

Bruxelles, 22 maggio 2018
(OR. en)

9060/18

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0140 (COD)**

**TRANS 210
MAR 66
TELECOM 143
MI 361
COMER 45
CYBER 105
ENFOCUSTOM 101
DATAPROTECT 96
IA 138
CODEC 797**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	17 maggio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 279 final
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 279 final.

All.: COM(2018) 279 final



Bruxelles, 17.5.2018
COM(2018) 279 final

2018/0140 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivi e obiettivi della proposta**

Il cambiamento tecnologico interessa ogni settore della società e dell'economia e sta trasformando la vita dei cittadini dell'UE. Il settore dei trasporti non fa eccezione; le nuove tecnologie stanno infatti trasformando radicalmente il panorama della mobilità. In tale contesto l'UE e le sue industrie devono rispondere alle sfide cui sono confrontate in modo da diventare leader mondiali nei settori dell'innovazione, della digitalizzazione e della decarbonizzazione. La Commissione ha pertanto adottato un approccio globale per far sì che le politiche sulla mobilità riflettano tali priorità strategiche sotto forma di tre pacchetti sulla mobilità "L'Europa in movimento".

A seguito dell'elaborazione della strategia per una mobilità a basse emissioni, la Commissione ha adottato due pacchetti sulla mobilità rispettivamente nel maggio e nel novembre del 2017. Tali pacchetti delineano un'agenda positiva in grado di attuare la strategia per una mobilità a basse emissioni e di facilitare la transizione verso una mobilità pulita, competitiva e connessa per tutti. Il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero garantire la rapida adozione di queste proposte.

Tale iniziativa fa parte del terzo pacchetto de "L'Europa in movimento", che concretizza la nuova strategia di politica industriale del settembre 2017, ed è finalizzata a portare a termine il processo che consentirebbe all'Europa di cogliere pienamente i vantaggi della modernizzazione del sistema della mobilità, rendendolo in futuro sicuro, pulito ed efficiente per tutti i cittadini dell'UE. Gli obiettivi di tale iniziativa sono molteplici: la mobilità europea dovrà diventare più sicura e accessibile, l'industria europea più competitiva e in grado di assicurare una migliore occupazione, con l'ulteriore intento di rispondere alle esigenze poste dal cambiamento climatico in favore di una mobilità più pulita. L'UE, gli Stati membri e i portatori di interessi dovranno impegnarsi in modo decisivo in questo ambito, puntando anche all'incremento degli investimenti nell'infrastruttura di trasporto.

Il trasporto merci nell'UE è aumentato, in totale, di quasi il 25% nel corso degli ultimi 20 anni¹, ed è destinato ad aumentare ulteriormente del 51% tra il 2015 e il 2050². Lo spostamento delle merci è accompagnato da un flusso di informazioni scambiate tra una molteplicità di parti, sia nel settore pubblico sia in quello privato. Ad oggi, tali informazioni sono per lo più veicolate su supporti cartacei, in una varietà di documenti che riportano modelli standardizzati.

Circa il 99% delle operazioni di trasporto transfrontaliero sul territorio dell'UE prevede ancora l'impiego di documenti cartacei in una delle fasi dell'operazione³. Tuttavia la digitalizzazione dello scambio di informazioni è in grado di migliorare in modo significativo l'efficienza dei trasporti e di contribuire dunque al regolare funzionamento del mercato unico.

¹ Misurato in miliardi di tonnellate-chilometro (tkm) Fonte: EU transport in figures 2017.

² Una descrizione degli sviluppi nel quadro delle tendenze e politiche attuali (di riferimento) è disponibile all'allegato 4 della relazione sulla valutazione d'impatto pertinente.

³ In particolare, tali operazioni prevedono l'impiego di documenti cartacei in almeno una delle diverse fasi del trasporto, ma solo l'1% di tali operazioni prevede uno scambio di documenti e informazioni totalmente digitalizzato. Tale quota varia tuttavia a seconda dei modi di trasporto. Tale stima si basa sullo studio a sostegno della valutazione d'impatto condotto da Ecorys et al. (2018).

La Commissione ha effettuato una valutazione d'impatto sugli ostacoli alla digitalizzazione dei documenti di trasporto di merci e sulle opzioni per favorire un impiego maggiore dello scambio elettronico di documenti e informazioni. Il problema principale individuato dalla Commissione risiede nel fatto che le autorità, nel momento in cui le imprese devono comprovare l'osservanza delle condizioni regolamentari relative al trasporto merci nel territorio dei diversi Stati membri dell'UE, accettano raramente e in misura diversa le informazioni o i documenti che le imprese forniscono in formato elettronico.

Tale problema è causato da due fattori principali:

- a) un **quadro giuridico frammentario** che stabilisce **obblighi contraddittori** per le autorità nell'accettare informazioni o documenti⁴ in formato elettronico e che consente diverse pratiche amministrative per attuarli, nonché
- b) un **ambiente IT frammentario** caratterizzato da una moltitudine di **sistemi/soluzioni non interoperabili** per lo scambio elettronico di documenti e informazioni sul trasporto, sia nell'ambito delle comunicazioni tra imprese e amministrazione sia di quelle tra diverse imprese.

Questi due fattori si consolidano a vicenda. La natura frammentaria della normativa vigente e il conseguente rifiuto dei documenti da parte delle autorità scoraggia gli investimenti in soluzioni digitali per documenti elettronici. La presenza di un ambiente IT frammentario, caratterizzato in particolare dalla mancanza di soluzioni ben definite o interoperabili, dissuade le autorità dal ricorrere all'impiego di documenti elettronici.

Di conseguenza, gran parte degli operatori del trasporto merci e dei portatori di interessi del settore dei trasporti nell'UE continuano ad utilizzare documenti cartacei, determinando una considerevole perdita in termini di efficienza per diversi operatori di mercato, in particolare nel trasporto multimodale e transfrontaliero, e compromettendo il funzionamento del mercato unico dell'UE.

La Commissione ha riconosciuto la necessità di incentivare l'accettazione e l'utilizzo di documenti di trasporto elettronici in una serie di iniziative strategiche: il Libro bianco sui trasporti, 2011⁵, la strategia per il mercato unico digitale, 2015⁶, le priorità per la normazione delle TIC per il mercato unico digitale, 2016⁷ e il piano d'azione dell'UE per l'eGovernment 2016-2020⁸. Anche diversi portatori di interessi hanno riconosciuto la necessità di un intervento in tale ambito.

Sin dal 2015, i partecipanti al Forum per la logistica e il trasporto digitale (*Digital Transport and Logistics Forum - DTLF*), un gruppo di esperti della Commissione formato da più di cento portatori di interessi pubblici e privati⁹, sottolineano continuamente la necessità di un intervento a livello di UE per sostenere una maggiore diffusione dei documenti di trasporto elettronici. Nell'ottobre del 2017, nella dichiarazione di Tallinn sull'eGovernment, gli Stati

⁴ La rappresentazione in formato elettronico di informazioni attualmente contenute in documenti cartacei non deve necessariamente corrispondere al *formato* del documento, ossia alla rappresentazione standardizzata dei dati. In tal senso, il termine "documenti" potrebbe essere fuorviante. Una spiegazione degli aspetti positivi del passaggio da un approccio fondato sui documenti ad un approccio fondato sui dati viene fornita all'allegato 8 della relazione sulla valutazione d'impatto pertinente.

⁵ [COM/2011/0144](#), pagg. 13, 19.

⁶ [COM\(2015\)192](#), pagg. 82-84.

⁷ COM(2016) 176 final, pag. 11.

⁸ [COM\(2016\) 179](#), pag. 8.

⁹ Il [DTLF](#) è stato istituito dalla Commissione nell'aprile del 2015 (decisione C(2015)2259) per fornire una piattaforma in cui gli Stati membri e i portatori di interessi pertinenti nell'ambito della logistica e del trasporto possano condividere conoscenze tecniche, cooperare e coordinare le loro attività con lo scopo di incentivare misure volte alla promozione di uno scambio efficiente di informazioni in formato elettronico in tale ambito.

membri hanno esortato la Commissione a intensificare gli sforzi per rendere le procedure nell'UE efficienti, elettroniche e incentrate sull'utente, evidenziando l'importanza del piano d'azione per l'eGovernment¹⁰ e la visione del quadro europeo di interoperabilità¹¹.

Nel novembre 2017, durante le giornate dedicate al trasporto digitale tenutesi a Tallin, diversi portatori di interessi pubblici e privati appartenenti a tutti i settori dei trasporti hanno ritenuto che fosse giunto il momento di trarre beneficio dalla digitalizzazione, compreso lo scambio di dati in formato elettronico¹². In risposta a queste giornate, il Consiglio ha invitato la Commissione, nel quadro delle conclusioni del dicembre 2017, a continuare la sua collaborazione con il DTLF per sviluppare *"misure a sostegno¹³ di un uso e un'accettazione più sistematici dei documenti elettronici, nonché dello scambio armonizzato di informazioni e di dati nella catena logistica"*¹⁴. In precedenza, nel maggio del 2017, anche il Parlamento aveva invitato la Commissione a *"rafforzare l'armonizzazione nel settore del trasporto di persone e del trasporto di merci"* e, in particolar modo, ad *"accelerare l'impiego obbligatorio [...] di lettere di vettura elettroniche (e-CMR)"*¹⁵.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

Tale proposta è coerente con le attuali disposizioni legislative dell'UE sullo scambio elettronico di informazioni applicabili nel settore dei trasporti. Le disposizioni legislative citate variano notevolmente in termini di: i) campo di applicazione, ossia le informazioni o i documenti interessati, ii) finalità regolamentari della richiesta di informazioni o documenti, iii) previsione della possibilità di comunicare le informazioni in formato elettronico, e iv) messa a disposizione di specifiche tecniche dettagliate sui mezzi di comunicazione elettronica e sulla forma delle informazioni o dei documenti elettronici nel caso in cui tale possibilità sia stata prevista. La presente proposta completa la normativa UE esistente in questo settore e, nel caso di alcuni atti dell'UE specifici del settore dei trasporti, integra tali atti legislativi con prescrizioni operative e specifiche tecniche più dettagliate.

Il regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ prevede che a un documento elettronico non siano negati gli effetti giuridici e l'ammissibilità come prova in procedimenti giudiziari per il solo motivo della sua forma elettronica. Tale regolamento stabilisce inoltre le condizioni per il riconoscimento transfrontaliero e l'accettazione di mezzi di identificazione elettronica e di servizi fiduciari nel mercato interno. Non obbliga tuttavia gli Stati membri ad accettare documenti elettronici, o le relative informazioni, come prove in casi diversi dai procedimenti giudiziari. Stabilendo un quadro legislativo dell'Unione uniforme che richiede l'accettazione transfrontaliera di informazioni elettroniche sul trasporto merci da parte delle autorità pubbliche, tale proposta integra le disposizioni nel suddetto regolamento.

¹⁰ La [dichiarazione di Tallinn sull'eGovernment](#) è stata firmata in occasione della riunione ministeriale nel corso della presidenza estone del Consiglio dell'UE il 6 ottobre 2017.

¹¹ https://ec.europa.eu/isa2/eif_en.

¹² La dichiarazione, elaborata nell'ambito delle giornate dedicate al trasporto digitale, è stata firmata a Tallinn il 10 novembre 2017 ed è disponibile al seguente indirizzo: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration_en.

¹³ P8_TA(2017)0228

¹⁴ Conclusioni del Consiglio sulla digitalizzazione dei trasporti, 15050/17, 5.12.2017.

¹⁵ Risoluzione del Parlamento europeo [2017/2545\(RSP\)](#) del 18 maggio 2017 sul trasporto stradale nell'UE.

¹⁶ Regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno e che abroga la direttiva 1999/93/CE (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 73).

Il regolamento (UE) n. 952/2013 che istituisce il codice doganale dell'Unione¹⁷ e la direttiva 2010/65/UE relativa alle formalità di dichiarazione delle navi¹⁸ contengono già disposizioni che permettono l'adempimento delle formalità di dichiarazione tramite la comunicazione elettronica di informazioni riguardo, ad esempio, il carico e la rispettiva operazione di trasporto. Tale proposta intende favorire la comunicazione elettronica per soddisfare le prescrizioni relative alle informazioni regolamentari anche oltre i punti di entrata, o prima del punto di uscita, dell'UE, sull'intero territorio dell'Unione. Di conseguenza, da un punto di vista geografico, l'ambito di applicazione di tale iniziativa comincia laddove finisce quello del regolamento sul codice doganale dell'Unione e/o della direttiva sulle formalità di dichiarazione del trasporto marittimo (RFD) (oppure, inversamente, finisce laddove inizia quello del regolamento e/o della direttiva).

Tuttavia, per quanto riguarda le operazioni di trasporto interessate dalle prescrizioni relative alle informazioni, si registra una sovrapposizione dei campi di applicazione menzionati; la presente iniziativa riguarda sia il trasporto internazionale che avviene esclusivamente all'interno dell'UE (che non rientra nel campo di applicazione del regolamento sul codice doganale dell'Unione o in quello della direttiva sulle formalità di dichiarazione del trasporto marittimo), sia quello internazionale in cui uno Stato membro dell'UE è origine o destinazione delle merci, nonché il territorio in cui transitano le merci. Di conseguenza, l'applicazione combinata di tale iniziativa e dei due atti dell'UE menzionati agevolerà ulteriormente il trasporto internazionale delle merci aventi origine e destinazione al di fuori dell'UE, nonché il traffico marittimo all'interno dell'UE. Consentirà l'utilizzo di mezzi elettronici per la trasmissione alle autorità di informazioni regolamentari sul trasporto merci non solo nel punto di entrata e di uscita dall'UE, ma anche sull'intero territorio dell'UE.

In relazione alla legislazione dell'Unione che disciplina le condizioni del trasporto sul territorio dell'Unione, tale proposta non modifica le disposizioni esistenti degli attuali atti legislativi pertinenti, ma intende piuttosto garantire:

- a) la **creazione di un quadro giuridico uniforme** per l'accettazione, comprese le prescrizioni specifiche, di informazioni elettroniche o documenti contenenti tali informazioni, nel caso di atti legislativi che:
- **non prevedono** la possibilità di presentare informazioni/documenti in formato elettronico, ovvero:
- il regolamento n. 11/1960 riguardante l'abolizione di discriminazioni nel campo dei prezzi e delle condizioni di trasporto;
- la direttiva 92/106/CEE relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri, nonché
- il regolamento (CE) n. 1072/2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada; oppure
- **includono tale possibilità, ma non indicano, o forniscono indicazioni molto limitate** sulle modalità in cui queste informazioni dovrebbero essere presentate elettronicamente, ovvero:

¹⁷ Regolamento (UE) n. 952/2013 che istituisce il codice doganale dell'Unione; Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013; Regolamento delegato (UE) 2015/2446 della Commissione che integra il regolamento (UE) n. 952/2013 in relazione alle modalità che specificano alcune disposizioni del codice doganale dell'Unione.

¹⁸ Direttiva 2010/65/UE relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri.

- la direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto di merci pericolose effettuato su strada, per ferrovia e per via navigabile interna;
- il regolamento 2015/1998 che attua il regolamento (CE) n. 300/2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile;
- il regolamento (CE) n. 1013/2006 relativo alle spedizioni di rifiuti;
- le proposte, attualmente in fase di esame da parte del Parlamento europeo e del Consiglio, di revisione della direttiva 92/106/CEE (proposta n. 2017/0290 (COD)) e, rispettivamente, del regolamento (CE) n. 1072/2009 (proposta n. 2017/0123(COD)).
- b) **l'interoperabilità di diversi sistemi informatici** impiegati attualmente per atti legislativi che:
 - già prevedono **specifiche tecniche molto dettagliate**: sul formato dei dati elettronici e dello scambio dei messaggi per l'accettazione da parte delle autorità di alcune informazioni relative alle merci e alle operazioni di trasporto, a prescindere dalla modalità di trasporto, ovvero il regolamento (UE) n. 952/2013 che istituisce il codice doganale dell'Unione e i relativi atti di esecuzione e atti delegati e la direttiva 2010/65/UE relativa alle formalità di dichiarazione del trasporto marittimo;
 - contengono **specifiche dettagliate, ma relative esclusivamente alla modalità di trasporto**, segnatamente il regolamento (UE) n. 164/2010 della Commissione concernente le specifiche tecniche del sistema elettronico di segnalazione navale per la navigazione interna di cui all'articolo 5 della direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) e il regolamento (UE) n. 1305/2014 della Commissione relativo alla specifica tecnica di interoperabilità (STI) per le applicazioni telematiche per il trasporto merci (TAF) del sistema ferroviario (regolamento STI TAF).
- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

L'obiettivo generale della presente iniziativa è di consentire il maggiore utilizzo di tecnologie digitali per contribuire: i) all'eliminazione degli ostacoli al buon funzionamento del mercato unico; ii) alla modernizzazione dell'economia; e iii) all'aumento dell'efficienza del settore dei trasporti. Stabilendo condizioni uniformi per l'ulteriore sviluppo e impiego di tecnologie digitali per lo scambio elettronico di informazioni sul trasporto merci, tale iniziativa contribuirà al potenziamento del mercato unico digitale.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La base giuridica è costituita dall'articolo 91, dall'articolo 100, paragrafo 2, e dall'articolo 192, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

L'articolo 91 e, rispettivamente, l'articolo 100, paragrafo 2, intesi alla luce dell'articolo 90 che richiede agli Stati membri di perseguire una politica comune dei trasporti, stabiliscono che il Parlamento europeo e il Consiglio definiscano norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri e, rispettivamente, opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea.

L'articolo 192, paragrafo 1, inteso alla luce dell'articolo 191, stabilisce che il Parlamento europeo e il Consiglio decidano in merito alle azioni che devono essere intraprese dall'Unione per realizzare l'obiettivo di tutelare, tra l'altro, la salute umana e l'ambiente.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Iniziative unilaterali intraprese dagli Stati membri per contribuire alla diffusione dello scambio di informazioni e documenti sul trasporto in formato elettronico avrebbero effetti limitati se simili misure non venissero adottate in un altro Stato membro il cui territorio è ugualmente interessato dalle operazioni di trasporto in questione.

Tuttavia, anche se la maggior parte degli Stati membri dell'UE dovessero promulgare atti legislativi per agevolare l'uso di documenti elettronici, vi è un rischio elevato che, legiferando unilateralmente, ogni Stato membro adotterebbe prescrizioni diverse per l'accettazione dei documenti elettronici e, più in generale, la comunicazione di informazioni regolamentari, come validi e autentici. Nella pratica, i documenti elettronici e la comunicazione di informazioni regolamentari che soddisfano le prescrizioni di accettazione in uno Stato membro non verrebbero accettati in un altro o in altri Stati membri, creando così ostacoli all'interno del mercato unico dell'UE.

È dunque più opportuno intervenire a livello di UE per affrontare tale questione e i fattori ad essa connessi, in quanto in tale contesto è possibile definire un approccio uniforme per l'accettazione di documenti elettronici e le relative norme comuni. In tal senso, la presente iniziativa adotta ulteriori misure e integra quelle già intraprese a livello di UE per garantire condizioni uniformi per l'accettazione di documenti e informazioni sul trasporto merci in formato elettronico, rafforzando inoltre la fiducia nei mezzi elettronici impiegati per comunicare dette informazioni¹⁹,

- **Proporzionalità**

La proposta definisce misure intese a raggiungere tre obiettivi distinti specifici volti ad affrontare in modo diretto i due fattori principali identificati all'origine del problema.

Per affrontare il fattore principale della questione, ossia l'attuale quadro giuridico frammentario e non esaustivo, tale proposta prevede misure volte a:

- 1) garantire che tutti gli Stati membri dell'UE stabiliscano l'obbligo per tutte le autorità pubbliche pertinenti di accettare documenti/informazioni sul trasporto merci in formato elettronico,
- 2) assicurare che tali autorità attuino l'obbligo di accettazione in modo uniforme.

Per affrontare il secondo fattore all'origine del problema, derivante dall'attuale coesistenza di sistemi molteplici e non interoperabili, tale proposta presenta misure volte a:

- 3) assicurare l'interoperabilità di soluzioni e sistemi informatici impiegati per lo scambio elettronico di informazioni sul trasporto merci e, in particolare, per la comunicazione di informazioni regolamentari tra imprese e amministrazioni.

¹⁹ nonché un quadro per l'impiego transfrontaliero dei mezzi di identificazione e delle firme digitali, secondo quanto stabilito dal regolamento eIDAS.

Nessuna di queste misure prende in considerazione aspetti che non siano necessari alla risoluzione dei problemi considerati. La prima serie di misure stabilisce l'obbligo per le autorità di accettare informazioni/documenti elettronici, ma non impone alle imprese l'obbligo di utilizzare il modulo elettronico, né nelle relazioni imprese-amministrazioni, né in quelle tra imprese. L'imposizione di un tale obbligo negli scambi tra imprese garantirebbe la completa digitalizzazione degli scambi di informazioni e di documenti sul trasporto merci, pur non essendo necessaria per assicurarne l'accettazione da parte delle autorità. Inoltre gran parte delle associazioni di settore ha affermato che le imprese sono pronte a procedere verso una digitalizzazione integrale non appena le autorità lo permetteranno.

Allo stesso tempo, le autorità non possono accettare qualsiasi fonte di informazioni elettroniche proveniente dalle imprese; le misure considerate tengono conto dell'esigenza delle autorità che le informazioni e/o i documenti siano autentici e che sia assicurata la loro integrità. Inoltre nel quadro di tali misure, si richiede alle autorità di accettare le informazioni e/o i documenti se i mezzi elettronici utilizzati per la loro trasmissione sono conformi a una determinata serie di prescrizioni.

Nell'ambito della seconda serie di misure, si richiede agli Stati membri di cooperare per uniformare i rispettivi processi digitalizzati (futuri) in modo da verificare le informazioni e/o i documenti comunicati elettronicamente. Ciò richiede una certa cooperazione sull'insieme di dati che le autorità degli Stati membri considerano necessari per adempiere agli obblighi di informazione stabiliti nei pertinenti atti legislativi nazionali e dell'UE. Tali misure garantiranno l'applicazione di regole uniformi per la verifica di informazioni/documenti elettronici, e contribuiranno a ridurre i costi amministrativi della conformità e, di conseguenza, gli oneri amministrativi delle imprese. Tuttavia in tali misure non è richiesta l'uniformità degli stessi obblighi di informazione, secondo quanto stabilito, rispettivamente, dalla normativa dell'UE e degli Stati membri.

La terza serie di misure stabilisce le prescrizioni funzionali dei mezzi elettronici che le imprese potrebbero utilizzare per fornire alle autorità le informazioni regolamentari richieste. Tali misure prevedono inoltre la messa a punto di specifiche tecniche per l'attuazione delle prescrizioni che, insieme a tali specifiche, permetteranno ai sistemi informatici utilizzati dalle diverse autorità degli Stati membri di essere interoperabili tra loro e con le soluzioni impiegate dalle imprese. Tali prescrizioni e specifiche agevoleranno inoltre l'interoperabilità delle soluzioni impiegate nelle comunicazioni tra imprese o tra imprese e amministrazioni, attualmente particolarmente incentrate su un modo di trasporto specifico.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La valutazione d'impatto ha stabilito che sono necessarie misure regolamentari e vincolanti per raggiungere gli obiettivi menzionati. Un regolamento è l'atto giuridico più appropriato per garantire che le misure previste siano attuate in modo uniforme. Una direttiva stabilirebbe l'obbligo di accettare le informazioni presentate in formato elettronico e di fare in modo che i mezzi elettronici utilizzati per trasferire le informazioni rispettino le prescrizioni funzionali, senza tuttavia imporre prescrizioni tecniche comuni vincolanti.

Gli attuali sviluppi, evidenziati anche nel contesto dell'attuazione della direttiva sulle formalità di dichiarazione, indicano che la mancanza di orientamenti specifici o di orientamenti volontari sulle specifiche tecniche porterebbe all'introduzione di sistemi

molteplici e non interoperabili in diversi Stati membri²⁰. Ciò comporterebbe l'aumento dei costi di conformità per le imprese, poiché sarebbe necessario investire in diversi sistemi in grado di rispondere alle varie prescrizioni imposte dagli Stati membri. Di conseguenza, le imprese potrebbero preferire continuare con le comunicazioni in formato cartaceo, ostacolando gravemente il raggiungimento degli obiettivi.

Si tratta di un'iniziativa molto tecnica ed è altamente probabile che dovrà essere regolarmente adattata in base agli sviluppi tecnici e giuridici. Quindi è prevista anche una serie di misure di esecuzione, che si concentreranno particolarmente sulle specifiche tecniche volte ad attuare le prescrizioni funzionali.

3. RISULTATI DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

• Consultazioni dei portatori di interessi

La Commissione ha prontamente avviato un dialogo con i portatori di interessi e condotto consultazioni generali durante il processo della valutazione d'impatto. Le attività delle consultazioni hanno incluso:

- una consultazione pubblica aperta (CPA) organizzata dalla Commissione dal 25 ottobre 2017 al 18 gennaio 2018;
- un'indagine svolta dalla Commissione su un gruppo di PMI dal 24 novembre 2017 al 22 gennaio 2018;
- un'indagine giuridica su portatori di interessi privati e pubblici organizzata da un consulente responsabile dello studio a sostegno della valutazione d'impatto, dal 23 ottobre 2017 al 1° gennaio 2018;
- un'indagine mirata su portatori di interessi privati e pubblici organizzata da un consulente responsabile dello studio a sostegno della valutazione d'impatto, dal 27 ottobre 2017 al 7 gennaio 2018;
- 50 interviste con portatori di interessi, tra cui i rappresentanti delle imprese del settore e le autorità nazionali, condotte dal consulente responsabile dello studio a sostegno della valutazione d'impatto e dai suoi partner tra il 20 ottobre 2017 e il 15 gennaio 2018;
- riunioni tra parti interessate e seminari in eventi differenti;
- cinque studi di casi esaminati dal consulente responsabile dello studio a sostegno della valutazione d'impatto tra il 6 novembre 2017 e il 15 gennaio 2018.

Tali consultazioni hanno fornito dati significativi che contribuiscono ad attestare e a elaborare la definizione del problema e a stimarne la portata, nonché a identificare le preferenze dei portatori di interessi per la definizione delle possibili opzioni di intervento. I dati raccolti in tale ambito derivano principalmente dalla consultazione pubblica aperta (CPA), dall'indagine

²⁰ Ci si aspetta che le diverse autorità imporranno prescrizioni differenti sia all'interno dello stesso Stato membro che tra Stati membri. Gli esempi individuati durante il processo della valutazione d'impatto ne sono una chiara testimonianza.

svolta su un gruppo di PMI e da altri strumenti utilizzati per attestare il coinvolgimento di portatori di interessi²¹.

La stragrande maggioranza dei portatori di interessi consultati, ossia più del 90% delle 265 PMI che hanno partecipato all'indagine su un gruppo di PMI²² e 88 dei 100 partecipanti all'indagine della CPA, ha dichiarato di aver ottenuto benefici significativi, o, quantomeno, alcuni dei benefici attesi, in seguito all'adozione dello scambio di informazioni in formato elettronico.

Il 90% delle imprese private e delle associazioni che hanno partecipato alla CPA ha indicato come motivo principale del problema il rifiuto da parte delle autorità degli Stati membri di documenti/informazioni sul trasporto in formato elettronico. Per quanto riguarda le imprese più piccole, l'indagine sul gruppo di PMI ha evidenziato che non è possibile utilizzare documenti elettronici sul trasporto merci poiché i clienti e i partner commerciali di tali imprese non ne fanno uso. Tra le ragioni maggiormente citate dal gruppo, figura, subito dopo la ragione esposta in precedenza, il rifiuto di tali documenti/informazioni da parte delle autorità. Allo stesso tempo, i partecipanti alle indagini e alle interviste mirate hanno dichiarato che le imprese non accettano documenti elettronici soprattutto perché non sono sicure se le autorità li accetteranno o no. Oltre il 70% dei partecipanti alla CPA e all'indagine su un gruppo di PMI ha inoltre citato la mancanza di interoperabilità delle soluzioni e dei sistemi informatici attuali per le comunicazioni tra imprese e tra imprese e amministrazioni.

A seguito di tale valutazione, circa il 90% dei partecipanti alla CPA ha considerato necessario garantire l'accettazione da parte delle autorità degli Stati membri e l'88% ha evidenziato che un approccio giuridicamente vincolante volto a garantire tale accettazione sarebbe più efficace di un approccio non vincolante. Il 90% di tutti i partecipanti alla CPA ha inoltre indicato l'importanza dell'interoperabilità delle comunicazioni tra imprese e tra imprese e amministrazioni. Analogamente, il 75% dei partecipanti all'indagine su un gruppo di PMI ha considerato la necessità di garantire l'accettazione da parte delle autorità come un obiettivo strategico molto importante, e un altro 13% come moderatamente importante.

Oltre il 70% dei partecipanti alla CPA e all'indagine su un gruppo di PMI accoglierebbe con favore anche la messa a punto di specifiche tecniche standardizzate per la condivisione dei dati tra operatori logistici e pubblica amministrazione, con l'88% dei partecipanti alla CPA a favore di un approccio giuridicamente più vincolante, poiché considerato più efficace di misure non vincolanti. Nel quadro della comunicazione tra imprese, il 67% dei 100 partecipanti alla CPA ha considerato l'approccio giuridicamente vincolante più efficace, mentre l'84% ha preferito misure volontarie. Il 77% dei partecipanti all'indagine su un gruppo di PMI ha indicato come molto importante (65%) o moderatamente importante (22%) la capacità di utilizzare un sistema informatico e/o un'applicazione informatica per lo scambio di documenti elettronici di trasporto con le autorità, al pari della capacità di impiegare tale sistema e/o applicazione per lo scambio elettronico di informazioni con tutte le altre imprese (il 68% lo ha considerato come molto importante, mentre il restante 19% come moderatamente importante).

²¹ La sintesi riportata in seguito si basa sulle risposte ricevute nel quadro della CPA e delle indagini svolte su un gruppo di PMI. Per una descrizione più dettagliata dei risultati delle consultazioni, tra cui i dati raccolti nel quadro di interviste e studi di casi effettuati dal consulente esterno, cfr. Ecorys et al. (2018), Studio a sostegno della valutazione d'impatto (*Impact Assessment support study*), allegati VIII-XI.

²² Il numero di partecipanti che hanno risposto alle domande relative ai benefici ottenuti nel quadro dell'indagine su un gruppo di PMI oscilla tra 230 e 250, a seconda dei benefici specifici identificati nelle diverse domande.

- **Assunzione e uso di perizie**

Tale proposta si basa su accertamenti dei fatti e su consultazioni con gli esperti, in particolare per la stima dei costi e dei benefici, tra cui la modellizzazione degli effetti indiretti e l'impatto del passaggio ad altri modi di trasporto. I consulenti esterni hanno preparato uno studio a sostegno della valutazione di costi e impatti, e hanno inoltre consentito la modellizzazione degli effetti indiretti e la valutazione dell'impatto del passaggio ad altri modi di trasporto.

Gli esperti di tutte le categorie principali dei portatori di interessi, appartenenti sia al settore pertinente che alle autorità degli Stati membri, sono stati particolarmente coinvolti nel quadro di tale proposta, soprattutto nell'ambito del Forum per la logistica e il trasporto digitale. Tale coinvolgimento ha permesso di considerare le questioni esaminate da un punto di vista generale e multimodale.

- **Valutazione d'impatto**

Le misure strategiche incluse in tale proposta sono corroborate dai risultati di una valutazione d'impatto. La relazione sulla valutazione d'impatto [SWD(2018) 184] ha ricevuto un parere favorevole da parte del comitato per il controllo normativo della Commissione [SEC(2018) 231]. In tale parere, il comitato per il controllo normativo ha fornito una serie di raccomandazioni riguardanti la presentazione degli argomenti nella relazione sulla valutazione d'impatto. È stato dato seguito alle raccomandazioni presentate secondo modalità descritte in forma riassuntiva nell'allegato 1 della relazione sulla valutazione d'impatto.

In seguito a consultazioni di ampia portata con portatori di interessi, riunioni di esperti, ricerche indipendenti e un'analisi eseguita dalla Commissione stessa, è stato fornito un lungo elenco di misure strategiche volte ad affrontare le due cause principali del problema. L'elenco è stato in seguito esaminato sulla base dei criteri seguenti: i) fattibilità giuridica, politica e tecnica; ii) efficacia; iii) efficienza; e iv) proporzionalità. Sulla base di questa verifica iniziale, sono state scartate una serie di misure strategiche.

Le misure strategiche selezionate sono state raggruppate in quattro opzioni distinte:

- Opzione 1: Obbligo per gli Stati membri di conformarsi integralmente al quadro giuridico attuale relativamente all'accettazione di contratti elettronici di trasporto, con armonizzazione volontaria del processo di attuazione
- Opzione 2: Obbligo per le autorità degli Stati membri di accettare integralmente i contratti elettronici di trasporto, con armonizzazione minima del processo di attuazione
- Opzione 3: Obbligo per le autorità degli Stati membri di accettare integralmente documenti o informazioni regolamentari sul trasporto merci, con un'attuazione parzialmente armonizzata
- Opzione 4: Obbligo per le autorità degli Stati membri di accettare integralmente documenti o informazioni regolamentari sul trasporto merci, con un'attuazione interamente armonizzata

Tutte le opzioni contenevano perlopiù la stessa serie di misure strategiche, che potevano essere attuate in modo non vincolante sotto forma di misure di sostegno alla promozione di azioni volontarie da parte degli Stati membri, oppure in modo vincolante, come nel caso dell'adozione di un nuovo atto giuridico dell'UE specifico e la firma di accordi bilaterali con

paesi terzi. La logica che ha sotteso la costituzione delle opzioni ha seguito l'insieme di queste misure, con variazioni lungo due assi: da una parte, il campo di applicazione materiale dell'iniziativa strategica e, dall'altra, i livelli di forza normativa dell'intervento.

È stata in seguito condotta un'analisi comparativa dell'efficacia, dell'efficienza, dei costi e dei benefici delle quattro opzioni. Tale analisi ha dimostrato che: i) l'attuazione delle opzioni 3 o 4 produrrebbe rapporti costi/benefici molto simili e che ii) entrambe le opzioni contribuirebbero in modo significativo a risolvere i problemi individuati e sarebbero di gran lunga più efficaci delle opzioni 1 e 2 nel raggiungimento degli obiettivi strategici specifici e generali.

L'elevata efficacia delle opzioni 3 e 4 deriva, da un lato, dalla portata più ampia della copertura delle informazioni nel quadro dell'obbligo di accettazione e, dall'altro, dal maggiore grado di specificazione delle prescrizioni vincolanti per l'accettazione dei mezzi elettronici. L'obbligo di accettazione non è definito in termini di documenti specifici, come nel caso delle opzioni 1 e 2, ma in termini di "informazioni" richieste dalla legislazione nazionale e dell'UE che disciplina le condizioni del trasporto internazionale delle merci sul territorio degli Stati membri dell'UE. In tal modo, vengono disciplinati non solo i contratti elettronici di trasporto, ma anche qualsiasi formato elettronico per veicolare le informazioni, ammesso che siano conformi: i) alle prescrizioni in merito al contenuto delle informazioni della legislazione applicabile, e ii) alle prescrizioni in merito ai mezzi elettronici impiegati per rendere accessibili tali informazioni definiti nel quadro del nuovo atto giuridico proposto.

L'opzione 3 è risultata l'opzione prescelta sulla base della quale è stata definita tale proposta. La scelta tra le opzioni 3 e 4 ha tenuto conto dei punti di vista dei portatori di interessi, nonché delle considerazioni sulla proporzionalità. I portatori di interessi appartenenti, in particolare, al settore marittimo, ferroviario e dell'aviazione hanno affermato in modo chiaro che, laddove sia necessario impiegare un approccio multimodale, la Commissione dovrebbe evitare di proporre una soluzione di tipo unico da applicare in tutti i casi²³. Le considerazioni principali riguardano gli investimenti nelle relative soluzioni già impiegate in tali settori, sviluppate sulla base delle attuali disposizioni contenute in convenzioni internazionali e nel diritto dell'UE che, come evidenziato anche dall'analisi giuridica riportata nella presente relazione, sono incentrate sul modo di trasporto e differiscono tra loro in modo significativo.

L'imposizione di specifiche tecniche comuni per l'interoperabilità per tutte le soluzioni impiegate nell'ambito della comunicazione delle informazioni regolamentari tra imprese e amministrazioni e in tutti i modi di trasporto, secondo quanto proposto nell'opzione 4, richiederebbe investimenti iniziali più elevati da parte delle imprese che operano in tali settori per adattarsi alle nuove prescrizioni.

Nel quadro dell'opzione 3, la misura in cui tali specifiche tecniche comuni intermodali saranno definite verrebbe determinata sulla base di una valutazione d'impatto specifica. La finalità di questa valutazione d'impatto sarebbe di definire in modo più preciso le specifiche tecniche intersettoriali comuni strettamente necessarie per garantire l'interoperabilità tra tutti i sistemi connessi impiegati dalle autorità e con le soluzioni utilizzate dalle imprese, ottenendo al contempo il miglior rapporto costi/benefici per i costi di conformità affrontati dalle imprese e per i benefici futuri.

²³ Cfr., ad esempio, i documenti che illustrano la posizione dell'ECSA e del WSC (settore marittimo), e della CER (settore ferroviario) inviati in risposta alla valutazione d'impatto iniziale. L'associazione IATA ha partecipato attivamente a quasi tutti i seminari di consultazione con i portatori di interessi organizzati, in cui hanno inoltre affermato chiaramente tale posizione.

Sulla base degli argomenti discussi dai portatori di interessi dei vari settori, si presume che si possa assicurare un livello sufficiente di interoperabilità senza che sia necessaria la completa armonizzazione delle prescrizioni di tutti i modi di trasporto. Nello specifico, secondo la maggior parte di tali portatori di interessi, l'interoperabilità richiederebbe, come minimo, un dizionario comune dei dati multimodali²⁴. Le specifiche tecniche che attuano altre prescrizioni, come quelli relativi all'autenticità o all'integrità delle informazioni, possono essere sviluppati specificatamente per i diversi modi di trasporto, nel caso in cui un'analisi specifica della valutazione d'impatto dovesse concludere che un tale approccio sarebbe più efficiente in termini di costi per alcuni delle prescrizioni (comuni).

I **principali benefici attesi** da questa opzione prescelta sono di natura economica e ambientale. Si prevede che il settore in questione realizzerà un risparmio del valore di 20-27 miliardi di EUR nel periodo 2018-2040, rispetto a uno scenario in cui non sia previsto alcun intervento a livello di UE (scenario di riferimento), grazie alla diminuzione dei costi amministrativi, ossia dei costi relativi alla gestione e allo scambio di documenti e informazioni di trasporto. Ciò equivale a 75-102 milioni di ore risparmiate all'anno (o a 36-49 mila dipendenti equivalenti a tempo pieno). Si prevede che gli operatori del trasporto stradale, di cui il 99% sono PMI, beneficeranno di circa il 60% dei risparmi totali sui costi amministrativi in tale settore.

Si prevedono inoltre effetti positivi sull'ambiente, dovuti ad una diminuzione, entro il 2030, della ripartizione modale del trasporto stradale rispetto allo scenario di riferimento. In termini cumulativi, si stima che le emissioni di CO₂ verranno tagliate di oltre 1,3 milioni di tonnellate nel periodo 2018-2040 rispetto allo scenario di riferimento, il che equivale a 74 milioni di EUR di risparmi in termini di costi esterni. Nel corso dello stesso periodo di tempo si prevede una riduzione dei costi legati alla congestione stradale di quasi 300 milioni di EUR rispetto allo scenario di base. Inoltre, con una media di 1-5 copie di ogni documento per spedizione non stampate, verrebbero risparmiati all'anno circa 2-8 miliardi di fogli di carta o l'equivalente di 180-900 mila alberi.

I **principali costi attesi** si riferiscono agli investimenti necessari per conformarsi alle nuove prescrizioni strategiche. I costi attesi per le autorità pubbliche si attestano a circa 268 milioni di EUR in tutto il periodo di tempo necessario per la diffusione dei documenti di trasporto elettronici rispetto allo scenario di riferimento, di cui 17 milioni di EUR relativi alla certificazione dei fornitori di soluzioni tecniche e 251 milioni di EUR per l'attuazione. Inoltre si prevede che le amministrazioni nazionali debbano investire in nuovi sistemi informatici o adeguare quelli esistenti, ma è improbabile che i costi relativi siano elevati. Per quanto riguarda le imprese, i costi di conformità attesi saranno dell'ordine di 4,4 miliardi di EUR.

È possibile che gli effetti sull'occupazione siano leggermente negativi nel caso in cui il personale licenziato a causa della diminuzione delle attività legate alla gestione della documentazione non venga riassegnato a nuove funzioni. Si prevede, tuttavia, che tali effetti negativi saranno in larga misura compensati dalla crescita complessiva del settore in questione. La maggiore domanda di soluzioni e sistemi informatici potrebbe fornire maggiori opportunità lavorative per i fornitori di soluzioni informatiche, il che porterebbe ad un aumento dell'occupazione altamente qualificata.

²⁴ Il 73% dei partecipanti a una sessione interattiva di feedback durante il laboratorio sui documenti elettronici tenutosi a Tallinn era favorevole alla definizione di specifiche tecniche standardizzate per la condivisione di dati tra operatori logistici e amministrazioni pubbliche. Analogamente, il TLF Union ha proposto la messa a punto di un insieme unico di dati a livello di UE. Secondo le interviste mirate (fonte Ecorys et al.), il gruppo degli spedizionieri ha evidenziato l'importanza di un insieme comune di dati applicato tramite la normativa UE. Una tale necessità è stata inoltre indicata in modo specifico nel documento che illustrava la posizione del governo finlandese su tale iniziativa.

Possono prodursi esternalità leggermente negative dovute all'aumento dell'inquinamento atmosferico causato dal trasporto per vie navigabili. Tali esternalità dovrebbero attestarsi a circa 41 milioni di EUR in tutto il periodo di diffusione dei documenti elettronici di trasporto rispetto allo scenario di base.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Tale proposta prevede una riduzione dell'onere amministrativo degli operatori economici semplificando in modo significativo e migliorando l'efficienza delle procedure volte a soddisfare le prescrizioni relative alle informazioni regolamentari riguardo al trasporto merci nel territorio dell'Unione.

Si prevede di ridurre gli oneri amministrativi: assicurando che gli operatori economici possano fornire informazioni regolamentari alle autorità in formato elettronico e uniformando le procedure utilizzate dalle autorità degli Stati membri per verificare le informazioni regolamentari rese disponibili in formato elettronico. Come evidenziato in precedenza, si prevede una diminuzione significativa dei costi amministrativi di tale settore.

Saranno soprattutto le PMI e le microimprese a beneficiare della possibilità di fornire alle autorità le informazioni regolamentari richieste in modo semplificato e uniforme, a prescindere dallo Stato membro o dalle autorità competenti, poiché sono proporzionalmente più vulnerabili all'inefficienza dell'amministrazione e alla perdita di ore di lavoro.

- **Diritti fondamentali**

Tale proposta incide sulla protezione dei dati di carattere personale, garantita dall'articolo 8 della Carta. Il trattamento dei dati di carattere personale nel quadro di tale proposta avviene conformemente alla normativa UE sulla protezione di tali dati, in particolare al regolamento generale sulla protezione dei dati.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

L'opzione prescelta non ha alcuna incidenza sul bilancio.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La Commissione seguirà i progressi, gli effetti e i risultati di questa iniziativa tramite una serie di meccanismi di monitoraggio/valutazione, e misurerà i progressi compiuti per raggiungere gli obiettivi specifici della nuova proposta.

La richiesta di informazioni (relazioni, risposte alle indagini) verrà valutata attentamente in modo da non gravare ulteriormente sui portatori di interessi richiedendo incessantemente la presentazione di nuove relazioni.

A cinque anni dalla fine del processo di attuazione di tale proposta giuridica, la Commissione avvierà una valutazione per verificare se gli obiettivi dell'iniziativa siano stati raggiunti. Tale valutazione si fonderà sulle relazioni degli Stati membri, sulle indagini svolte sui portatori di interessi e su altri dati (come, ad esempio, i reclami) provenienti dagli operatori che si occupano di attività di spedizione. Successivamente, tale valutazione influenzerà i processi

decisionali futuri che garantiranno gli adeguamenti necessari per conseguire gli obiettivi fissati.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

La proposta si divide in cinque capitoli. Il primo e l'ultimo capitolo presentano la portata generale e alcune disposizioni orizzontali, mentre i capitoli II-IV forniscono una descrizione più dettagliata degli strumenti.

L'articolo 1 stabilisce l'ambito di applicazione del presente regolamento.

L'articolo 2 contiene disposizioni sui poteri conferiti alla Commissione per modificare elementi non essenziali nell'allegato 1 del presente regolamento, in cui sono elencate le prescrizioni relative alle informazioni regolamentari che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento.

L'articolo 3 presenta le definizioni.

L'articolo 4 stabilisce le prescrizioni relative al formato elettronico che gli operatori economici interessati dovrebbero utilizzare per rendere accessibili le informazioni regolamentari sul trasporto (eFTI).

L'articolo 5 stabilisce l'obbligo per le autorità competenti degli Stati membri di accettare le informazioni regolamentari rese disponibili in formato elettronico dagli operatori economici interessati conformemente alle condizioni definite all'articolo 4.

L'articolo 6 invita le autorità competenti, i fornitori di servizi eFTI e gli operatori economici interessati a provvedere a garantire la riservatezza delle informazioni trattate e scambiate conformemente al presente regolamento.

L'articolo 7 stabilisce l'obbligo per la Commissione di adottare atti di esecuzione che definiscano un insieme di dati comuni, e i relativi sottoinsiemi, in relazione alle prescrizioni normativi nel quadro dell'ambito di applicazione del regolamento, e che stabiliscano norme e procedure comuni per l'accesso e il trattamento da parte delle autorità competenti delle informazioni regolamentari fornite elettronicamente. Ciò dovrebbe garantire che le autorità degli Stati membri applichino in modo uniforme le misure di attuazione dell'obbligo di accettazione delle informazioni regolamentari rese disponibili elettronicamente.

L'articolo 8 definisce le prescrizioni funzionali per la messa a punto delle piattaforme eFTI tramite cui gli operatori economici interessati potrebbero rendere accessibili le informazioni regolamentari, e conferisce alla Commissione il potere di adottare atti di esecuzione che stabiliscano norme dettagliate per la loro attuazione. Tali prescrizioni intendono garantire che la gestione dei dati tramite queste piattaforme possa avvenire in modo da assicurare aspetti fondamentali quali la disponibilità, l'autenticità, l'integrità, la riservatezza e la sicurezza dei dati. Le prescrizioni descritte hanno una portata generale e si prevede anche di stabilire norme dettagliate per la loro attuazione in modo che possano essere adattati a qualsiasi tecnologia attuale o futura capace di garantire tali funzionalità.

L'articolo 9 stabilisce le prescrizioni applicabili ai fornitori di servizi eFTI che presterebbero servizi di informazioni regolamentari agli operatori economici interessati sulla base delle piattaforme eFTI.

L'articolo 10, l'articolo 11 e l'articolo 12 definiscono le norme per un sistema di certificazione delle piattaforme eFTI e dei fornitori di servizi eFTI.

L'articolo 13 stabilisce le condizioni per il conferimento di poteri delegati alla Commissione nel quadro del presente regolamento.

L'articolo 14 stabilisce la procedura del comitato volta a conferire alla Commissione il potere di adottare gli atti di esecuzione nel quadro di tale regolamento.

L'articolo 15 prevede che la Commissione proceda a una valutazione dell'attuazione di tale regolamento in modo da valutare i risultati ottenuti dal regolamento rispetto all'obiettivo prefissato. Tale articolo invita inoltre gli Stati membri ad assistere la Commissione nella raccolta delle informazioni necessarie per preparare la relazione di valutazione.

L'articolo 16 stabilisce l'obbligo dello Stato membro di fornire ogni due anni, su base annua, informazioni specifiche volte a monitorare gli effetti dell'attuazione del regolamento.

L'articolo 17 contiene disposizioni relative alla data di entrata in vigore e, rispettivamente, di applicazione di tale regolamento.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, l'articolo 100, paragrafo 2, e l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²⁵,

visto il parere del Comitato delle regioni²⁶,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) L'efficienza del trasporto merci e della relativa logistica è di vitale importanza per la competitività dell'economia dell'Unione, per il funzionamento del mercato interno e per la coesione sociale ed economica di tutte le regioni dell'Unione.
- (2) Lo spostamento delle merci è accompagnato da un flusso di informazioni scambiate ancora in formato cartaceo tra imprese e tra imprese e autorità pubbliche. L'impiego di documenti cartacei rappresenta un notevole onere amministrativo per gli operatori logistici.
- (3) L'assenza di un quadro giuridico uniforme a livello di Unione che imponga alle autorità pubbliche di accettare le pertinenti informazioni sul trasporto merci previste dalla normativa in formato elettronico è considerata il motivo principale dell'assenza di progressi verso la semplificazione delle procedure e una maggiore efficienza resa possibile dai mezzi elettronici disponibili. Il rifiuto da parte delle autorità pubbliche delle informazioni in formato elettronico incide non solo sulla facilità delle comunicazioni tra loro e gli operatori, ma ostacola anche, indirettamente, lo sviluppo di una comunicazione elettronica semplificata tra imprese nell'Unione.
- (4) Alcuni settori del diritto dei trasporti dell'Unione impongono alle autorità competenti di accettare informazioni digitalizzate, sebbene ciò non riguardi ancora tutta la normativa pertinente dell'Unione. Sarebbe possibile utilizzare mezzi elettronici per mettere le informazioni regolamentari sul trasporto merci a disposizione delle autorità in tutto il territorio dell'Unione e in tutte le fasi pertinenti delle operazioni di trasporto

²⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

²⁶ GU C [...] del [...], pag. [...].

condotte all'interno dell'Unione. Inoltre tale possibilità dovrebbe riguardare tutte le informazioni regolamentari e tutti i modi di trasporto.

- (5) Le autorità degli Stati membri dovrebbero dunque essere tenute ad accettare informazioni rese disponibili elettronicamente ogni qualvolta gli operatori economici sono obbligati a mettere a disposizione tali informazioni per dimostrarne la conformità alle prescrizioni stabilite negli atti dell'Unione adottati conformemente alla parte terza, titolo VI, del trattato o, data la somiglianza di tali situazioni, alla normativa dell'Unione relativa alle spedizioni di rifiuti. Lo stesso dovrebbe valere quando la legislazione nazionale di uno Stato membro riguardante materie disciplinate dalla parte terza, titolo VI, del trattato prevede informazioni regolamentari identiche, in tutto o in parte, alle informazioni da fornire nel quadro di tale normativa dell'Unione.
- (6) Poiché tale regolamento è inteso esclusivamente ad agevolare la comunicazione di informazioni, in modo specifico, tramite mezzi elettronici, non dovrebbe influenzare le disposizioni del diritto nazionale e dell'Unione che determinano il contenuto delle informazioni regolamentari e, in particolare, non dovrebbe imporre alcuna prescrizione supplementare in materia di informazioni regolamentari. Poiché tale regolamento intende consentire il rispetto delle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari tramite mezzi elettronici piuttosto che tramite documenti cartacei, non dovrebbe influenzare le pertinenti prescrizioni dell'Unione sui documenti da utilizzare per la presentazione strutturata delle informazioni in questione. Allo stesso modo, tale regolamento non dovrebbe pregiudicare le disposizioni della normativa dell'Unione relativa alle spedizioni dei rifiuti contenenti le prescrizioni procedurali per le spedizioni. Tale regolamento non dovrebbe inoltre pregiudicare le disposizioni in materia di obblighi di rendicontazione definite nel regolamento (UE) n. 952/2013 o negli atti di esecuzione o delegati adottati a norma di detto regolamento.
- (7) L'impiego di mezzi elettronici per lo scambio di informazioni conformemente a tale regolamento dovrebbe essere organizzato in modo da garantire la sicurezza e il rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali sensibili.
- (8) Per permettere agli operatori di comunicare informazioni pertinenti in formato elettronico in modo uniforme in tutti gli Stati membri è necessario avvalersi di specifiche comuni che dovrebbero essere adottate dalla Commissione. Tali specifiche dovrebbero assicurare l'interoperabilità dei dati appartenenti a diversi insiemi e sottoinsiemi di dati riguardanti le informazioni regolamentari pertinenti e determinare procedure comuni e norme dettagliate per l'accesso e il trattamento di tali informazioni da parte delle autorità competenti.
- (9) Nel definire tali specifiche, si dovrebbe tenere conto delle specifiche sullo scambio di dati pertinenti definite nel diritto pertinente dell'Unione e nelle norme europee e internazionali pertinenti sullo scambio multimodale di dati, nonché delle raccomandazioni e dei principi definiti nel quadro europeo di interoperabilità²⁷, che fornisce un approccio riguardante l'erogazione dei servizi pubblici digitali europei concordato dagli Stati membri. Bisognerebbe inoltre fare in modo che tali specifiche garantiscano il principio della neutralità tecnologica e che siano aperte alle tecnologie innovative.

²⁷ Quadro europeo di interoperabilità - Strategia di attuazione, Comunicazione della commissione al parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, COM(2017) 134.

- (10) Tale regolamento dovrebbe stabilire le prescrizioni funzionali applicabili alle piattaforme basate sulla tecnologia dell'informazione e della comunicazione che potrebbero essere utilizzate dagli operatori economici per far sì che le autorità competenti possano accedere alle informazioni regolamentari sul trasporto merci in formato elettronico (piattaforme eFTI). È inoltre opportuno stabilire condizioni per i terzi che forniscono servizi di piattaforme eFTI (fornitori di servizi eFTI).
- (11) Per rafforzare la fiducia delle autorità degli Stati membri e degli operatori economici riguardo alla conformità delle piattaforme eFTI e dei fornitori di servizi eFTI a tali prescrizioni, le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero mettere in atto un sistema di certificazione sostenuto dall'accREDITAMENTO ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁸.
- (12) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione dell'obbligo di accettare le informazioni regolamentari rese disponibili in formato elettronico ai sensi del presente regolamento, si dovrebbero attribuire competenze di attuazione alla Commissione. Tali competenze andrebbero esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁹.
- (13) In particolare, si dovrebbero attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per definire un insieme e sottoinsiemi di dati comuni in relazione alle rispettive prescrizioni relative alle informazioni regolamentari disciplinate dal presente regolamento, nonché procedure comuni e norme dettagliate, tra cui figurano anche le specifiche tecniche, rivolte alle autorità competenti per l'accesso e il trattamento di tali informazioni nel caso in cui gli operatori economici rendano disponibili le informazioni menzionate in formato elettronico.
- (14) Si dovrebbero inoltre attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per definire norme dettagliate per l'attuazione delle prescrizioni relative alle piattaforme eFTI e ai fornitori di servizi eFTI.
- (15) Al fine di garantire la corretta attuazione del presente regolamento, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea:
- al fine di modificare l'allegato I, parte B, in modo da integrare l'elenco delle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari nella legislazione degli Stati membri notificata alla Commissione da parte degli Stati membri conformemente al presente regolamento;
 - al fine di modificare l'allegato I, parte A, in modo da tenere conto di ogni atto delegato o di esecuzione adottato dalla Commissione che stabilisca nuove prescrizioni nel quadro dell'Unione in materia di informazioni regolamentari riguardanti il trasporto merci;
 - al fine di modificare l'allegato I, parte B, per integrare eventuali norme nazionali pertinenti che modificano le prescrizioni nazionali in materia di informazioni regolamentari o che stabiliscono nuove prescrizioni in materia di

²⁸ Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accREDITAMENTO e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

²⁹ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

informazioni regolamentari che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento e sono notificate alla Commissione dagli Stati membri conformemente al presente regolamento;

- al fine di integrare alcuni aspetti tecnici del regolamento, segnatamente nel quadro delle norme di certificazione delle piattaforme eFTI e dei fornitori di servizi eFTI.

- (16) È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016³⁰. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (17) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire garantire un approccio uniforme per l'accettazione da parte delle autorità degli Stati membri delle informazioni sul trasporto merci rese disponibili elettronicamente, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, ma possono, data la necessità di stabilire prescrizioni comuni, essere raggiunti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (18) Il trattamento dei dati personali tramite mezzi elettronici, considerato come parte integrante dei processi che riguardano le informazioni regolamentari sul trasporto merci, dovrebbe essere svolto conformemente al regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio³¹.
- (19) La Commissione dovrebbe procedere alla valutazione del presente regolamento. Le informazioni dovrebbero essere raccolte al fine di corroborare tale valutazione e di valutare l'efficacia della normativa rispetto agli obiettivi perseguiti.
- (20) Tale regolamento non può essere applicato in modo efficace finché gli atti delegati e di esecuzione ivi contemplati non saranno entrati in vigore. Tale regolamento dovrebbe dunque essere applicato a partire dal [inserire la data], al fine di permettere alla Commissione di adottare gli atti menzionati.
- (21) Il garante europeo della protezione dei dati è stato consultato a norma dell'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio³² e ha espresso un parere il xx XXX 20xx³³,

³⁰ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

³¹ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

³² Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

³³ GU C....

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento istituisce un quadro giuridico per la comunicazione elettronica delle informazioni regolamentari sul trasporto merci nel territorio dell'Unione. A tal fine, il presente regolamento:
 - a) fissa le condizioni in base alle quali le autorità competenti degli Stati membri devono accettare le informazioni regolamentari trasmesse elettronicamente dagli operatori economici interessati;
 - b) stabilisce le norme relative alla prestazione di servizi finalizzati a veicolare in formato elettronico le informazioni regolamentari degli operatori economici interessati.
2. Il presente regolamento si applica alle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari definiti negli atti dell'Unione che stabiliscono le condizioni relative al trasporto di merci nel territorio dell'Unione, conformemente alla parte terza, titolo VI, del trattato, o che stabiliscono le condizioni relative alle spedizioni di rifiuti. Per quanto riguarda la spedizione di rifiuti, il presente regolamento non si applica ai controlli eseguiti dagli uffici doganali, come previsto nelle disposizioni dell'Unione applicabili. Gli atti dell'Unione a cui si applica il presente regolamento e le prescrizioni relative alle informazioni regolamentari corrispondenti sono elencati nell'allegato I, parte A.

Il presente regolamento si applica inoltre alle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari stabiliti dal diritto degli Stati membri riguardante materie disciplinate dalla parte terza, titolo VI, del trattato e che prevede informazioni identiche, in tutto o in parte, alle informazioni da fornire ai sensi delle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari di cui al primo comma.

La legislazione nazionale e le prescrizioni corrispondenti in materia di informazioni regolamentari di cui al secondo comma sono elencati nell'allegato I, parte B, conformemente alla procedura stabilita all'articolo 2, lettera b).

3. Entro[OP insert one year from the entry into force of this Regulation], gli Stati membri notificano alla Commissione le disposizioni della legislazione nazionale e le prescrizioni relative alle informazioni regolamentari corrispondenti di cui al paragrafo 2, secondo comma, che dovranno essere inclusi nell'allegato I, parte B. Gli Stati membri notificano inoltre alla Commissione qualsiasi nuova disposizione della legislazione nazionale adottata successivamente, disciplinata dal paragrafo 2, secondo comma, e che modifica le prescrizioni relative alle informazioni regolamentari o stabilisce nuove prescrizioni pertinenti, entro un mese dall'adozione di detta disposizione.

Articolo 2
Adeguamento dell'allegato I

Conformemente all'articolo 13, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati relativi alla modifica dell'allegato I al fine di:

- a) includere un riferimento a ogni atto delegato o di esecuzione adottato dalla Commissione che stabilisce nuove prescrizioni relative alle informazioni regolamentari in merito ad atti giuridici dell'Unione che disciplinano il trasporto merci conformemente alla parte terza, titolo VI, del trattato;
- b) inserire i riferimenti alla legislazione nazionale e alle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari notificati dagli Stati membri conformemente all'articolo 1, paragrafo 3.

Articolo 3
Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) "informazioni regolamentari" qualsiasi informazione, anche presentata sotto forma di documento, relativa al trasporto merci nel territorio dell'Unione, compresa la modalità di transito, che un operatore economico interessato deve mettere a disposizione conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 1, paragrafo 2, al fine di attestare la conformità alle prescrizioni pertinenti di cui agli atti in questione;
- 2) "prescrizione relativa alle informazioni regolamentari" l'obbligo di fornire informazioni regolamentari;
- 3) "informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI)" qualsiasi insieme di dati trattati da un supporto elettronico per lo scambio di informazioni regolamentari tra gli operatori economici interessati e con le autorità pubbliche competenti;
- 4) "trattamento" qualsiasi operazione o insieme di operazioni, compiute con o senza l'ausilio di processi automatizzati e applicate alle eFTI, come la raccolta, la registrazione, l'organizzazione, la strutturazione, la conservazione, l'adattamento o la modifica, l'estrazione, la consultazione, l'uso, la comunicazione mediante trasmissione, diffusione o qualsiasi altra forma di messa a disposizione, il raffronto o l'interconnessione, la limitazione, la cancellazione o la distruzione;
- 5) "piattaforma eFTI" qualsiasi soluzione basata sulle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) come, ad esempio, un sistema operativo, un ambiente operativo o una banca dati destinati ad essere utilizzati per il trattamento delle eFTI;
- 6) "programmatore di piattaforma eFTI" qualsiasi persona fisica o giuridica che ha sviluppato o acquisito una piattaforma eFTI con l'intento di trattare informazioni regolamentari relative alla propria attività economica o di immettere tale piattaforma sul mercato;
- 7) "servizio eFTI" un servizio che consiste nel trattamento delle eFTI tramite una piattaforma eFTI con il solo impiego della piattaforma o in combinazione con altre soluzioni TIC, tra cui altre piattaforme eFTI;
- 8) "prestatore di servizi eFTI" ogni persona fisica o giuridica che presta un servizio eFTI agli operatori economici interessati sulla base di un contratto;
- 9) "operatore economico interessato" ogni trasportatore o operatore logistico, o ogni altra persona fisica o giuridica responsabile di mettere a disposizione delle autorità

competenti le informazioni regolamentari conformemente alle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari;

- 10) "formato leggibile dall'uomo" la rappresentazione dei dati in una forma elettronica che non richiede ulteriori trattamenti dei dati prima del loro utilizzo;
- 11) "formato leggibile da dispositivo automatico" la modalità di rappresentazione dei dati in forma elettronica che può essere utilizzata per l'elaborazione automatica da parte di una macchina;
- 12) "organismo di valutazione della conformità" un organismo ai sensi dell'articolo 2, punto 13, del regolamento (CE) n. 765/2008, che è accreditato a norma di detto regolamento per effettuare la valutazione della conformità di una piattaforma eFTI o di un prestatore di servizi eFTI.

CAPO II

INFORMAZIONI REGOLAMENTARI MESSE A DISPOSIZIONE IN FORMATO ELETTRONICO

Articolo 4

Prescrizioni per gli operatori economici interessati

1. Nel caso in cui gli operatori economici interessati mettano a disposizione le informazioni regolamentari in formato elettronico, essi si avvalgono di dati trattati in una piattaforma eFTI certificata e, se del caso, da un prestatore di servizi eFTI certificato. Le informazioni regolamentari sono accessibili in formato leggibile dalla macchina e, su richiesta dell'autorità competente, in formato leggibile dall'uomo.

Le informazioni in formato leggibile dalla macchina sono accessibili tramite una connessione autenticata e sicura alla fonte di dati di una piattaforma eFTI. Gli operatori economici interessati comunicano l'indirizzo internet tramite cui accedere alle informazioni, insieme a qualsiasi altro elemento necessario che permetta all'autorità competente di identificare in modo esclusivo le informazioni regolamentari.

Le informazioni in formato leggibile dall'uomo sono accessibili in loco, sullo schermo dei dispositivi elettronici appartenenti all'operatore economico interessato o alle autorità competenti.

2. Gli Stati membri provvedono a consentire alle autorità competenti di trattare le informazioni regolamentari rese disponibili dagli operatori economici interessati in formato leggibile da un dispositivo automatico ai sensi del paragrafo 1, secondo comma, conformemente alle disposizioni stabilite dalla Commissione a norma dell'articolo 7.

Articolo 5

Accettazione da parte delle autorità competenti

Le autorità competenti degli Stati membri accettano le informazioni regolamentari rese disponibili elettronicamente dagli operatori economici interessati conformemente all'articolo 4.

Articolo 6
Informazione commerciale confidenziale

Le autorità competenti, i fornitori di servizi eFTI e gli operatori economici interessati provvedono a garantire la riservatezza delle informazioni commerciali trattate e scambiate conformemente al presente regolamento.

Articolo 7
Insieme di dati eFTI, procedure e norme comuni di accesso

La Commissione stabilisce mediante atti di esecuzione:

- a) un insieme e sottoinsiemi comuni di dati eFTI in relazione alle rispettive prescrizioni relative alle informazioni regolamentari, tra cui le definizioni corrispondenti di ogni tipo di dato incluso nell'insieme o nei sottoinsiemi comuni di dati;
- b) le procedure comuni e le norme dettagliate, tra cui le specifiche tecniche comuni, per l'accesso delle autorità competenti alle piattaforme eFTI, comprese le procedure per il trattamento delle informazioni regolamentari rese disponibili elettronicamente dagli operatori economici interessati.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

CAPO III

PIATTAFORME E SERVIZI EFTI

SEZIONE 1

PRESCRIZIONI PER LE PIATTAFORME E I SERVIZI EFTI

Articolo 8
Prescrizioni funzionali per le piattaforme eFTI

1. Le piattaforme eFTI utilizzate per il trattamento delle informazioni regolamentari forniscono funzionalità atte a garantire che:
 - a) i dati personali siano trattati in conformità al regolamento (UE) n. 2016/679;
 - b) i dati commerciali siano trattati a norma dell'articolo 6;
 - c) possa essere stabilito un unico collegamento elettronico di identificazione tra i dati trattati e la spedizione fisica di una determinata serie di merci a cui si riferiscono tali dati, dall'origine fino alla destinazione, ai sensi di un unico contratto di trasporto, indipendentemente dalla quantità o dal numero di contenitori, colli o pezzi;
 - d) i dati possano essere trattati esclusivamente sulla base di un accesso autorizzato e autenticato;
 - e) tutte le attività di trattamento siano debitamente registrate in modo da consentire, come minimo, l'identificazione di ogni singola operazione, della persona fisica o giuridica che ha effettuato l'operazione e della sequenza di operazioni su ogni singolo tipo di dati; se un'operazione comporta la modifica o l'eliminazione di un dato esistente, il dato originale sia conservato;

- f) i dati possano essere archiviati e restino accessibili per un congruo periodo di tempo, conformemente alle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari;
 - g) i dati siano protetti da danneggiamenti e furto;
 - h) i dati trattati corrispondano all'insieme e ai sottoinsiemi comuni di dati eFTI, e possano essere trattati in qualsiasi lingua ufficiale dell'Unione.
2. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate riguardanti le prescrizioni di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

Articolo 9

Prescrizioni per i prestatori di servizi eFTI

1. I prestatori di servizi eFTI garantiscono che:
- a) i dati siano trattati esclusivamente dagli utenti autorizzati e secondo il ruolo chiaramente definito dell'utente e i diritti in materia di trattamento dei dati nel quadro della piattaforma eFTI, conformemente alle pertinenti prescrizioni relative alle informazioni regolamentari;
 - b) i dati siano archiviati e restino accessibili per un congruo periodo di tempo, conformemente alle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari;
 - c) le autorità abbiano accesso immediato alle informazioni regolamentari riguardanti un'operazione di trasporto merci trattate mediante le loro piattaforme eFTI, quando tale accesso viene fornito alle autorità da un operatore economico interessato;
 - d) i dati siano adeguatamente protetti, tra l'altro, da trattamenti non autorizzati o illeciti e dalla perdita, dalla distruzione o dal danno accidentali.
2. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate riguardanti le prescrizioni di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

SEZIONE 3 CERTIFICAZIONE

Articolo 10

Organismi di valutazione della conformità

1. Gli organismi di valutazione della conformità vengono accreditati a norma del regolamento (CE) n. 765/2008 per la certificazione delle piattaforme e dei prestatori di servizi eFTI conformemente agli articoli 11 e 12 del presente regolamento.
2. Ai fini dell'accreditamento, un organismo di valutazione della conformità rispetta le prescrizioni di cui all'allegato II.
3. Gli Stati membri detengono un elenco aggiornato di organismi di valutazione della conformità accreditati, nonché delle piattaforme e dei prestatori di servizi eFTI certificati da tali organismi conformemente agli articoli 11 e 12. Gli Stati membri mettono tale elenco a disposizione del pubblico su un sito ufficiale del governo. L'elenco viene aggiornato regolarmente e, al più tardi, entro il 31 marzo di ogni anno.
4. Entro il 31 marzo di ogni anno gli Stati membri presentano gli elenchi di cui al paragrafo 3 alla Commissione, insieme all'indirizzo del sito web su cui sono state

pubblicate tali liste. Il link a tali indirizzi viene pubblicato sulla pagina web ufficiale della Commissione.

Articolo 11
Certificazione delle piattaforme eFTI

1. Su richiesta di un programmatore di piattaforma eFTI, gli organismi di valutazione della conformità valutano la conformità della piattaforma eFTI alle prescrizioni di cui all'articolo 8, paragrafo 1. Se la valutazione è positiva, viene rilasciato un certificato di conformità. Se la valutazione è negativa, l'organismo di valutazione della conformità comunica al richiedente le ragioni per cui la piattaforma non è conforme alle prescrizioni.
2. Gli organismi di valutazione della conformità detengono un elenco aggiornato delle piattaforme eFTI certificate e di quelle che hanno ricevuto una valutazione negativa. L'elenco aggiornato è trasmesso alle autorità competenti interessate ogni volta che viene rilasciato un certificato o pubblicata una valutazione negativa.
3. Le informazioni messe a disposizione delle autorità competenti mediante una piattaforma eFTI certificata sono accompagnate da un marchio di certificazione.
4. Il programmatore della piattaforma eFTI richiede una rivalutazione della certificazione in caso di revisione delle specifiche tecniche adottate negli atti di esecuzione di cui all'articolo 7, paragrafo 2.
5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 13, per integrare tale regolamento con norme relative alla certificazione, all'impiego del marchio di certificazione e al rinnovo della certificazione delle piattaforme eFTI.

Articolo 12
Certificazione dei prestatori di servizi eFTI

1. Su richiesta di un prestatore di servizi eFTI, un organismo di valutazione della conformità valuta la conformità del prestatore di servizi eFTI alla prescrizioni di cui all'articolo 9, paragrafo 1. Se la valutazione è positiva, viene rilasciato un certificato di conformità. Se la valutazione è negativa, l'organismo di valutazione della conformità comunica al richiedente le ragioni per cui il prestatore non è conforme a tali prescrizioni.
2. Gli organismi di valutazione della conformità detengono un elenco aggiornato dei prestatori di servizi eFTI certificati e di quelli che hanno ricevuto una valutazione negativa. L'elenco aggiornato viene messo a disposizione delle autorità competenti interessate ogni volta che viene rilasciato un certificato o pubblicata una valutazione negativa.
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 13, per integrare tale regolamento con norme relative alla certificazione dei prestatori di servizi eFTI.

CAPO IV

DELEGA DI POTERE E DISPOSIZIONI DI ESECUZIONE

Articolo 13

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 2, all'articolo 11, paragrafo 5, e all'articolo 12, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato a decorrere dal [data di entrata in vigore del presente regolamento].
3. La delega di potere di cui all'articolo 2, all'articolo 11, paragrafo 5, e all'articolo 12, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di poteri ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato, la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 2, dell'articolo 10, paragrafo 5, e dell'articolo 11, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 14

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 15 *Riesame*

1. Entro al più tardi [cinque anni dalla data di applicazione del presente regolamento], la Commissione procede alla valutazione del regolamento e presenta una relazione sulle principali conclusioni al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo.
2. Gli Stati membri forniscono alla Commissione le informazioni necessarie per la preparazione della relazione.

Articolo 16 *Monitoraggio*

Gli Stati membri forniscono alla Commissione ogni due anni e, per la prima volta, entro al più tardi [due anni dalla data di applicazione della presente relazione] le seguenti informazioni:

1. il numero di autorità competenti che hanno attuato misure per l'accesso e il trattamento delle informazioni rese disponibili dagli operatori economici interessati conformemente all'articolo 4, paragrafo 2;
2. il numero di operatori economici interessati che hanno messo a disposizione delle autorità competenti degli Stati membri informazioni regolamentari in conformità all'articolo 4, paragrafo 1, ripartite per modo di trasporto.

Le informazioni vengono fornite per ciascuno degli anni del periodo di monitoraggio.

Articolo 17 *Entrata in vigore e applicazione*

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica dal [UP: inserire quattro anni dopo la sua entrata in vigore].

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente