COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 12.2.2014
COM(2014) 67 final

2014/0035 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

que estabelece a posição a adotar pela União na 53.ª sessão do comité de peritos da OTIF para o transporte de mercadorias perigosas a respeito de determinadas alterações ao apêndice C da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF) aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2015

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

A decisão do Conselho proposta tem por finalidade estabelecer a posição da União Europeia na sessão do comité de peritos da OTIF para o transporte de mercadorias perigosas (a seguir, «comité de peritos do RID»), agendada para 22 de maio de 2014, no que respeita a certas alterações das disposições técnicas e administrativas do anexo do apêndice C da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), que deverão ser decididas pelo referido comité.

O anexo supramencionado, conhecido por «RID» (*Regulamento relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas*), regula o transporte internacional de mercadorias perigosas por caminho de ferro entre os Estados Contratantes da COTIF que aplicam o RID (Estados Contratantes do RID).

2. RESULTADOS DA CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

As disposições internacionais relativas ao transporte de mercadorias perigosas são estabelecidas por várias organizações internacionais, como a OTIF, a Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), e agências especializadas das Nações Unidas. Uma vez que as normas devem ser compatíveis, desenvolveu-se entre as organizações envolvidas neste trabalho um complexo sistema internacional de coordenação e harmonização. As disposições são adaptadas de dois em dois anos.

No processo de preparação das alterações supramencionadas efetuaram-se consultas com um amplo leque de peritos dos setores público e privado e tiveram lugar as seguintes reuniões técnicas:

– No subcomité de peritos da ONU para o transporte de mercadorias perigosas:

1) 41.ª sessão, Genebra, 25 de junho a 4 de julho de 2012

2) 42.ª sessão, Genebra, 3 a 11 de dezembro de 2012

3) 43.ª sessão, Genebra, 24 a 28 de junho de 2013 e

4) 44.ª sessão, Genebra, 25 de novembro a 4 de dezembro de 2013;

– Na Reunião Comum UNECE-OTIF do comité de peritos do RID e do grupo de trabalho sobre o transporte de mercadorias perigosas:

1) sessão de outono, Genebra, 17 a 21 de setembro de 2012

2) sessão da primavera, Berna, 18 a 22 de março de 2013

3) sessão de outono, Genebra, 17 a 27 de setembro de 2013 e

4) nova Reunião Comum, sessão da primavera, agendada para 17-21 de março de 2014 em Berna, que se espera venha a recomendar outras alterações, aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2015;

– No grupo de trabalho permanente do comité de peritos do RID:

1) 1.ª sessão, Riga, 12 a 15 de novembro de 2012 e

2) 2.ª sessão, Copenhaga, 18 a 22 de novembro de 2013.

Nestas reuniões, os comités de peritos analisaram e trabalharam as diferentes propostas de alteração. Na maior parte dos casos, a recomendação foi acordada por unanimidade. Algumas propostas foram recomendadas por opinião maioritária dos peritos. O comité de peritos do RID decidirá sobre estas propostas em 22 de maio de 2014.

O comité do transporte de mercadorias perigosas, criado ao abrigo da Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas[1], discutiu as propostas a título preliminar na sua reunião de 12 de dezembro de 2013.

A Agência Ferroviária Europeia (ERA) efetuou um estudo exaustivo do impacto da utilização de detetores de descarrilamento[2], concluindo que a sua obrigatoriedade para os vagões que transportam determinadas mercadorias perigosas não apresenta vantagens que contrabalancem os custos.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

A União Europeia aderiu à COTIF em julho de 2011, em virtude da Decisão 2013/103/UE do Conselho[3]. A COTIF é um acordo misto, no qual tanto a União como os Estados-Membros são partes contratantes. O anexo III da decisão estabelece as disposições internas a aplicar pelo Conselho, os Estados-Membros e a Comissão nos trabalhos no quadro da OTIF. Em matérias da competência exclusiva da UE, a UE vota com o número de votos de todos os Estados-Membros que são membros da COTIF. 26 Estados-Membros da UE são igualmente membros da COTIF. Atualmente, os Estados contratantes do RID são 46 e os Estados membros da OTIF 48.

A União aplica as disposições do RID a todas as operações de transporte no território da UE desde 1 de janeiro de 1997, inicialmente por força da Diretiva 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[4]. Em 2008, a Diretiva 96/49/CE foi revogada pela Diretiva 2008/68/CE, que segue os princípios da sua antecessora.

A Diretiva 2008/68/CE estabelece, no artigo 4.º (respeitante aos países terceiros), que «o transporte de mercadorias perigosas entre os Estados-Membros e países terceiros é autorizado sob reserva do cumprimento dos requisitos dos Acordos ADR, RID ou ADN, salvo disposição em contrário constante dos anexos»[5]. Além disso, de acordo com o considerando 12, «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 e da [...] diretiva». A matéria a que respeitam as alterações em causa é, portanto, da competência exclusiva da União.

---

1 JO L 260 de 30.9.2008, p. 13.

2 Estudo do impacto da utilização de dispositivos de deteção de descarrilamento no sistema ferroviário da UE, ERA/REP/03-2009/SAF.

3 Decisão do Conselho, de 16 de junho de 2011, relativa à assinatura e celebração do Acordo entre a União Europeia e a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários sobre a Adesão da União Europeia à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Vílnius, de 3 de junho de 1999, JO L 51 de 23.2.2013, p. 1.

4 JO L 235 de 17.09.1996, p. 25.

5 ADR e ADN são as siglas dos acordos internacionais relativos ao transporte de mercadorias perigosas respetivamente por estrada e por via navegável interior.

Assim, em conformidade com o artigo 35.º do título VI da COTIF, uma vez que o comité de peritos do RID decida sobre as alterações, estas entram em vigor para todas as partes contratantes no primeiro dia do sexto mês seguinte ao da sua notificação às partes pelo Secretário-Geral. Uma parte contratante pode formular objeções no prazo de quatro meses a contar da data da notificação. Se um quarto das partes contratantes formular objeções, a alteração não entra em vigor.

Para as partes contratantes que tenham formulado objeções a uma decisão no prazo previsto, a aplicação do apêndice C, na sua totalidade, é suspensa, no que respeita ao tráfego com e entre essas partes, a partir do momento em que a decisão produz efeitos. Contudo, se se tratar de objeção à validação de uma norma técnica ou à adoção de uma prescrição técnica uniforme, só essa norma ou prescrição fica suspensa, no que respeita ao tráfego com e entre os Estados membros da OTIF, a partir do momento em que a decisão produz efeitos; o mesmo é válido se se tratar de objeção parcial.

Salvo se as partes formularem um número suficiente de objeções, as alterações consideradas na presente proposta deverão entrar em vigor em 1 de janeiro de 2015 e tornar-se vinculativas para a União e os Estados-Membros, passando a constituir parte integrante do acervo da União.

Por último, de acordo com o artigo 38.º do título VII da COTIF, para efeitos do exercício do direito de voto e do direito de objeção previsto no artigo 35.º, n.^{os} 2 e 4, as organizações regionais, em especial a União Europeia, dispõem de um número de votos igual ao dos seus membros que são igualmente membros da organização.

A proposta foi elaborada com base nas disposições da decisão do Conselho sobre a adesão da União Europeia à COTIF (Decisão 2013/103/UE). A base jurídica da decisão do Conselho proposta é o artigo 91.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

A proposta de decisão do Conselho contém, no seu anexo, a relação detalhada das alterações previstas, especificando as que podem ser aceites pela União e as que devem ser rejeitadas. Na sua maior parte, as alterações previstas são consideradas apropriadas para garantir a segurança e eficiência económica do transporte de mercadorias perigosas, tendo em conta o progresso tecnológico, pelo que podem ser aceites.

No entanto, a alteração enumerada com o número 9 no anexo do projeto de decisão não está suficientemente amadurecida para se poder tomar uma decisão com vista à sua entrada em vigor em 1 de janeiro de 2015, pelo que a decisão deverá ser adiada.

A alteração 14, relativa à utilização obrigatória de detetores de descarrilamento, já foi discutida no quadro da revisão de 1 de janeiro de 2013, tendo-se adiado a decisão. Embora alguns Estados-Membros apoiem a iniciativa, outros opõem-se-lhe. Segundo o estudo de impacto efetuado pela ERA, os benefícios da medida não compensariam os custos e há alternativas mais eficazes. Propõe-se, assim, a oposição a esta alteração na fase presente. Esta posição não prejudica, todavia, o prosseguimento dos trabalhos e outras iniciativas neste domínio.

Caso as alterações adotadas pelo comité de peritos do RID não sejam consentâneas com a posição da União estabelecida no anexo do projeto de decisão, a União deverá formular uma objeção mediante o procedimento estabelecido no artigo 35.º, n.º 4, do título VI da COTIF, a fim de evitar a sua entrada em vigor.

4. APLICAÇÃO NA UNIÃO EUROPEIA

As alterações supramencionadas, na medida em que se tornem vinculativas para a União, deverão ser incorporadas na Diretiva 2008/68/CE relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas, que aplica as regras uniformes da COTIF ao transporte rodoviário, ferroviário e fluvial de mercadorias perigosas nos Estados-Membros e entre os Estados-Membros. Para o efeito, a Comissão foi habilitada a adaptar ao progresso científico e técnico o anexo II, secção II.1, da Diretiva 2008/68/CE. Uma vez terminado o prazo para formular objeções, que se inicia com a notificação pelo Secretário-Geral da OTIF, a Comissão lançará o processo de adaptação.

2014/0035 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

que estabelece a posição a adotar pela União na 53.ª sessão do comité de peritos da OTIF para o transporte de mercadorias perigosas a respeito de determinadas alterações ao apêndice C da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF) aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2015

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

(1) A União aderiu à Convenção relativa aos Transportes Ferroviários Internacionais, de 9 de maio de 1980, com a redação dada pelo Protocolo de Vílnius, de 3 de junho de 1999 (a seguir, «COTIF»), em virtude da Decisão 2013/103/UE do Conselho, de 16 de junho de 2011, relativa à assinatura e celebração do Acordo entre a União Europeia e a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários sobre a adesão da União Europeia à referida Convenção[6].

(2) Todos os Estados-Membros, com exceção de Chipre e de Malta, são partes contratantes na COTIF.

(3) A Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas[7] estabelece prescrições para o transporte de mercadorias perigosas por estrada, caminho de ferro ou via navegável interior nos Estados-Membros ou entre os Estados-Membros, por remissão para o Regulamento relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas, que constitui o apêndice C da COTIF (anexo RID). No seu artigo 4.º, esta diretiva estabelece que «o transporte de mercadorias perigosas entre os Estados-Membros e países terceiros é autorizado sob reserva do cumprimento dos requisitos dos Acordos ADR, RID ou ADN, salvo disposição em contrário constante dos anexos». A matéria a que respeita o referido regulamento e suas alterações é, portanto, da competência exclusiva da União.

(4) O comité de peritos para o transporte de mercadorias perigosas, criado em conformidade com o artigo 13.º, n.º 1, alínea d), da COTIF, deverá decidir sobre determinadas alterações ao anexo RID na sua 53.ª sessão, agendada para 22 de maio de 2014. Estas alterações, que respeitam a normas técnicas ou a prescrições técnicas uniformes, têm por objetivo assegurar a segurança e eficiência do transporte de mercadorias perigosas sem deixar de ter em conta a evolução técnica e científica no setor e o aparecimento de novas matérias e artigos cujo transporte apresenta perigo.

---

6 JO L 51 de 23.2.2,2013, p. 1.

7 JO L 260 de 30.9.2008, p. 13.

(5) O comité para o transporte de mercadorias perigosas, criado pelo artigo 9.º da Diretiva 2008/68/CE, discutiu estas alterações a título preliminar.

(6) As alterações propostas justificam-se e são benéficas, na sua maior parte, pelo que a União lhes deverá dar o seu acordo. Algumas, contudo, não são proporcionais aos riscos criados nas operações de transporte, ou não contribuem eficazmente para melhorar a segurança das operações de transporte, pelo que não devem ter esse acordo. Se estas últimas forem aprovadas, a União deverá formular uma objeção, mediante o procedimento estabelecido no artigo 35.º, n.º 4, do título VII da COTIF.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º
Posição da União Europeia

1. A posição a adotar pela União Europeia na 53.ª sessão do comité de peritos para o transporte de mercadorias perigosas, no âmbito da Convenção relativa aos Transportes Ferroviários Internacionais, é a definida no anexo da presente decisão.

2. As alterações menores a documentos mencionados no anexo da presente decisão podem ser aceites pelos representantes da União no órgão supramencionado sem que seja necessária uma nova decisão do Conselho.

Artigo 2.º

Depois de adotada, a decisão do órgão supramencionado será publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 3.º
Entrada em vigor

A presente decisão entra em vigor no dia da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente