



Bruxelas, 17.5.2018  
COM(2018) 279 final

2018/0140 (COD)

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2018) 231 final} - {SWD(2018) 183 final} - {SWD(2018) 184 final}

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA

#### • **Justificação e objetivos da proposta**

As mudanças tecnológicas estão a afetar todas as áreas da sociedade e da economia e a transformar as vidas dos cidadãos da UE. Os transportes não são uma exceção a esta tendência. As novas tecnologias estão a alterar radicalmente o panorama da mobilidade. Neste contexto, a UE e as suas indústrias têm de responder ao desafio para se tornarem um líder mundial em inovação, digitalização e descarbonização. A Comissão adotou portanto uma abordagem abrangente com vista a garantir que as políticas de mobilidade da UE refletem estas prioridades políticas sob a forma de três pacotes de mobilidade «A Europa em movimento».

Depois da estratégia de mobilidade com baixo nível de emissões, a Comissão adotou dois pacotes de mobilidade em maio e novembro de 2017. Estes pacotes estabelecem um programa positivo no cumprimento da estratégia de mobilidade com baixo nível de emissões e na garantia de uma boa transição para uma mobilidade limpa, competitiva e interligada para todos. O Parlamento Europeu e o Conselho devem assegurar a rápida adoção destas propostas.

Esta iniciativa faz parte do terceiro pacote de «A Europa em movimento», que vem materializar a nova estratégia de política industrial de setembro de 2017, e foi projetada com o intuito de concluir o processo que permitirá à Europa colher os frutos da modernização da mobilidade. É essencial que o futuro sistema de mobilidade seja seguro, limpo e eficiente para todos os cidadãos da UE. O objetivo é tornar a mobilidade europeia mais segura e mais acessível, a indústria europeia mais competitiva, os empregos na Europa mais seguros e criar uma Europa mais limpa e mais adaptada à necessidade imperiosa de fazer face às alterações climáticas. Isto exigirá o total compromisso da UE, dos Estados-Membros e das partes interessadas, nomeadamente no reforço dos investimentos na infraestrutura de transportes.

Os totais do transporte de mercadorias na UE aumentaram quase 25 % nos últimos 20 anos<sup>1</sup> e prevê-se que aumentem ainda mais, até 51 %, no período de 2015-2050<sup>2</sup>. Toda esta circulação de mercadorias surge associada ao intercâmbio de uma grande quantidade de informações entre diversas partes, tanto no domínio público como privado. Hoje em dia, a maioria destas informações é impressa em papel, em documentos dos mais variados formatos-padrão.

Cerca de 99 % das operações de transporte transfronteiriço no território da UE continuam a envolver documentos em papel numa ou noutra fase da operação<sup>3</sup>. Contudo, a digitalização das informações partilhadas tem o potencial de melhorar significativamente a eficiência do transporte e assim contribuir para o bom funcionamento do mercado único.

A Comissão realizou uma avaliação de impacto sobre as barreiras à digitalização dos documentos de transporte de mercadorias e as opções que apoiam a utilização mais

---

<sup>1</sup> Medidos em milhares de milhões de toneladas por quilómetro (tkm). Fonte: Transportes da UE em números 2017.

<sup>2</sup> Está disponível uma descrição dos desenvolvimentos no âmbito das tendências e políticas atuais (ou seja, cenário de referência) no anexo 4 do relatório de avaliação de impacto que acompanha o presente documento.

<sup>3</sup> Mais concretamente, requerem a utilização de documentos em papel num momento ou noutra da operação de transporte. Por outras palavras, apenas 1 % destas operações assentam num intercâmbio de documentação e informações totalmente digital. No entanto, esta percentagem varia consoante o modo de transporte. A estimativa baseia-se no estudo complementar de avaliação de impacto de Ecorys *et al.* (2018).

generalizada de um intercâmbio eletrónico de informações e documentos. O principal problema identificado é o nível baixo e variável de aceitação por parte das autoridades de informações ou documentos disponibilizados eletronicamente pelas empresas, quando as autoridades solicitam provas de conformidade com as condições regulamentares para o transporte de mercadorias no território dos diferentes Estados-Membros da UE.

Há dois fatores principais por detrás deste problema:

- (a) um **enquadramento jurídico segmentado** que define **obrigações inconsistentes** para as autoridades quanto à aceitação de informações ou documentos eletrónicos<sup>4</sup> e permite a sua execução através de diferentes práticas administrativas; e
- (b) um **ambiente informático fragmentado** caracterizado por uma panóplia de **sistemas/soluções não interoperáveis** para o intercâmbio eletrónico de informações e documentação de transporte, tanto na comunicação entre as empresas e a administração como entre as próprias empresas.

Os dois fatores reforçam-se mutuamente. A legislação fragmentada e a falta de aceitação por parte das autoridades daí resultante desencorajam o investimento em soluções digitais de criação de documentos eletrónicos. O ambiente informático fragmentado, concretamente a falta de soluções bem estabelecidas ou interoperáveis, não motiva as autoridades a confiarem na utilização de documentos eletrónicos.

Por conseguinte, a grande maioria dos operadores de transporte de mercadorias e outras partes interessadas do setor dos transportes na UE continuam a utilizar documentos em papel. Isto impede ganhos consideráveis em termos de eficiência para os vários intervenientes no mercado, nomeadamente no transporte multimodal e transfronteiriço, e prejudica o funcionamento do mercado único da UE.

A Comissão reconheceu a necessidade de promover a aceitação e a utilização de documentos de transporte eletrónicos em várias iniciativas políticas: o Livro Branco sobre os Transportes, 2011<sup>5</sup>, a Estratégia para o Mercado Único Digital, 2015<sup>6</sup>, as Prioridades de Normalização das TIC para o Mercado Único Digital, 2016<sup>7</sup> e o Plano de ação europeu para a administração pública em linha 2016-2020<sup>8</sup>. A necessidade de intervenção também foi reconhecida por um amplo conjunto de partes interessadas.

Desde 2015, os participantes no Fórum de Transporte e Logística Digital (DTLF - Digital Transport and Logistics Forum) — um grupo de especialistas da Comissão formado por mais de uma centena de partes interessadas privadas e públicas<sup>9</sup> — têm repetidamente sublinhado a necessidade de uma intervenção ao nível da UE para apoiar a aceitação mais generalizada de documentos de transporte eletrónicos. Em outubro de 2017, na Declaração de Taline sobre a administração pública em linha, os Estados-Membros solicitaram à Comissão que

<sup>4</sup> A representação eletrónica das informações atualmente incluídas nos documentos em papel não tem de corresponder a um *formato* de documento no sentido de uma representação padronizada dos dados. Nesse sentido, o termo «documentos» pode gerar equívocos. No anexo 8 do relatório Avaliação de impacto que acompanha o presente, é fornecida uma explicação das vantagens da transição de uma abordagem centrada nos documentos para uma abordagem centrada nos dados.

<sup>5</sup> [COM/2011/0144](#), p. 13, 19.

<sup>6</sup> [COM\(2015\) 192](#), p. 82-84.

<sup>7</sup> COM(2016) 176, p. 11.

<sup>8</sup> [COM\(2016\) 179](#), p. 8.

<sup>9</sup> O [DTLF](#) foi criado pela Comissão em abril de 2015 (Decisão C(2015)2259), com o objetivo de disponibilizar uma plataforma onde os Estados-Membros e as partes interessadas relevantes nos setores dos transportes e da logística pudessem partilhar conhecimentos técnicos, cooperar e coordenar, com vista a apoiar medidas que promovam o intercâmbio eletrónico eficiente de informações nos setores dos transportes e da logística.

intensificasse os seus esforços para se chegar a procedimentos eletrónicos eficientes e centrados nos utilizadores da UE, destacando a importância do Plano de ação para a administração pública em linha<sup>10</sup> e a visão do Quadro europeu de interoperabilidade<sup>11</sup>.

Em novembro de 2017, durante os Dias do Transporte Digital de Taline, várias partes interessadas públicas e privadas de todos os setores dos transportes concluíram que estava na altura de aproveitar as vantagens da digitalização, incluindo a partilha de dados sem papel<sup>12</sup>. Mais tarde, o Conselho solicitou à Comissão, nas suas conclusões sobre a digitalização dos transportes de dezembro de 2017, que continuasse a trabalhar com o DTLF para desenvolver «medidas para apoiar<sup>13</sup> a utilização e aceitação mais sistemáticas dos documentos eletrónicos e a harmonização do intercâmbio de informações e dados na cadeia logística»<sup>14</sup>. Em maio de 2017, o Parlamento também tinha instado a Comissão a «aumentar a harmonização no domínio do transporte de passageiros e de mercadorias» e, em particular, a «acelerar a utilização obrigatória ... de guias de remessa eletrónicas (e-CMR)»<sup>15</sup>.

- **Coerência com as disposições em vigor no mesmo domínio de intervenção**

Esta proposta é coerente com as disposições atuais da legislação da UE sobre o intercâmbio eletrónico de informações aplicável ao setor dos transportes. Estas disposições legislativas variam de forma significativa quanto ao seguinte: (i) âmbito material — ou seja, as informações ou documentos afetados; (ii) finalidade regulamentar para a qual são necessárias as informações ou os documentos; (iii) possibilidade de comunicar as informações por via eletrónica devidamente estabelecida; e (iv) transmissão de especificações técnicas mais detalhadas sobre os meios de comunicação eletrónica e o formato das informações ou documentos eletrónicos, quando está prevista esta possibilidade. Esta proposta vem complementar a legislação já existente na UE nesta área e, no caso de determinados atos europeus específicos do setor dos transportes, complementa os referidos atos jurídicos através de especificações técnicas e requisitos funcionais mais detalhados.

O Regulamento (UE) n.º 910/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>16</sup> determina que não podem ser negados efeitos legais nem admissibilidade enquanto prova em processo judicial a um documento eletrónico pelo simples facto de se apresentar em formato eletrónico. Também estabelece as condições para o reconhecimento e a aceitação transfronteiriços de meios de identificação eletrónicos e serviços de confiança no mercado interno. No entanto, não obriga os Estados-Membros a aceitar documentos eletrónicos, ou as informações contidas nos mesmos, como meios de prova noutros casos que não os processos judiciais. Ao estabelecer um quadro legislativo uniforme na União que exija a aceitação transfronteiriça de informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias por parte das autoridades públicas, esta proposta vem complementar as disposições do referido regulamento.

---

<sup>10</sup> A [Declaração de Taline sobre a administração pública em linha](#) foi assinada na reunião ministerial durante a Presidência estónia do Conselho da UE, a 6 de outubro de 2017.

<sup>11</sup> [https://ec.europa.eu/isa2/eif\\_en](https://ec.europa.eu/isa2/eif_en).

<sup>12</sup> A Declaração dos Dias do Transporte Digital foi assinada em Taline a 10 de novembro de 2017 e está disponível em [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration_en). P8\_TA(2017)0228.

<sup>14</sup> Conclusões do Conselho sobre a digitalização dos transportes, 15050/17, 5.12.2017.

<sup>15</sup> Resolução do Parlamento Europeu [2017/2545\(RSP\)](#) de 18 de maio de 2017 sobre o transporte rodoviário na UE.

<sup>16</sup> Regulamento (UE) n.º 910/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à identificação eletrónica e aos serviços de confiança para as transações eletrónicas no mercado interno e que revoga a Diretiva 1999/93/CE (JO L 257 de 28.8.2014, p. 73).

O Regulamento (UE) n.º 952/2013 que estabelece o Código Aduaneiro da União<sup>17</sup> e a Diretiva n.º 2010/65/UE relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios<sup>18</sup> já contêm disposições que permitem o preenchimento das formalidades de declaração através da comunicação eletrónica das informações, incluindo as relativas à carga e, respetivamente, à operação de transporte. Esta proposta visa permitir a comunicação eletrónica para o cumprimento dos requisitos de informações regulamentares também para além dos pontos de entrada, ou antes do ponto de saída, da UE, em todo o território da União. Assim, em termos geográficos, o âmbito desta iniciativa começa onde termina o âmbito do regulamento que estabelece o Código Aduaneiro da União e/ou da Diretiva relativa às formalidades de declaração marítimas (DFD) (ou, inversamente, termina onde começa o âmbito destes últimos).

No entanto, em termos das operações de transporte afetadas pelos requisitos de informação, estes âmbitos sobrepõem-se: esta iniciativa diz respeito ao transporte internacional dentro da UE (não recaindo no âmbito do regulamento do Código Aduaneiro da União ou no da Diretiva relativa às formalidades de declaração marítimas), bem como ao transporte internacional com origem, destino ou trânsito no território de um Estado-Membro da UE. Como resultado, a aplicação combinada desta iniciativa e dos dois atos da UE mencionados facilitará ainda mais o transporte internacional de mercadorias com origem e destino fora da UE, bem como o tráfego marítimo dentro da UE. Permitirá a utilização de meios eletrónicos para a transmissão de informações regulamentares sobre o transporte de mercadorias às autoridades não só nos pontos de entrada e saída da UE, mas também em todo o território da UE.

Relativamente à legislação da União que regula as condições de transporte no território da União, esta proposta não altera as disposições existentes nos atos jurídicos aplicáveis em vigor, mas antes procura assegurar:

- a) O **estabelecimento de um quadro jurídico uniforme** para a aceitação, incluindo requisitos específicos, de informações ou documentos eletrónicos contendo essas informações, no caso de atos jurídicos que:
- **não ofereçam** de forma alguma a possibilidade de apresentar as informações/os documentos de forma eletrónica, nomeadamente:
- o Regulamento n.º 11/1960 relativo à supressão de discriminações em matéria de preços e condições de transporte;
- a Diretiva 92/106/CEE do Conselho relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros; e
- o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias; ou
- **incluam essa possibilidade, mas não indiquem, ou indiquem de forma muito limitada**, a forma como estas informações devem ser apresentadas por via eletrónica, nomeadamente:
- a Diretiva 2008/68/CE relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas, ;

<sup>17</sup> Regulamento (UE) n.º 952/2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União (CAU). Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão, que estabelece as regras de execução de determinadas disposições do Regulamento (UE) n.º 952/2013; Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão que completa o Regulamento (UE) n.º 952/2013 com regras pormenorizadas relativamente a determinadas disposições do CAU.

<sup>18</sup> Diretiva n.º 2010/65/UE relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros.

- o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação;
- o Regulamento (CE) n.º 1013/2006 relativo a transferência de resíduos;
- as propostas, atualmente a serem analisadas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho, para a revisão da Diretiva 92/106/CEE (Proposta n.º 2017/0290 (COD)) e, respetivamente, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 (Proposta n.º 2017/0123 (COD)).
- b) A **interoperabilidade dos diferentes sistemas informáticos** atualmente utilizados para os referidos atos jurídicos que:
  - já fornecem **especificações técnicas muito detalhadas**: sobre o formato do intercâmbio de dados e mensagens eletrónicos para aceitação por parte das autoridades para determinadas informações relacionadas com os bens e a operação de transporte, independentemente do modo de transporte em questão, nomeadamente o Regulamento (UE) n.º 952/2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União, e os respetivos atos de execução e delegados, e a Diretiva 2010/65/UE relativa às formalidades de declaração marítimas;
  - contêm **especificações detalhadas mas específicas do modo de transporte**, nomeadamente o Regulamento n.º 164/2010 da Comissão relativo às especificações técnicas das notificações eletrónicas para a navegação interior referidas no artigo 5.º da Diretiva 2005/44/CE relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados e o Regulamento (UE) n.º 1305/2014 da Comissão relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de mercadorias» do sistema ferroviário da União Europeia (TAF TSI).
- **Coerência com outras políticas da União**

O objetivo geral da iniciativa é permitir uma utilização mais alargada das tecnologias digitais, contribuindo para: (i) a remoção de barreiras ao bom funcionamento do mercado único; (ii) a modernização da economia; e (iii) uma maior eficiência do setor dos transportes. Ao estabelecer condições uniformes para um maior desenvolvimento e aplicação das tecnologias digitais para o intercâmbio eletrónico de informações sobre o transporte de mercadorias, contribuirá também para o desenvolvimento do mercado único digital.

## 2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

### • Base jurídica

A base jurídica advém dos artigos 91.º, 100.º, n.º 2, e 192.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

O artigo 91.º e, respetivamente, o artigo 100.º, n.º 2, os quais devem ser interpretados à luz do artigo 90.º, que exige que os Estados-Membros prossigam uma política comum dos transportes, impõem que sejam definidas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho regras comuns aplicáveis aos transportes internacionais efetuados a partir de ou com destino ao território de um Estado-Membro, ou que atravessem o território de um ou mais Estados-Membros e, respetivamente, as disposições adequadas para o transporte marítimo e aéreo.

O artigo 192.º, n.º 1, que deverá ser interpretado à luz do artigo 191.º, estabelece que o Parlamento Europeu e o Conselho adotarão as ações a empreender pela União para realizar o objetivo de proteção da saúde humana e do ambiente, entre outros.

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

As iniciativas unilaterais dos Estados-Membros para facilitarem a aceitação de documentos de transporte eletrónicos e o intercâmbio eletrónico terão um efeito limitado se os outros Estados-Membros, cujo território também seja afetado pelas operações de transporte em questão, não adotarem ações semelhantes.

Ao mesmo tempo, ainda que a maioria dos Estados-Membros da UE aplique legislação que facilite a utilização de documentos eletrónicos, ao legislar unilateralmente, existe um risco elevado de cada Estado-Membro adotar requisitos diferentes para a aceitação de documentos eletrónicos e a comunicação de informações regulamentares em geral, como válidos e autênticos. Na prática, a transmissão eletrónica de documentos e informações regulamentares que cumprisse os requisitos de aceitação num Estado-Membro não seria aceite nos outros, criando assim barreiras ao mercado único europeu.

Por conseguinte, a abordagem mais adequada do problema e respetivos fatores deve situar-se ao nível da UE, onde é possível definir um quadro uniforme para a aceitação de documentos eletrónicos e normas comuns para esse efeito. A esse respeito, esta iniciativa vai mais além e complementa medidas já adotadas ao nível da UE para assegurar condições uniformes de aceitação de documentos e informações eletrónicos sobre o transporte de mercadorias, incluindo ao assegurar condições de confiança nos meios eletrónicos utilizados para a sua comunicação<sup>19</sup>.

- **Proporcionalidade**

A proposta contém medidas destinadas a alcançar três objetivos políticos específicos distintos, que abordam diretamente os dois principais fatores problemáticos identificados.

Para abordar o principal fator problemático, nomeadamente o quadro legal atual divergente e com especificações limitadas, esta proposta contém medidas para:

- (2) assegurar o estabelecimento, em todos os Estados-Membros da UE, da obrigação de aceitação de documentos/informações eletrónicos no domínio do transporte de mercadorias por parte de todas as autoridades públicas relevantes;
- (3) assegurar que as autoridades executam a obrigação de aceitação uniformemente;

Para abordar o segundo fator problemático, que deriva da coexistência atual de vários sistemas não interoperáveis, a proposta contém medidas para:

- (4) assegurar a interoperabilidade dos sistemas e soluções de informática utilizados para o intercâmbio eletrónico de informações no domínio do transporte de mercadorias e, em particular, para a comunicação de informações regulamentares entre as empresas e a administração.

---

<sup>19</sup> Incluindo o quadro para a utilização transfronteiriça de meios de identificação eletrónica e assinaturas eletrónicas, conforme determinado pelo Regulamento eIDAS.

Nenhuma destas medidas vai além do necessário para resolver os problemas. O primeiro conjunto de medidas estabelece a obrigação de as autoridades aceitarem informações/documentos em formato eletrónico, mas não obriga as empresas a utilizarem a via eletrónica, nem em relações com a administração, nem entre empresas. A imposição de uma obrigação deste tipo em intercâmbios entre empresas asseguraria a digitalização integral dos documentos e informações no domínio do transporte de mercadorias, mas tal não é necessário para assegurar a aceitação por parte das autoridades. Além disso, a maioria das associações industriais defende que as empresas estão preparadas e transitarão para a digitalização integral quando as autoridades assim o permitirem.

Ao mesmo tempo, as autoridades não são obrigadas a aceitar simplesmente qualquer fonte de informação eletrónica fornecida pelas empresas. Pelo contrário, as medidas têm em conta a necessidade por parte das autoridades de que as informações/os documentos apresentados sejam autênticos e ofereçam garantias quanto à sua integridade. As medidas também obrigam as autoridades a aceitar as informações/os documentos se os meios eletrónicos utilizados para apresentação dos mesmos estiverem em conformidade com um determinado conjunto de requisitos.

O segundo conjunto de medidas obriga os Estados-Membros a cooperar no sentido de alinhar os (futuros) processos digitalizados de verificação de informações/documentos comunicados eletronicamente. Isto inclui a cooperação relativamente ao conjunto de elementos de dados de que as autoridades dos Estados-Membros necessitam para preencher os requisitos de informação estabelecidos nos atos jurídicos aplicáveis a nível da UE e nacional. Estas medidas assegurarão regras uniformes para a verificação de informações/documentos eletrónicos e contribuirão para a redução dos custos (e encargos) de conformidade administrativa para as empresas. No entanto, as medidas não requerem uniformidade dos requisitos de informação em si, conforme estabelecido na legislação correspondente da UE e dos Estados-Membros.

O terceiro conjunto de medidas estabelece os requisitos funcionais dos meios eletrónicos que as empresas poderão utilizar para fornecer às autoridades as informações regulamentares necessárias. Estas medidas também preveem o desenvolvimento de especificações técnicas para executar os requisitos. Estes requisitos e as especificações técnicas associadas vão assegurar que os sistemas informáticos utilizados pelas autoridades dos diferentes Estados-Membros sejam interoperáveis entre si e com as soluções utilizadas pelas empresas. Os requisitos e as especificações também irão facilitar a interoperabilidade entre as soluções de empresas a administração e entre empresas (atualmente, muito dependentes do modo de transporte).

- **Escolha do instrumento**

A avaliação de impacto estabeleceu que são necessárias medidas regulamentares e vinculativas para alcançar os objetivos. Um regulamento é o instrumento mais apropriado para assegurar a execução uniforme das medidas previstas. Uma diretiva estabeleceria a obrigação de aceitar informações apresentadas eletronicamente, com requisitos funcionais comuns a serem cumpridos pelos meios eletrónicos através dos quais as informações são disponibilizadas, mas não imporia requisitos técnicos vinculativos comuns.

Os desenvolvimentos atuais, incluindo no contexto da execução da diretiva relativa às formalidades de declaração, indicam que a ausência de diretrizes ou a existência de diretrizes a título voluntário para as especificações técnicas resultaria na introdução de vários sistemas

não interoperáveis pelos diferentes Estados-Membros<sup>20</sup>. Tal aumentaria os custos de conformidade para as empresas, pois teriam de investir em diferentes sistemas para responder aos requisitos dos diferentes Estados-Membros. Como resultado, as empresas podem preferir continuar a utilizar o papel, comprometendo seriamente o cumprimento do objetivo.

Trata-se de uma iniciativa com um carácter muito técnico e com elevada probabilidade de ter de ser regularmente adaptada aos desenvolvimentos técnicos e legais. Para responder a isto, estão também planeadas várias medidas de execução. Estas incidirão, particularmente, nas especificações técnicas de execução dos requisitos funcionais.

### **3. RESULTADOS DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO**

#### **• Consultas das partes interessadas**

A Comissão colaborou ativamente com as partes interessadas e efetuou consultas abrangentes durante o processo de avaliação de impacto. As atividades de consulta incluíram:

- uma consulta pública aberta, organizada pela Comissão, entre 25 de outubro de 2017 e 18 de janeiro de 2018;
- um inquérito por painel às PME, organizado pela Comissão, entre 24 de novembro de 2017 e 22 de janeiro de 2018;
- um inquérito legal às partes interessadas privadas e públicas, organizado pelo consultor responsável pelo estudo complementar de avaliação de impacto, entre 23 de outubro de 2017 e 1 de janeiro de 2018;
- um inquérito orientado para as partes interessadas privadas e públicas, organizado pelo consultor responsável pelo estudo complementar de avaliação de impacto, entre 27 de outubro de 2017 e 7 de janeiro de 2018;
- 50 entrevistas com partes interessadas, incluindo representantes da indústria e autoridades nacionais, realizadas pelo consultor responsável pelo estudo complementar de avaliação de impacto e respetivos parceiros, entre 20 de outubro de 2017 e 15 de janeiro de 2018;
- reuniões com partes interessadas e *workshops* em diferentes eventos;
- cinco estudos de caso analisados pelo consultor responsável pelo estudo complementar de avaliação de impacto, entre 6 de novembro de 2017 e 15 de janeiro de 2018.

Estas atividades de consulta permitiram obter informações importantes que ajudaram a validar e a definir o problema, a calcular a sua dimensão e a mapear as preferências das partes interessadas quanto a possíveis opções políticas. Os contributos nesta área resultaram, essencialmente, da consulta pública aberta, do inquérito por painel às PME e dos outros instrumentos de interação com as partes interessadas utilizados<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> Deverão ser esperadas diferenças nos requisitos entre as diferentes autoridades, tanto dentro como entre os Estados-Membros. Os exemplos recolhidos durante o processo de avaliação de impacto são um testemunho evidente disto.

<sup>21</sup> O resumo abaixo baseia-se nas respostas recebidas na consulta pública aberta e nos inquéritos por painel às PME. Para uma descrição mais detalhada dos resultados de consulta, incluindo as informações recebidas nas entrevistas e nos estudos de caso realizados pelo consultor externo, ver Ecorys et al. (2018) Estudo complementar de avaliação de impacto, anexos VIII-XI.

A grande maioria das partes interessadas consultadas — ou seja, mais de 90 % das 265 PME inquiridas no inquérito por painel às PME<sup>22</sup>, e 88 dos 100 inquiridos na consulta pública aberta indicaram esperar vantagens significativas ou, pelo menos, algumas vantagens com a adoção do intercâmbio eletrónico de informações.

90 % das associações e empresas privadas que responderam à consulta pública aberta indicaram a não aceitação de documentos eletrónicos de transporte e de informações eletrónicas no domínio dos transportes pelas autoridades dos Estados-Membros como um fator problemático importante. Para as empresas mais pequenas, o inquérito por painel às PME revelou que a principal razão para a não utilização de documentos de transporte eletrónicos era o facto de os seus clientes e parceiros comerciais não utilizarem documentos de transporte num formato eletrónico. A segunda razão mais indicada por este grupo (com pouca diferença relativamente à primeira) foi a não aceitação por parte das autoridades. Ao mesmo tempo, os inquiridos nos inquéritos orientados e nas entrevistas destacaram como principal razão para as empresas não aceitarem documentos eletrónicos a incerteza de saber se as autoridades os aceitarão ou não. Mais de 70 % dos inquiridos na consulta pública aberta e no painel às PME também indicou a falta de interoperabilidade dos atuais sistemas e soluções de informática das empresas à administração e entre empresas.

Refletindo esta avaliação, cerca de 90 % dos inquiridos da consulta pública aberta consideraram assegurar a aceitação por parte das autoridades dos Estados-Membros, enquanto 88 % consideraram uma abordagem legalmente vinculativa para garantir essa aceitação mais eficaz do que uma não vinculativa. 90 % de todos os inquiridos na consulta pública aberta também indicaram a interoperabilidade das comunicações das empresas à administração e entre as empresas como sendo importante. Do mesmo modo, 75 % dos inquiridos no painel às PME indicaram a garantia de aceitação por parte das autoridades como um objetivo político muito importante, enquanto 13 % o indicaram como moderadamente importante.

Mais de 70 % dos inquiridos da consulta pública aberta e do painel às PME também estariam recetivos a especificações técnicas normalizadas para a partilha de dados entre operadores de logística e a administração pública, com 88 % dos inquiridos da consulta pública aberta a considerar uma abordagem legalmente vinculativa como mais eficaz do que medidas não vinculativas. Para a comunicação entre empresas, 67 % dos 100 inquiridos da consulta pública aberta consideraram a abordagem legalmente vinculativa mais eficaz, enquanto 84 % preferiram as medidas voluntárias. 77 % dos inquiridos no painel às PME indicaram como muito importante (65 %) ou moderadamente importante (22 %) a capacidade de utilizar uma aplicação/um sistema informático para o intercâmbio eletrónico de documentos de transporte com as autoridades, juntamente com a capacidade de utilizar essa aplicação/sistema único para o intercâmbio eletrónico com todas as outras empresas (68 % indicaram isso como muito importante e os restantes 19 % como moderadamente importante).

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

A proposta baseia-se na averiguação de factos e consulta com especialistas, em particular para as estimativas de custos e vantagens, incluindo a modelação dos efeitos indiretos e do impacto da transferência modal. Os consultores externos elaboraram um estudo complementar sobre os custos e impactos. Os consultores externos também foram utilizados para a modelação dos efeitos indiretos e a avaliação do impacto da transferência modal.

---

<sup>22</sup> O número de inquiridos que respondeu às perguntas relacionadas com vantagens no inquérito por painel às PME variou entre 230 e 250, consoante as vantagens específicas identificadas nas diferentes perguntas.

Foram envolvidos especialistas de todas as principais categorias de intervenientes, tanto da indústria como das autoridades dos Estados-Membros, em particular no Fórum de Transporte e Logística Digital. Tal ajudou a assegurar uma perspetiva abrangente e multimodal dos problemas em análise.

- **Avaliação de impacto**

As medidas políticas incluídas nesta proposta baseiam-se nos resultados de uma avaliação de impacto. O relatório de avaliação de impacto [*ligação para o resumo*] recebeu um parecer positivo do Comité de Controlo da Regulamentação da Comissão [*ligação para o parecer do CCR*]. No seu parecer, o Comité de Controlo da Regulamentação fez várias recomendações sobre a apresentação dos argumentos no relatório de avaliação de impacto. Estas recomendações foram abordadas; O anexo 1 do relatório de avaliação de impacto apresenta um resumo de como isto foi feito.

Foi analisada uma longa lista de medidas políticas que abordam os dois fatores principais do problema após consultas extensivas com partes interessadas, reuniões com especialistas, investigação independente e a análise da própria Comissão. A lista foi posteriormente analisada com base nos seguintes critérios: (i) viabilidade legal, política e técnica; (ii) eficácia; (iii) eficiência; e (iv) proporcionalidade. Com base nesta análise inicial, foram rejeitadas várias medidas políticas.

As medidas políticas selecionadas foram agrupadas em quatro opções políticas distintas:

- Opção 1: Obrigação integral de os Estados-Membros cumprirem o quadro jurídico atual relativamente à aceitação de contratos de transporte eletrónicos, com harmonização voluntária da execução
- Opção 2: Obrigação integral de as autoridades dos Estados-Membros aceitarem contratos de transporte eletrónicos, com harmonização mínima da execução
- Opção 3: Obrigação integral de as autoridades dos Estados-Membros aceitarem informações ou documentação de transporte de mercadorias de natureza regulamentar, com execução parcialmente harmonizada
- Opção 4: Obrigação integral de as autoridades dos Estados-Membros aceitarem informações ou documentação de transporte de mercadorias de natureza regulamentar, com execução totalmente harmonizada

Todas as opções continham, na maior parte dos casos, o mesmo conjunto de medidas políticas. Estas medidas podiam ser executadas de forma não vinculativa, como medidas complementares de promoção da ação voluntária por parte dos Estados-Membros, ou de forma regulamentar, como a adoção de um novo ato jurídico da UE específico e a assinatura de acordos bilaterais com países terceiros. A lógica de criação das opções políticas seguiu uma combinação destas medidas, com variações em dois eixos: o âmbito material da iniciativa política, por um lado, e os níveis de força regulamentar da intervenção, por outro.

Foi então realizada uma análise comparativa da eficácia, da eficiência, dos custos e dos benefícios das quatro opções. Esta análise mostrou que: (i) a execução das opções políticas 3 ou 4 produziria relações custo-benefício muito semelhantes; e (ii) as duas opções contribuiriam significativamente para resolver os problemas identificados, com uma eficácia significativamente mais elevada no cumprimento dos objetivos políticos específicos e gerais dos que as opções 1 ou 2.

A elevada eficácia das opções 3 e 4 resulta, por um lado, do âmbito de cobertura de informações mais alargado na obrigação de aceitação e, por outro lado, do nível mais elevado de especificação dos requisitos vinculativos para a aceitação de meios eletrónicos. A obrigação de aceitação não é definida em termos de documentos específicos, como no caso das opções 1 e 2, mas em termos de «informações» exigidas pela legislação europeia e nacional que regula as condições do transporte internacional de mercadorias no território dos Estados-Membros da UE. Assim, estão cobertos não só os contratos eletrónicos de transporte, mas também quaisquer formatos eletrónicos de apresentação de informações, desde que estejam em conformidade com: (i) os requisitos de conteúdo de informações da legislação aplicável; e (ii) os requisitos dos meios eletrónicos pelos quais estas informações podem ser disponibilizadas, determinados no quadro do novo ato jurídico proposto.

**A opção 3 foi a opção política privilegiada** e serviu de base ao desenvolvimento desta proposta. A escolha entre as opções 3 e 4 teve em conta as perspetivas das partes interessadas, bem como considerações de proporcionalidade. Concretamente, as partes interessadas dos setores ferroviário, marítimo e da aviação deixaram bem claro que, não obstante a necessidade de uma abordagem multimodal, a Comissão deveria abster-se de propor uma solução única<sup>23</sup>. As principais considerações dizem respeito a investimentos em soluções relacionadas já efetuados nestes setores. Estas soluções foram desenvolvidas com base nas disposições atuais constantes de convenções internacionais e da legislação da UE que, tal como a análise jurídica neste relatório também destacou, dependem do modo de transporte e divergem significativamente.

A imposição de especificações técnicas totalmente comuns de interoperabilidade, para todas as soluções utilizadas na comunicação de informações regulamentares das empresas à administração e em todos os modos de transporte, como proposto na opção 4, exigiria investimentos iniciais mais elevados por parte das empresas nestes setores para se adaptarem aos novos requisitos.

De acordo com a opção 3, a medida em que as referidas especificações técnicas comuns intermodais serão estabelecidas seria determinada com base numa avaliação de impacto específica. O objetivo desta avaliação de impacto seria o de estabelecer com mais exatidão as especificações técnicas comuns aos diferentes setores no nível mínimo necessário para assegurar a interoperabilidade entre todos os sistemas relacionados utilizados pelas autoridades e com as soluções utilizadas pelas empresas, proporcionando ao mesmo tempo a melhor relação custo-benefício em termos de custos de conformidade para as empresas e benefícios futuros.

O pressuposto, com base nos argumentos das partes interessadas do setor, é que um nível suficiente de interoperabilidade pode ser assegurado sem exigir a harmonização integral dos requisitos em todos os modos de transporte. Mais concretamente, de acordo com a maioria das partes interessadas do setor, a interoperabilidade exigiria, no mínimo, um dicionário de dados multimodais comum<sup>24</sup>. Poderão ser desenvolvidas especificações técnicas que executem outros requisitos, como os relacionados com a autenticidade ou a integridade,

---

<sup>23</sup> Consulte, por exemplo, os documentos de posição da ECSA e do WSC (marítimo), bem como da CER (caminhos de ferro) enviados como reação à avaliação de impacto inicial. A IATA participou ativamente em quase todos os seminários de consulta das partes interessadas organizados, onde também defendeu claramente essa posição.

<sup>24</sup> 73 % dos inquiridos numa sessão de *feedback* interativa durante o *workshop* sobre documentos eletrónicos em Taline estavam a favor do estabelecimento de especificações técnicas normalizadas para a partilha de dados entre os operadores logísticos e as administrações públicas. Do mesmo modo, a União TLF propôs o estabelecimento de um conjunto de dados único ao nível da UE. De acordo com as entrevistas orientadas (fonte: Ecorys *et al.*), o grupo de transitários destacou a importância de um conjunto de dados comuns, aplicados através da legislação europeia. A necessidade de um conjunto de dados comuns também foi expressamente indicada no documento de posição do governo finlandês sobre esta iniciativa.

expressamente para os diferentes modos de transporte, caso uma análise de avaliação de impacto específica e em separado conclua que essa seria a abordagem mais eficiente em termos económicos para alguns dos requisitos (comuns).

Os **principais benefícios esperados** da opção política privilegiada são de natureza económica e ambiental. Espera-se que a indústria consiga poupanças entre 20 e 27 mil milhões de euros no período de 2018 a 2040, em comparação com um cenário sem qualquer intervenção política ao nível da UE (o cenário de referência), graças à redução dos custos administrativos (ou seja, custos relacionados com a gestão e o intercâmbio de informações e documentação no domínio do transporte), o que é equivalente a uma poupança anual entre 75 e 102 milhões de horas (ou o equivalente a 36-49 mil funcionários a tempo inteiro). Espera-se que os operadores de transporte rodoviário, 99 % dos quais são PME, beneficiem de cerca de 60 % do total de poupanças em custos administrativos no setor.

São ainda esperados impactos ambientais positivos devido a um decréscimo da quota modal dos transportes rodoviários em 2030 em relação ao cenário de referência. Em termos cumulativos, estima-se que a poupança nas emissões de CO<sub>2</sub> seja superior a 1 300 mil toneladas no período de 2018 a 2040, em relação ao cenário de referência, o equivalente a uma poupança de 74 milhões de euros em custos externos. Prevê-se uma redução dos custos de congestionamento de quase 300 milhões de euros em relação ao cenário de referência durante o mesmo período de tempo. Além disso, considerando que deixarão de ser impressos, em média, 1 a 5 exemplares de cada documento por envio, serão economizados cerca de 2 a 8 mil milhões de folhas de papel, ou o equivalente a 180-900 mil árvores por ano.

Os **principais custos esperados** estão relacionados com os investimentos necessários para cumprir os requisitos da nova política. Os custos para as autoridades públicas foram calculados em cerca de 268 milhões de euros para o horizonte de execução integral dos documentos de transporte eletrónicos, em relação ao cenário de referência, dos quais 17 milhões de euros estão relacionados com a certificação de prestadores de soluções e 251 milhões de euros com a execução. Além disso, as administrações públicas nacionais deverão investir em novos sistemas informáticos ou adaptar os existentes; é pouco provável que estes custos sejam significativos. Para as empresas, espera-se que os custos de conformidade se situem na ordem dos 4,4 mil milhões de euros.

Os impactos em termos de emprego podem ser ligeiramente negativos se o pessoal excedentário resultante da redução das atividades de gestão de documentação não for reafetado a outras funções. Espera-se que este impacto negativo seja compensado, em grande medida, pelo crescimento generalizado do setor. Uma maior procura de soluções e sistemas informáticos trará, provavelmente, mais oportunidades para os fornecedores de TI, levando a um aumento do emprego qualificado.

Podem ocorrer pequenas externalidades negativas resultantes do aumento da poluição atmosférica causada pelo transporte marítimo, calculado em cerca de 41 milhões de euros no horizonte da execução integral de documentos de transporte eletrónicos, em relação ao cenário de base.

- **Adequação e simplificação da regulamentação**

A proposta oferece uma simplificação significativa e uma eficiência melhorada ao reduzir os encargos administrativos para os operadores económicos quando são cumpridos os requisitos de informações regulamentares relacionados com o transporte de mercadorias no território da União.

Espera-se que a **redução dos encargos administrativos** seja conseguida: ao assegurar que os operadores económicos consigam disponibilizar informações regulamentares às autoridades por via eletrónica; e alinhem os procedimentos utilizados pelas autoridades dos Estados-Membros para verificar as informações regulamentares disponibilizadas eletronicamente. Conforme se salientou anteriormente, espera-se que os custos administrativos do setor diminuam de forma significativa.

As PME e as microempresas beneficiarão especialmente do facto de poderem apresentar as informações regulamentares necessárias às autoridades de uma forma simplificada e harmonizada, independentemente do Estado-Membro ou das autoridades competentes. Isto acontece porque as PME e as microempresas são proporcionalmente mais vulneráveis a uma administração ineficiente e a horas de trabalho perdidas.

- **Direitos fundamentais**

A proposta tem um impacto na proteção dos dados pessoais garantida no artigo 8.º da Carta. Qualquer tratamento de dados pessoais ao abrigo da proposta será realizado de acordo com a legislação da UE relativa à proteção de dados pessoais, nomeadamente o Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados.

#### **4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

A opção privilegiada não tem implicações em termos de orçamento.

#### **5. OUTROS ELEMENTOS**

- **Planos de execução e mecanismos de controlo, avaliação e prestação de informações**

A Comissão acompanhará o progresso, os impactos e os resultados desta iniciativa através de um conjunto de mecanismos de controlo/avaliação. A Comissão medirá o progresso em termos de concretização dos objetivos específicos da nova proposta.

Os pedidos de informação (relatórios, respostas a inquéritos) serão cuidadosamente ponderados, de modo a não gerar encargos adicionais para as partes interessadas resultantes da criação desproporcionada de novos pedidos de declarações.

Cinco anos depois do final da data de execução da proposta legal, a Comissão procederá a uma avaliação para verificar se os objetivos da iniciativa foram atingidos. A avaliação basear-se-á em relatórios dos Estados-Membros, inquéritos às partes interessadas e outros contributos (como reclamações) de operadores de transporte. Subsequentemente, a avaliação contribuirá para os futuros processos de tomada de decisões a fim de assegurar os ajustes necessários ao cumprimento dos objetivos definidos.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

A proposta está dividida em cinco capítulos. O primeiro e último capítulos apresentam o âmbito geral e algumas disposições horizontais, enquanto os capítulos II a IV apresentam os instrumentos mais pormenorizados.

O artigo 1.º define o âmbito de aplicação do presente regulamento.

O artigo 2.º contém disposições relativas aos poderes delegados à Comissão para corrigir elementos não essenciais no anexo 1 deste regulamento, onde são indicados os requisitos de informações regulamentares no âmbito do regulamento.

O artigo 3.º contém definições.

O artigo 4.º define os requisitos relativos ao formato eletrónico através do qual as informações de transporte regulamentares (eFTI) deverão ser disponibilizadas pelos operadores económicos envolvidos.

O artigo 5.º estabelece a obrigação de as autoridades competentes dos Estados-Membros aceitarem as informações regulamentares disponibilizadas eletronicamente pelos operadores económicos envolvidos, em conformidade com as condições dispostas no artigo 4.º.

O artigo 6.º obriga as autoridades competentes, os prestadores de serviços de eFTI e os operadores económicos envolvidos a tomarem medidas para assegurar a confidencialidade das informações tratadas e partilhadas de acordo com o presente regulamento.

O artigo 7.º estabelece a obrigação da Comissão de adotar atos de execução que estabeleçam um conjunto e subconjuntos de dados comuns em relação aos requisitos regulamentares no âmbito deste regulamento e que descrevam os procedimentos e as regras comuns para o acesso e tratamento por parte das autoridades competentes das informações regulamentares fornecidas eletronicamente. Tal deverá assegurar a execução uniforme por parte das autoridades dos Estados-Membros das medidas que preveem a aplicação da obrigação de aceitar informações regulamentares disponibilizadas eletronicamente.

O artigo 8.º define os requisitos funcionais das plataformas de eFTI através das quais as informações regulamentares podem ser disponibilizadas pelos operadores económicos envolvidos e atribui à Comissão poderes para adotar atos de execução que estabeleçam regras de execução detalhadas. Estes requisitos visam garantir que a gestão dos dados através destas plataformas possa ser realizada de forma a assegurar aspetos essenciais, como a disponibilidade, a autenticidade, a integridade, a confidencialidade e a segurança dos dados. Estes requisitos são de carácter geral e está também prevista a elaboração das regras detalhadas para a sua execução, de forma a manter a abertura a qualquer tecnologia atual ou futura capaz de assegurar estas funcionalidades.

O artigo 9.º define os requisitos para os prestadores de serviços de eFTI que prestem serviços de informações regulamentares aos operadores económicos envolvidos com base em plataformas de eFTI.

O artigo 10.º, o artigo 11.º e o artigo 12.º estabelecem as regras para um sistema de certificação das plataformas de eFTI e dos prestadores de serviços de eFTI.

O artigo 13.º estabelece as condições para a atribuição de poderes delegados à Comissão ao abrigo do presente regulamento.

O artigo 14.º estabelece o procedimento de comité para o exercício pela Comissão do poder de adotar atos de execução ao abrigo do presente regulamento.

O artigo 15.º obriga a Comissão a realizar uma avaliação da aplicação do presente regulamento, com vista a avaliar o funcionamento do mesmo face ao objetivo para o qual foi

concebido. Também exige que os Estados-Membros apoiem a Comissão na recolha das informações necessárias para preparar o relatório de avaliação.

O artigo 16.º estabelece a obrigação do Estado-Membro de fornecer a cada dois anos, numa base anual, informações específicas destinadas a controlar os impactos da aplicação do presente regulamento.

O artigo 17.º contém disposições relacionadas com a data de entrada em vigor e, respetivamente, de aplicação do presente regulamento.

Proposta de

## **REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

### **relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, o artigo 100.º, n.º 2, e o artigo 192.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>25</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>26</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A eficiência da logística e do transporte de mercadorias é essencial para a competitividade da economia da União, o funcionamento do mercado interno e a coesão social e económica de todas as regiões da União.
- (2) A circulação de mercadorias surge associada ao intercâmbio de uma grande quantidade de informações ainda em papel, entre as empresas e as autoridades públicas e dentro das próprias empresas. A utilização de documentos em papel representa um encargo administrativo significativo para os operadores logísticos.
- (3) A ausência de um quadro jurídico uniforme ao nível da União que obrigue as autoridades públicas a aceitar as informações sobre o transporte de mercadorias aplicáveis, exigidas por lei, em formato eletrónico, é considerada a principal razão da falta de progressos no sentido de uma simplificação e de uma maior eficiência proporcionadas pelos meios eletrónicos disponíveis. A falta de aceitação por parte das autoridades públicas das informações em formato eletrónico, para além de afetar a facilidade de comunicação entre estas e os operadores, indiretamente, também prejudica o desenvolvimento de comunicações eletrónicas simplificadas entre empresas na União.
- (4) Algumas áreas da legislação de transportes da União exigem que as autoridades competentes aceitem informações digitalizadas, mas esta obrigação está longe de contemplar toda a legislação da União sobre esta matéria. Deverá ser possível utilizar meios eletrónicos para disponibilizar informações regulamentares de transporte de

---

<sup>25</sup> JO C de , p. .

<sup>26</sup> JO C de , p. .

mercadorias às autoridades em todo o território da União e relativamente a todas as fases relevantes das operações de transporte realizadas no âmbito da União. Além disso, essa possibilidade deverá ser aplicável a todas as informações regulamentares, em todos os modos de transporte.

- (5) As autoridades dos Estados-Membros devem, deste modo, ser obrigadas a aceitar informações disponibilizadas eletronicamente sempre que os operadores económicos forem obrigados a disponibilizar informações como prova de conformidade com os requisitos estabelecidos pelos atos da União em conformidade com o Título VI da Parte III do Tratado ou, dada a semelhança das situações, com a legislação da União relativa à transferência de resíduos. O mesmo deveria aplicar-se quando a legislação nacional de um Estado-Membro em matérias regidas pelo Título VI da Parte III do Tratado exigir a disposição de informações regulamentares idênticas, na totalidade ou em parte, às informações a dispor ao abrigo dessa legislação.
- (6) Dado que o presente regulamento se destina, simplesmente, a facilitar a apresentação de informações, especificamente, através de meios eletrónicos, não deverá afetar as disposições da União ou da legislação nacional que determinam o conteúdo das informações regulamentares e, em particular, não deverá impor nenhum requisito de informações regulamentares adicional. Embora se destine a permitir a conformidade com os requisitos de informações regulamentares através de meios eletrónicos em vez de documentos em papel, o presente regulamento não deverá de qualquer outro modo afetar as disposições relevantes da União sobre requisitos relativos aos documentos que devem ser utilizados para a apresentação estruturada das informações em causa. As disposições da legislação da União sobre as transferências de resíduos que contenham requisitos de procedimentos para as transferências devem igualmente permanecer inalteradas por este regulamento. O presente regulamento também não deve prejudicar as disposições sobre as obrigações de apresentação de relatórios previstas no Regulamento (UE) n.º 952/2013 ou em atos de execução ou delegados adotados ao abrigo dos seus termos.
- (7) A utilização de meios eletrónicos para o intercâmbio de informações em conformidade com o presente regulamento deve ser organizada de forma a garantir a segurança e a respeitar a confidencialidade das informações comerciais sensíveis.
- (8) Para que os operadores possam fornecer informações relevantes em formato eletrónico da mesma forma em todos os Estados-Membros, é necessário dispor de especificações comuns, a ser adotadas pela Comissão. Estas especificações deverão assegurar a interoperabilidade dos dados para os vários conjuntos e subconjuntos de dados relativamente às informações regulamentares aplicáveis e determinar procedimentos comuns e regras detalhadas para o acesso e tratamento dessas informações por parte das autoridades competentes.
- (9) Ao definir tais especificações, deverão ser tidas em conta as especificações de intercâmbio de dados pertinentes previstas na legislação da União aplicável e nas normas europeias e internacionais aplicáveis ao intercâmbio de dados multimodais, bem como os princípios e as recomendações definidos no Quadro Europeu de Interoperabilidade<sup>27</sup>, que apresenta uma abordagem à prestação de serviços públicos digitais europeus comumente acordados pelos Estados-Membros. Deverá ainda ter-

---

<sup>27</sup> Quadro Europeu de Interoperabilidade — Estratégia de execução, Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, (COM(2017) 134).

se o cuidado de manter estas especificações neutras em termos tecnológicos e abertas às inovações tecnológicas.

- (10) Este regulamento deverá estabelecer os requisitos funcionais aplicáveis às plataformas tecnológicas de informação e comunicação que poderão ser utilizadas pelos operadores económicos para disponibilizar informações regulamentares sobre o transporte de mercadorias em formato eletrónico (eFTI) às autoridades competentes (plataformas de eFTI). Devem ainda ser estabelecidas condições para prestadores terceiros de serviços de plataformas de eFTI (prestadores de serviços de eFTI).
- (11) Para fortalecer a confiança das autoridades dos Estados-Membros e dos operadores económicos relativamente à conformidade das plataformas de eFTI e dos prestadores de serviços de eFTI com esses requisitos, as autoridades competentes dos Estados-Membros deverão pôr em prática um sistema de certificação assente na acreditação, de acordo com o Regulamento (CE) 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>28</sup>.
- (12) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da obrigação de aceitar as informações regulamentares disponibilizadas em formato eletrónico ao abrigo do presente regulamento, deverão ser conferidas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>29</sup>.
- (13) Em particular, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer um conjunto e subconjuntos de dados comuns relativamente aos respetivos requisitos de informações regulamentares abrangidos por este regulamento, bem como procedimentos comuns e regras detalhadas para as autoridades competentes relativamente ao acesso e tratamento dessas informações sempre que os operadores económicos envolvidos disponibilizarem estas informações eletronicamente, incluindo regras detalhadas e especificações técnicas.
- (14) Deverão também ser atribuídas à Comissão competências de execução para estabelecer regras detalhadas para a execução dos requisitos referentes a plataformas de eFTI e prestadores de serviços de eFTI.
- (15) Com vista a assegurar a correta aplicação do presente regulamento, o poder de adotar atos, nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, deverá ser delegado na Comissão:
  - para corrigir a parte B do anexo I, a fim de incorporar a lista de requisitos de informações regulamentares na legislação dos Estados-Membros notificada à Comissão pelos Estados-Membros de acordo com o presente regulamento;
  - para corrigir a parte A do anexo I de modo a contemplar quaisquer atos delegados ou de execução adotados pela Comissão que estabeleçam novos requisitos de informações regulamentares da União relativamente ao transporte de mercadorias;
  - para corrigir a parte B do anexo I a fim de incorporar quaisquer novas disposições da legislação nacional aplicáveis que introduzam alterações aos requisitos de informações regulamentares nacionais ou definam novos requisitos de informações regulamentares aplicáveis no âmbito do presente regulamento

<sup>28</sup> Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

<sup>29</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

notificados à Comissão pelos Estados-Membros em conformidade com o presente regulamento;

- para complementar determinados aspetos técnicos do presente regulamento, nomeadamente no que diz respeito à certificação de plataformas de eFTI e prestadores de serviços de eFTI.

- (16) É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre Legislar Melhor<sup>30</sup>. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na elaboração dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratam da preparação dos atos delegados.
- (17) Uma vez que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente o de assegurar uma abordagem uniforme à aceitação por parte das autoridades dos Estados-Membros das informações sobre o transporte de mercadorias apresentadas eletronicamente, não podem ser alcançados de forma suficiente pelos Estados-Membros, mas podem, devido à necessidade de estabelecer requisitos comuns, ser alcançados mais eficazmente ao nível da União, a União pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (18) O tratamento através de meios eletrónicos de dados pessoais exigidos como parte das informações regulamentares de transporte de mercadorias deve ser realizado em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>31</sup>.
- (19) A Comissão deve proceder a uma avaliação do presente regulamento. Deverão ser recolhidas informações para efeitos de informação desta avaliação e de avaliação do desempenho da legislação em relação aos objetivos pretendidos.
- (20) O presente regulamento não pode ser aplicado de forma efetiva enquanto os atos delegados e de execução previstos no mesmo não tiverem entrado em vigor. O presente regulamento deve, portanto, ser aplicado com efeito a partir de [inserir data], para dar à Comissão tempo para adotar esses atos.
- (21) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada em conformidade com o artigo 28.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>32</sup> e emitiu parecer em xx de XXX de 20xx<sup>33</sup>,

---

<sup>30</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

<sup>31</sup> Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

<sup>32</sup> Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

<sup>33</sup> JO C....

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

## CAPÍTULO I

### DISPOSIÇÕES GERAIS

#### *Artigo 1.º*

#### *Objeto e âmbito de aplicação*

1. O presente regulamento estabelece um quadro jurídico para a comunicação eletrónica de informações regulamentares relacionadas com o transporte de mercadorias no território da União. Para esse efeito, o presente regulamento:
  - (a) Estabelece as condições ao abrigo das quais as autoridades competentes dos Estados-Membros são obrigadas a aceitar informações regulamentares quando disponibilizadas eletronicamente pelos operadores económicos envolvidos;
  - (b) Estabelece as regras para a prestação de serviços relacionados com a disponibilização eletrónica de informações regulamentares pelos operadores económicos envolvidos.
2. O presente regulamento aplica-se aos requisitos de informações regulamentares definidos nos atos da União que determinam as condições para o transporte de mercadorias no território da União de acordo com o Título VI da Parte III do Tratado ou que determinam as condições para as transferências de resíduos. No que diz respeito às transferências de resíduos, o presente regulamento não se aplica aos controlos pelas autoridades aduaneiras, conforme determinado nas disposições aplicáveis da União. Os atos da União aos quais o presente regulamento se aplica e os requisitos de informações regulamentares correspondentes são indicados na parte A do anexo I.

O presente regulamento também se aplica aos requisitos de informações regulamentares definidos na legislação dos Estados-Membros em matérias regidas pelo Título VI da Parte III do Tratado e que exijam a prestação de informações idênticas, na totalidade ou em parte, às informações prestadas em conformidade com os requisitos de informações regulamentares mencionados no primeiro parágrafo.

A legislação nacional e os correspondentes requisitos de informações regulamentares mencionados no segundo parágrafo deverão ser indicados na parte B do anexo I, em conformidade com o procedimento descrito no artigo 2.º, alínea b).
3. Até [SP inserir um ano após a entrada em vigor do presente regulamento], o mais tardar, os Estados-Membros deverão notificar a Comissão das disposições da legislação nacional e correspondentes requisitos de informações regulamentares mencionados no segundo parágrafo do n.º 2, que devem ser incluídos na parte B do anexo I. Os Estados-Membros deverão ainda notificar a Comissão de qualquer nova disposição da legislação nacional adotada subsequentemente, abrangida pelo segundo parágrafo do n.º 2, e que introduz alterações aos referidos requisitos de informações regulamentares ou estabelece novos requisitos de informações regulamentares aplicáveis, no prazo de um mês a contar da adoção dessa disposição.

*Artigo 2.º*  
*Adaptação do anexo I*

A Comissão está habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 13.º no que diz respeito às alterações do anexo I para:

- (c) Incluir uma referência a quaisquer atos delegados ou de execução adotados pela Comissão, que estabeleçam novos requisitos de informações regulamentares em relação a atos jurídicos da União que regem o transporte de mercadorias em conformidade com o Título VI da Parte III do Tratado;
- (d) Incorporar referências à legislação nacional e a requisitos de informações regulamentares notificados pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 1.º, n.º 3.

*Artigo 3.º*  
*Definições*

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- (5) «Informações regulamentares», as informações, apresentadas ou não como um documento, relacionadas com o transporte de mercadorias no território da União, incluindo em trânsito, que deverão ser disponibilizadas por um operador económico envolvido, de acordo com as disposições referidas no artigo 1.º, n.º 2, como prova de conformidade com os requisitos aplicáveis dos atos em questão;
- (6) «Requisito de informações regulamentares», um requisito para prestar informações regulamentares;
- (7) «Informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (eFTI)», qualquer conjunto de elementos de dados processados em suporte eletrónico para fins de intercâmbio de informações regulamentares entre os operadores económicos envolvidos e com as autoridades públicas competentes;
- (8) «Tratamento», qualquer operação ou conjunto de operações relativo a eFTI, efetuado ou não por meios automáticos, como a recolha, o registo, a organização, a estruturação, o armazenamento, a adaptação ou a alteração, a pesquisa, a consulta, a utilização, a divulgação por transmissão, a difusão ou qualquer outra forma de disponibilização, o alinhamento ou a combinação, a restrição, o apagamento ou a destruição;
- (9) «Plataforma de eFTI», qualquer solução de tecnologias da informação e da comunicação (TIC), como um sistema operativo, um ambiente operativo, ou uma base de dados, destinados a serem utilizados para o tratamento de eFTI;
- (10) «Programador da plataforma de eFTI», qualquer pessoa singular ou coletiva que desenvolveu ou adquiriu uma plataforma de eFTI para fins de tratamento de informações regulamentares relacionadas com a sua própria atividade económica ou para colocação da plataforma no mercado;
- (11) «Serviço de eFTI», um serviço que consiste no tratamento de eFTI através de uma plataforma de eFTI, isoladamente ou em combinação com outras soluções de TIC, incluindo outras plataformas de eFTI;
- (12) «Prestador de serviços de eFTI», qualquer pessoa singular ou coletiva que presta um serviço de eFTI a operadores económicos envolvidos com base num contrato;

- (13) «Operador económico envolvido», qualquer operador de transportes ou logística ou qualquer pessoa singular ou coletiva, responsável por disponibilizar informações regulamentares às autoridades competentes de acordo com os requisitos de informações regulamentares aplicáveis;
- (14) «Formato legível para humanos», uma forma de representação dos dados num formato eletrónico que pode ser utilizado como informação por uma pessoa singular sem necessidade de tratamento adicional;
- (15) «Formato legível para máquinas», uma forma de representação dos dados num formato eletrónico que pode ser utilizado para tratamento automático por uma máquina;
- (16) «Organismo de avaliação da conformidade», um organismo de avaliação da conformidade na aceção do n.º 13 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008, acreditado de acordo com esse regulamento para realizar a avaliação da conformidade de uma plataforma de eFTI ou de um prestador de serviços de eFTI.

## **CAPÍTULO II**

### **INFORMAÇÕES REGULAMENTARES DISPONIBILIZADAS ELETRONICAMENTE**

#### *Artigo 4.º*

##### *Requisitos para operadores económicos envolvidos*

1. No caso de os operadores económicos envolvidos disponibilizarem as informações regulamentares eletronicamente, devem fazê-lo com base em dados processados numa plataforma de eFTI certificada e, se aplicável, por um prestador de serviços de eFTI certificado. As informações regulamentares deverão ser disponibilizadas em formato legível para máquinas e, mediante solicitação da autoridade competente, em formato legível para humanos.

As informações em formato legível para máquinas deverão ser disponibilizadas através de uma ligação autenticada e segura à fonte de dados de uma plataforma de eFTI. Os operadores económicos envolvidos deverão comunicar o endereço de Internet a partir do qual é possível aceder às informações, bem como quaisquer outros elementos que sejam necessários para permitir à autoridade competente identificar de forma exclusiva as informações regulamentares.

As informações em formato legível para humanos deverão ser disponibilizadas prontamente, no ecrã dos dispositivos eletrónicos que sejam propriedade do operador económico envolvido ou das autoridades competentes.

2. Os Estados-Membros deverão tomar as medidas necessárias para que as respetivas autoridades competentes possam processar as informações regulamentares disponibilizadas pelos operadores económicos envolvidos em formato legível para máquinas em conformidade com o segundo parágrafo do n.º 1, de acordo com as disposições estabelecidas pela Comissão e previstas no artigo 7.º.

### *Artigo 5.º*

#### *Aceitação pelas autoridades competentes*

As autoridades competentes dos Estados-Membros devem aceitar as informações regulamentares disponibilizadas eletronicamente pelos operadores económicos envolvidos nos termos do artigo 4.º.

### *Artigo 6.º*

#### *Informações comerciais confidenciais*

As autoridades competentes, os prestadores de serviços de eFTI e os operadores económicos envolvidos devem tomar medidas para assegurar a confidencialidade das informações comerciais tratadas e partilhadas de acordo com este regulamento.

### *Artigo 7.º*

#### *Conjunto de dados de eFTI, procedimentos e regras de acesso comuns*

A Comissão estabelece o seguinte por meio de atos de execução:

- (a) Um conjunto e subconjuntos de dados de eFTI comuns relacionados com os respetivos requisitos de informações regulamentares, incluindo as definições correspondentes a cada elemento de dados incluído no conjunto e nos subconjuntos de dados comuns;
- (b) Procedimentos e regras detalhadas comuns, incluindo especificações técnicas comuns, para o acesso das autoridades competentes a plataformas de eFTI, incluindo procedimentos para o tratamento de informações regulamentares disponibilizadas eletronicamente pelos operadores económicos envolvidos.

Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 14.º, n.º 2.

## **CAPÍTULO III**

### **PLATAFORMAS E SERVIÇOS DE EFTI**

#### **SECÇÃO 1**

#### **REQUISITOS DAS PLATAFORMAS E SERVIÇOS DE EFTI**

### *Artigo 8.º*

#### *Requisitos funcionais das plataformas de eFTI*

- 1. As plataformas de eFTI utilizadas para o tratamento de informações regulamentares devem oferecer funcionalidades que assegurem que:
  - (c) Os dados pessoais possam ser processados em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 2016/679;
  - (d) Os dados comerciais possam ser processados em conformidade com o artigo 6.º;
  - (e) É possível estabelecer uma ligação de identificação eletrónica exclusiva entre os dados processados e a expedição física de um determinado conjunto de bens com a

qual os dados estão relacionados, da origem ao destino, nos termos de um contrato de transporte individual, independentemente da quantidade ou do número de contentores, embalagens ou unidades;

- (f) Os dados podem ser processados unicamente com base num acesso autorizado e autenticado;
  - (g) Todas as operações de tratamento são devidamente registadas de modo a permitir, no mínimo, a identificação de cada operação distinta, da pessoa singular ou coletiva que realizou a operação e da sequência de operações relativa a cada elemento de dados individual; Se uma operação envolver a modificação ou eliminação de um elemento de dados existente, o elemento de dados original será preservado;
  - (h) Os dados podem ser arquivados e continuar acessíveis durante um período de tempo apropriado, em conformidade com os requisitos de informações regulamentares aplicáveis;
  - (i) Os dados estão protegidos contra a corrupção e o roubo;
  - (j) Os elementos de dados processados correspondem ao conjunto e subconjuntos de dados de eFTI comuns e podem ser processados em qualquer uma das línguas oficiais da União.
2. A Comissão adota, por meio de atos de execução, as regras detalhadas relativamente aos requisitos previstos no n. 1. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 14.º, n.º 2.

#### *Artigo 9.º*

##### *Requisitos dos prestadores de serviços de eFTI*

1. Os prestadores de serviços de eFTI devem assegurar que:
- (k) Os dados são tratados apenas por utilizadores autorizados e de acordo com uma função de utilizador claramente definida e com direitos de tratamento na plataforma de eFTI, em conformidade com os requisitos de informações regulamentares aplicáveis;
  - (l) Os dados são armazenados e permanecem acessíveis durante um período de tempo apropriado, em conformidade com os requisitos de informações regulamentares aplicáveis;
  - (m) As autoridades têm acesso imediato às informações regulamentares relativas a uma operação de transporte de mercadorias processada através das respetivas plataformas de eFTI, desde que este acesso tenha sido concedido às autoridades por um operador económico envolvido;
  - (n) Os dados estão devidamente protegidos, incluindo contra o tratamento não autorizado ou ilegal e contra o extravio, a destruição ou os danos acidentais.
2. A Comissão adota, por meio de atos de execução, as regras detalhadas relativamente aos requisitos previstos no n. 1. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 14.º, n.º 2.

## **SECÇÃO 3**

### **CERTIFICAÇÃO**

#### *Artigo 10.º*

#### *Organismos de avaliação da conformidade*

1. Os organismos de avaliação da conformidade serão acreditados de acordo com o Regulamento (CE) n.º 765/2008 para fins de certificação das plataformas e dos prestadores de serviços de eFTI, conforme definido nos artigos 11.º e 12.º do presente regulamento.
2. Para efeitos de acreditação, os organismos de avaliação da conformidade devem cumprir os requisitos previstos no anexo II.
3. Os Estados-Membros devem manter uma lista atualizada dos organismos de avaliação da conformidade acreditados, bem como das plataformas de eFTI e dos prestadores de serviços de eFTI certificados por esses organismos, em conformidade com os artigos 11.º e 12.º. A lista deve ser disponibilizada publicamente num sítio Web oficial do governo. A lista deve ser atualizada regularmente e, pelo menos, até ao dia 31 de março de cada ano.
4. Até ao dia 31 de março de cada ano, os Estados-Membros devem enviar as listas mencionadas no número 3 à Comissão, juntamente com o endereço do sítio Web onde as mesmas foram publicadas. A Comissão publicará uma ligação para os endereços desses sítios Web na no seu sítio Web oficial.

#### *Artigo 11.º*

#### *Certificação de plataformas de eFTI*

1. Mediante solicitação do programador de uma plataforma de eFTI, os organismos de avaliação da conformidade avaliarão a conformidade da plataforma de eFTI com os requisitos previstos no artigo 8.º, n.º 1. Se a avaliação for positiva, é emitido um certificado de conformidade. Se a avaliação for negativa, o organismo de avaliação da conformidade informará o candidato dos motivos pelos quais a plataforma não cumpre esses requisitos.
2. Os organismos de avaliação da conformidade devem manter uma lista atualizada das plataformas de eFTI certificadas e das que obtiveram uma avaliação negativa. A lista atualizada será transmitida às autoridades competentes envolvidas cada vez que for emitido um certificado ou uma avaliação negativa.
3. As informações disponibilizadas às autoridades competentes por meio de uma plataforma de eFTI certificada serão acompanhadas de uma marca de certificação.
4. O programador da plataforma de eFTI deve candidatar-se a uma reavaliação da sua certificação se as especificações técnicas adotadas nos atos de execução referidos no artigo 7.º, n.º 2, forem revistas.
5. A Comissão está habilitada a adotar atos delegados de acordo com o artigo 13.º para complementar o presente regulamento com regras relativas a certificação, utilização da marca de certificação e renovação da certificação de plataformas de eFTI.

*Artigo 12.º*  
*Certificação de prestadores de serviços de eFTI*

1. Mediante solicitação do prestador de serviços de eFTI, um organismo de avaliação da conformidade avaliará a conformidade do prestador de serviços de eFTI com os requisitos previstos no artigo 9.º, n.º 1. Se a avaliação for positiva, é emitido um certificado de conformidade. Se a avaliação for negativa, o organismo de avaliação da conformidade informará o candidato dos motivos pelos quais o prestador de serviços não cumpre esses requisitos.
2. Os organismos de avaliação da conformidade devem manter uma lista atualizada dos prestadores de serviços de eFTI certificados e dos que obtiveram uma avaliação negativa. A lista atualizada será disponibilizada às autoridades competentes envolvidas cada vez que for emitido um certificado ou uma avaliação negativa.
3. A Comissão está habilitada a adotar atos delegados de acordo com o artigo 13.º para complementar o presente regulamento com regras de certificação de prestadores de serviços de eFTI.

**CAPÍTULO IV**

**DELEGAÇÃO DE PODERES E DISPOSIÇÕES DE EXECUÇÃO**

*Artigo 13.º*  
*Exercício da delegação*

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 2.º, no artigo 11.º, n.º 5, e no artigo 12.º, n.º 3, é conferido à Comissão por um período indeterminado, a partir de [data de entrada em vigor do presente regulamento].
3. A delegação de poderes referida no artigo 2.º, no artigo 11.º, n.º 5, e no artigo 12.º, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. Esta decisão produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior nela especificada. Não afeta a validade dos atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 2.º, no artigo 10.º, n.º 5, e no artigo 11.º, n.º 3, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

*Artigo 14.º*  
*Procedimento de comité*

1. A Comissão é assistida por um comité. Este comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

**CAPÍTULO V**

**DISPOSIÇÕES FINAIS**

*Artigo 15.º*  
*Revisão*

1. Decorridos pelo menos [cinco anos após a data de aplicação do presente regulamento], a Comissão deve proceder à avaliação do mesmo e apresentar um relatório com as principais conclusões ao Parlamento Europeu, ao Conselho e ao Comité Económico e Social Europeu.
2. Os Estados-Membros devem transmitir à Comissão as informações necessárias para a preparação desse relatório.

*Artigo 16.º*  
*Acompanhamento*

Os Estados-Membros deverão veicular as seguintes informações à Comissão a cada dois anos e pela primeira vez até [dois anos após a data de aplicação do presente regulamento], no máximo:

1. O número de autoridades competentes que aplicaram medidas para aceder e tratar as informações disponibilizadas por operadores económicos envolvidos, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2;
2. O número de operadores económicos envolvidos que disponibilizaram informações regulamentares às autoridades competentes do Estado-Membro, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, discriminados por modo de transporte.

As informações são apresentadas para cada ano do período de declaração.

*Artigo 17.º*  
*Entrada em vigor e aplicação*

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

O presente regulamento é aplicável a partir de [SP inserir quatro anos após a entrada em vigor].

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

*Pelo Conselho*

*O Presidente*