temporários**

[28] Deve ser feita referência à ficha financeira legislativa específica relativa à(s) agência(s) de execução em questão.

Cálculo – **Pessoal financiado ao abrigo do art. XX 01 02**

8.2.6. Outras despesas administrativas <u>não</u> incluídas no montante de referência

Milhões de euros (3 casas decimais)

	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5 e se-guintes	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Deslocações em serviço							
XX 01 02 11 02 – Reuniões e conferências							
XX 01 02 11 03 – Comités[29]							
XX 01 02 11 04 – Estudos e consultas							
XX 01 02 11 05 – Sistemas de informação							
2 Total de outras despesas de gestão (XX 01 02 11)							
3 Outras despesas de natureza administrativa (especificar, indicando a rubrica orçamental)							
Total das despesas administrativas, excluindo recursos humanos e custos conexos, (NÃO incluídas no montante de referência)							

Cálculo – ***Outras despesas administrativas <u>não</u> incluídas no montante de referência***

[29] Especificar o tipo de comité e o grupo a que pertence.