4. Observações na especialidade

4.1. A proposta de directiva prevê no n.º 9 do artigo 6.º uma proibição de discriminação em relação à excepção dos «transportes locais». O mesmo gostaria o Comité de ver aplicado à excepção constituída pelos transportes *ad hoc* prevista no n.º 11 do artigo 6.º.

4.2. A proposta refere na apresentação da «situação actual» que a directiva deveria ter entrado em vigor em 1 de Janeiro de 1999.

4.3. Como tal não aconteceu até à data, continua a aplicar-se o direito nacional.

4.4. O Comité entende a posição expectante assumida pela Comissão numa primeira fase quando da apresentação da proposta de directiva; considera, no entanto, que a proposta ora em apreço produz efeito em tempo oportuno, antes de expiradas as disposições transitórias.

Bruxelas, 22 de Setembro de 1999.

A Presidente

do Comité Económico e Social

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 96/49/CE relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas»⁽¹⁾

(1999/C 329/04)

Em 7 de Junho de 1999, o Conselho decidiu, em conformidade com o disposto no n.º 1, alínea c), do artigo 71.º do Tratado CE, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, a Secção de Transportes, Energia, Infra-Estruturas e Sociedade da Informação emitiu parecer em 20 de Julho de 1999, sendo relator H. Giesecke.

Na 366.ª reunião plenária de 22 e 23 de Setembro de 1999 (sessão de 22 de Setembro), o Comité Económico e Social adoptou, por 110 votos a favor, com 2 abstenções, o seguinte parecer.

1. Introdução

1.1. Em todos os Estados-Membros da União Europeia, a população segue atentamente a questão dos transportes de mercadorias perigosas e as medidas adoptadas nesta matéria.

1.2. A proposta ora apresentada destina-se a garantir as normas de segurança e os padrões de qualidade do transporte ferroviário de mercadorias perigosas.

1.3. Diz respeito à Directiva 96/49/CE, que ainda não pôde ser transposta integralmente.

1.4. O problema essencial reside no facto de o Comité Europeu de Normalização (CEN) não ter concluído a elaboração das normas comuns da CE aplicáveis ao acondicionamento (recipientes) das mercadorias perigosas da classe 2 (gases) de que fora incumbido de acordo com a Directiva 94/55/CE.

1.5. Esses gases são transportados por caminho-de-ferro acondicionados, por exemplo, em isqueiros, embalagens aerossóis, fogões de campismo, como combustível de aquecimento para consumo doméstico ou para fins industriais.

1.6. Existem em todos os Estados-Membros há cerca de 80 anos várias disposições em matéria de direito industrial e de direito de tráfego relativas ao acondicionamento e transporte de mercadorias perigosas da classe 2 (gases).

1.7. Essas regulamentações nacionais podem ser bastante diferentes sobretudo devido a condições climáticas (por exemplo, na Finlândia ou Grécia), mais que não seja do ponto de vista técnico. Daí a necessidade de uma norma europeia comum.

1.8. As medidas de normalização afectam governos e associações profissionais em todos os Estados-Membros. É, por conseguinte, necessário que se crie um certo consenso a nível de cada país.

⁽¹⁾ JO C 181 de 26.6.1999, p. 25.

1.9. As propostas nacionais e as das associações europeias deverão ser concordantes, embora actualmente os interesses diverjam bastante. Tal não justifica, no entanto, na opinião do Comité, que não exista ainda qualquer norma CEN, apesar das exigências em matéria de segurança e de protecção do ambiente.

2. A proposta de directiva da Comissão

2.1. Na introdução são apresentadas as razões pelas quais a Comissão pretende alargar os prazos previstos na Directiva 96/49/CE.

2.2. Ela própria propõe prazos e, devido à complexidade da questão, prevê mesmo o seu posterior prolongamento mediante recurso ao «comité de adaptação» nos termos do artigo 9.º.

2.3. Uma proposta complementar prevê que se continuem a aplicar «condições ad-hoc» exclusivamente aos transportes nacionais de mercadorias perigosas.

3. Observações na generalidade

3.1. Pelas razões expostas, o CES considera que a proposta de directiva da Comissão é pertinente, devendo ser acolhida favoravelmente.

3.2. O Comité recomenda que seja permitido a alguns Estados-Membros aplicar, no caso de transportes locais, normas mais estritas do que as previstas no RID, o que favorecerá também a igualdade de oportunidades com os transportes rodoviários.

3.3. No entanto, como as exigências podem também ser menores, o Comité solicita à Comissão que esclareça o que entende por «transportes locais». Em circunstância alguma deverão ser entendidos como um alargamento excessivo de um sector de distribuição para partes mais importantes.

3.4. Tendo em conta vários casos ocorridos no passado, o Comité espera que as entidades governamentais competentes estabeleçam critérios mais severos para a concessão de derrogações para transportes *ad hoc*.

4. Observações na especialidade

4.1. A proposta de directiva prevê no n.º 9 do artigo 6.º uma proibição de discriminação em relação à excepção dos «transportes locais». O mesmo gostaria o Comité de ver aplicado à excepção constituída pelos transportes *ad hoc* prevista no n.º 11 do artigo 6.º.

4.2. A proposta refere na apresentação da «situação actual» que a directiva deveria ter entrado em vigor em 1 de Janeiro de 1999.

4.3. Como tal não aconteceu até à data, continua a aplicar-se o direito nacional.

4.4. O Comité entende a posição expectante assumida pela Comissão numa primeira fase quando da apresentação da proposta de directiva; considera, no entanto, que a proposta ora em apreço produz efeito em tempo oportuno, antes de expiradas as disposições transitórias.

Bruxelas, 22 de Setembro de 1999.

A Presidente

do Comité Económico e Social

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI