

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um ambiente de plataforma única europeia para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/UE»

[COM (2018) 278 final — 2018-139-COD]

e sobre a «Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias»

[COM (2018) 279 final — 2018-140-COD]

(2019/C 62/41)

Relator: **Stefan BACK**

Consulta	Parlamento Europeu, 11.6.2018 Conselho, 14 e 15.6.2018
Base jurídica	Artigos 91.º, 100.º, n.º 2, 192.º, n.º 1, e 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia
Competência	Secção Especializada de Transportes, Energia, Infraestruturas e Sociedade da Informação
Adoção em secção	4.10.2018
Adoção em plenária	17.10.2018
Reunião plenária n.º	538
Resultado da votação	210/2/2
(votos a favor/votos contra/abstenções)	

1. Conclusões e recomendações

1.1. O CESE acolhe favoravelmente as duas propostas em apreço enquanto passos importantes no sentido da digitalização dos transportes, que é um dos objetivos do Livro Branco de 2011 sobre a política de transportes e uma etapa na implementação da nova estratégia industrial apresentada pela Comissão em outubro de 2017, bem como das Conclusões do Conselho, de 5 de dezembro, de 2017 sobre a digitalização dos transportes e da Declaração dos Dias do Transporte Digital, assinada em Taline em 10 de novembro de 2017.

1.2. O CESE apoia o tipo de ato legislativo escolhido; a experiência demonstra que a imposição de obrigações claras e vinculativas aos Estados-Membros é um imperativo para o funcionamento adequado de um sistema de informações eletrónicas em toda a União Europeia.

1.3. Cada uma das propostas visa um grau adequado de harmonização tendo em conta as tarefas a cumprir.

1.4. O CESE sublinha que a adequação dos requisitos normativos e de certificação a definir pela Comissão em atos delegados ou de execução será de primordial importância para o correto funcionamento dos modelos previstos e para a confiança dos utilizadores nas soluções digitais. No que diz respeito à proposta relativa a informações sobre o transporte de mercadorias, essa adequação poderá ser fundamental para a possibilidade de tornar o sistema obrigatório, não só para as autoridades mas também para os utilizadores.

1.5. O CESE considera que o funcionamento sem irregularidades dos sistemas, a garantia da segurança, a integridade das comunicações, a privacidade e a confidencialidade das informações comerciais e, se for caso disso, de outras informações sensíveis são elementos fundamentais para criar confiança. O CESE chama a atenção para os trabalhos em curso na Comissão Económica para a Europa (UNECE) do Conselho Económico e Social das Nações Unidas com vista a assegurar normas elevadas e universais nesta matéria.

1.6. O CESE espera que a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias [COM (2018) 279 final — «proposta relativa a informações sobre o transporte de mercadorias»] evolua rapidamente para um sistema que seja também obrigatório para os utilizadores, a fim de otimizar os ganhos de eficiência, a redução dos custos e o valor acrescentado ambiental. Uma ocasião oportuna para o fazer seria a revisão do regulamento, prevista no artigo 15.º da proposta.

1.7. O CESE lamenta ainda que o âmbito de aplicação da proposta relativa a informações sobre o transporte de mercadorias pareça estar limitado aos requisitos de informação definidos nos atos da União relativos às condições nas quais o transporte pode ser realizado nos termos do capítulo do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) relativo aos transportes. O CESE entende que os benefícios da digitalização deveriam aplicar-se igualmente a outros requisitos administrativos relativos às operações de transporte em causa. O ponto 3.8 *infra* contém uma proposta de redação. Importa enviar um sinal geral neste sentido, sem prejuízo das disposições específicas existentes ou futuras.

1.8. O CESE chama igualmente a atenção para o valor acrescentado potencial de poder apresentar informações eletrónicas às autoridades em todo o mundo de acordo com normas harmonizadas, como as que estão a ser elaboradas pela UNECE.

1.9. No que diz especificamente respeito à proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um ambiente de plataforma única europeia para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/UE [COM (2018) 278, a seguir designada «proposta relativa à plataforma única para o setor marítimo»], o CESE receia que a opção deixada em aberto para a adoção de requisitos nacionais específicos possa transformar-se facilmente num obstáculo ao bom funcionamento do mercado interno. O CESE espera que a aplicação desta opção seja acompanhada de perto pela Comissão e que um diálogo contínuo entre a Comissão e os Estados-Membros ajude a limitar os requisitos nacionais específicos.

1.10. O CESE chama a atenção para a importância de abordar os efeitos sociais da digitalização também neste contexto. Para tal, é necessário fornecer informações antecipadas, estabelecer um diálogo, ter em conta a mutabilidade do emprego e a necessidade de desenvolver novas competências, assim como capacitar a força de trabalho para se adaptar às novas condições. Na opinião do CESE, a digitalização do setor dos transportes pode torná-lo mais atraente como local de trabalho e, assim, contribuir para a resolução dos atuais problemas de recrutamento no setor.

2. As propostas da Comissão

2.1. A Comissão apresentou duas propostas relacionadas, a saber:

- a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um ambiente de plataforma única europeia para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/UE [COM (2018) 278, a seguir designada «proposta relativa à plataforma única para o setor marítimo»], e
- a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias [COM (2018) 279, a seguir designada «proposta relativa a informações sobre o transporte de mercadorias»].

2.2. As duas propostas estão funcionalmente interligadas, uma vez que ambas estabelecem um sistema de comunicação eletrónica entre empresas e poderes públicos para facilitar o controlo da conformidade com várias obrigações legais através de um sistema que garante o carácter autêntico das informações fornecidas, bem como a integridade das informações fornecidas e o respeito dos requisitos de privacidade.

2.3. A proposta relativa à plataforma única para o setor marítimo destina-se a substituir a Diretiva 2010/65/UE, que tinha um objetivo semelhante mas que revelou ser ineficiente, pois concedia aos Estados-Membros demasiada margem de manobra na aplicação, o que resultou em normas, rotinas e âmbitos de notificação digital diferentes, tendo como consequência um aumento dos encargos administrativos para o setor marítimo e um remanescente de rotinas administrativas a executar manualmente.

2.4. O sistema da plataforma única para o setor marítimo, tal como é proposto, parece estar aberto a todos os navios sujeitos a obrigações de declaração legais que entram nos portos dos Estados-Membros.

2.5. A proposta relativa a informações sobre o transporte de mercadorias destina-se a estabelecer a obrigação de as autoridades dos Estados-Membros aceitarem documentação eletrónica para efeitos do cumprimento, pelas empresas, da obrigação de apresentar documentos que comprovem a conformidade com os requisitos nos termos de vários atos legislativos da UE relativos ao transporte de mercadorias, bem como às condições para a transferência de resíduos. Para esse fim, a proposta relativa a informações sobre o transporte de mercadorias cria um sistema de informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (eFTI) constituído por um quadro de prestação de serviços que inclui um conjunto de dados, procedimentos e regras de acesso comuns, requisitos aplicáveis às plataformas e serviços de eFTI e um sistema de certificação.

2.6. A opção prevista na proposta relativa a informações sobre o transporte de mercadorias está disponível para os operadores sob reserva do cumprimento das obrigações legais de informação ou documentação definidas na proposta.

3. Observações na generalidade

3.1. O CESE acolhe favoravelmente as duas propostas, que prosseguem o objetivo geral de digitalização dos transportes originalmente estabelecido no Livro Branco de 2011 sobre a política de transportes e desde então perseguido, por exemplo, na Estratégia para o Mercado Único Digital e na nova estratégia industrial apresentada pela Comissão em outubro de 2017, bem como nas Conclusões do Conselho, de 5 de dezembro de 2017, sobre a digitalização dos transportes, que dão seguimento à Declaração dos Dias do Transporte Digital, assinada em Taline, em 10 de novembro de 2017.

3.2. O CESE reitera o seu apoio a soluções inovadoras e apoia a forma de ato legislativo escolhida, considerando que a imposição de obrigações claras e vinculativas aos Estados-Membros é um imperativo para o funcionamento adequado de um sistema de informações eletrónicas em toda a União Europeia.

3.3. Neste contexto, o CESE recorda as suas advertências sobre a aplicação problemática — em virtude do respetivo caráter não obrigatório — da proposta de diretiva que a proposta relativa à plataforma única para o setor marítimo visa revogar.

3.4. Dito isto, o CESE concorda que poderá ser necessário encontrar um equilíbrio entre a harmonização integral e a interoperabilidade. É claramente necessária uma harmonização abrangente no contexto de um sistema que se destine a facilitar o desembarço dos navios à chegada e à partida dos portos da UE, que exigirá, por exemplo, uma interface plenamente funcional entre os navios e as autoridades em terra, com normas e procedimentos harmonizados. Um nível de harmonização inferior poderá ser aceite num sistema que sirva essencialmente para assegurar procedimentos adequados e seguros para a colocação à disposição dos poderes públicos dos documentos necessários para garantir a conformidade com a legislação da UE.

3.5. Nesta perspetiva, o CESE considera que cada uma das duas propostas procura o nível adequado de harmonização.

3.6. O CESE toma nota de que a proposta relativa a informações sobre o transporte de mercadorias cria essencialmente uma opção, e não uma obrigação, para permitir a apresentação de documentos em formato eletrónico. O CESE aceita as razões para esta escolha neste momento, mas gostaria, no entanto, de assistir a uma evolução rápida para um sistema obrigatório, tendo em conta a facilitação do controlo da conformidade a todo o momento que tal implicaria e a redução dos volumes de papel que tal significaria, em particular para o pessoal operacional, como os motoristas de veículos de mercadorias. Uma ocasião oportuna para abordar esta questão seria a revisão do regulamento, prevista no artigo 15.º da proposta.

3.7. Nos termos do seu artigo 1.º, n.º 2, a proposta relativa a informações sobre o transporte de mercadorias 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». O CESE interroga-se se tal não circunscreverá excessivamente o direito de apresentar informações e documentos em formato eletrónico. Os atos da União indicados no anexo I da proposta relativa a informações sobre o transporte de mercadorias parecem ser apenas os que incidem diretamente nas condições de acesso ao mercado.

3.8. O CESE considera que outros requisitos administrativos de informação ou documentação poderiam também beneficiar do direito de apresentação em formato eletrónico. É o caso, por exemplo, das notificações de despacho e informações a fornecer no âmbito do destacamento de trabalhadores ou das informações fornecidas como prova de conformidade com as disposições relativas aos tempos de condução e de repouso. Na opinião do CESE, o âmbito de aplicação da proposta poderia ser alargado através do aditamento, no artigo 1.º, n.º 2, das palavras «e outras disposições» entre as palavras «condições» e «transporte de mercadorias». O CESE considera que importa enviar um sinal geral neste sentido, sem prejuízo das disposições específicas existentes ou futuras.

3.9. O CESE destaca ainda o aspeto de sustentabilidade de redução dos volumes de papel impresso, que é também referido na proposta relativa a informações sobre o transporte de mercadorias.

3.10. O CESE toma nota das disposições específicas incluídas nas duas propostas para assegurar a confidencialidade das informações comerciais e, no caso da plataforma única para o setor marítimo, de outras informações sensíveis. Além disso, o CESE chama a atenção para o elevado nível de segurança contra tentativas de manipulação e o elevado nível de proteção da privacidade inerentes a uma estrutura de intercâmbio de dados encadeados bem concebida e bem gerida.

3.11. O CESE destaca a importância dos trabalhos em curso na UNECE sobre as questões referidas no ponto 3.10 acima, e em particular o seu documento intitulado «White Paper on Data Pipeline Concept for Improving Data Quality in the Supply Chain» [Livro Branco sobre o modelo de execução encadeada de dados para melhorar a qualidade dos dados na cadeia de abastecimento]. Na opinião do CESE, este é um argumento adicional para tornar a documentação eletrónica obrigatória na máxima medida possível.

3.12. A este respeito, o CESE chama a atenção para o valor acrescentado potencial de poder apresentar informações eletrónicas às autoridades em todo o mundo de acordo com normas harmonizadas, como as que estão a ser elaboradas pela UNECE.

3.13. No que respeita às duas propostas, a Comissão tem uma tarefa fundamental a cumprir no desenvolvimento de normas e critérios de certificação. O CESE sublinha que um quadro que inspire confiança e que funcione bem sem complexidades desnecessárias é essencial para que os sistemas propostos funcionem bem e produzam o valor acrescentado previsto. É também um elemento essencial para a criação de confiança nas soluções digitais em todo o setor dos transportes.

3.14. O CESE chama a atenção para a necessidade de abordar os aspetos sociais da digitalização também neste contexto. É evidente que a digitalização alterará as condições de trabalho, criará novos empregos e exigirá novas competências; é importante responder em tempo útil à necessidade de capacitar a força de trabalho para se adaptar ao novo contexto. O CESE sublinha igualmente a importância de fornecer informações antecipadas e de permitir um diálogo sobre as mudanças que se perfilam. No entender do CESE, a digitalização do setor dos transportes pode torná-lo mais atraente como futuro local de trabalho e, assim, contribuir para a resolução dos atuais problemas de recrutamento no setor.

4. Observações na especialidade

4.1. Proposta relativa à plataforma única para o setor marítimo

4.1.1. Em comparação com a Diretiva 2010/65/UE, a proposta relativa à plataforma única para o setor marítimo é muito completa. Parece fornecer um quadro adequado para facilitar as formalidades de chegada e de partida e, por conseguinte, parece ter suprido os elementos em falta e a falta de harmonização que produzia efeitos adversos para os utilizadores na aplicação da Diretiva 2010/65/UE.

4.1.2. O CESE concorda com a opção da Comissão de não propor uma plataforma única da UE, mas sim plataformas únicas nacionais. Embora existam fortes razões favoráveis a uma plataforma única a nível da UE, uma solução assente nas plataformas únicas nacionais evitará custos irrecuperáveis decorrentes dos investimentos já realizados a nível nacional e permitirá a adoção, se necessário, de requisitos administrativos nacionais específicos.

4.1.3. O CESE sublinha que a harmonização destinada a facilitar o bom funcionamento do mercado interno é um elemento fundamental da proposta e que é importante garantir que essa harmonização não se perca.

4.1.4. O CESE tem, por isso, algumas reservas quanto à opção deixada em aberto para a adoção de requisitos nacionais específicos, que poderão transformar-se facilmente em obstáculos ao bom funcionamento do mercado interno. Por conseguinte, o CESE insta a Comissão a acompanhar de perto os requisitos nacionais específicos na perspetiva do mercado interno e a prosseguir um diálogo contínuo com os Estados-Membros, a fim de limitar o mais possível os requisitos nacionais específicos.

4.2. Proposta relativa a informações sobre o transporte de mercadorias

4.2.1. O CESE toma nota, em especial, do importante papel que será desempenhado pelos atos delegados e de execução a adotar pela Comissão ao abrigo da proposta em apreço e realça a importância da sua rápida entrada em vigor, uma vez que são fundamentais para a aplicação adequada do regulamento proposto.

4.2.2. A este respeito, o CESE chama a atenção da Comissão para o Livro Branco da UNECE acima referido e para os elementos de uma estrutura de intercâmbio de dados de execução encadeada nele descritos enquanto estrutura útil para garantir um sistema seguro e inviolável de intercâmbio de dados nas diferentes etapas da cadeia de transporte.

4.2.3. O CESE remete para as afirmações acima sobre a elevada segurança de um sistema bem concebido e bem implementado para o intercâmbio de documentos eletrónicos e reitera que, sobretudo no que se refere ao objetivo de controlo da conformidade da proposta em apreço, existem bons argumentos para ponderar tornar a documentação eletrónica obrigatória, no contexto da revisão do regulamento previsto no artigo 15.º da proposta relativa a informações sobre o transporte de mercadorias.

Bruxelas, 17 de outubro de 2018.

O President
do Comité Económico e Social Europeu
Luca JAHIER