



Documento de sessão

A9-0119/2020

16.6.2020

*****II**

RECOMENDAÇÃO PARA SEGUNDA LEITURA

sobre a posição do Conselho em primeira leitura com vista à adoção de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias
(05142/1/2020 – C9-0103/2020 – 2018/0140COD))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relator: Andor Deli

Legenda dos símbolos utilizados

- * Processo de consulta
- *** Processo de aprovação
- ***I Processo legislativo ordinário (primeira leitura)
- ***II Processo legislativo ordinário (segunda leitura)
- ***III Processo legislativo ordinário (terceira leitura)

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta no projeto de ato.)

Alterações a um projeto de ato

Alterações do Parlamento apresentadas em duas colunas

As supressões são assinaladas em *itálico* e a *negrito* na coluna da esquerda. As substituições são assinaladas em *itálico* e a *negrito* na coluna da esquerda e na coluna da direita. O texto novo é assinalado em *itálico* e a *negrito* na coluna da direita.

A primeira e a segunda linhas do cabeçalho de cada alteração identificam o passo relevante do projeto de ato em apreço. Se uma alteração disser respeito a um ato já existente, que o projeto de ato pretenda modificar, o cabeçalho comporta ainda uma terceira e uma quarta linhas, que identificam, respetivamente, o ato existente e a disposição visada do ato em causa.

Alterações do Parlamento apresentadas sob a forma de texto consolidado

Os trechos novos são assinalados em *itálico* e a *negrito*. Os trechos suprimidos são assinalados pelo símbolo **■** ou rasurados. As substituições são assinaladas formatando o texto novo em *itálico* e a *negrito* e suprimindo, ou rasurando, o texto substituído. Exceção: as modificações de natureza estritamente técnica introduzidas pelos serviços com vista à elaboração do texto final não são assinaladas.

ÍNDICE

	Página
PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU	5
JUSTIFICAÇÃO SUCINTA	7
PARECER DA COMISSÃO DOS ASSUNTOS JURÍDICOS SOBRE A BASE JURÍDICA..	9
PROCESSO DA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO	15
VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO	16

PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

**sobre a posição do Conselho em primeira leitura com vista à adoção de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias
(05142/1/2020 – C9-0103/2020 – 2018/0140(COD))**

(Processo legislativo ordinário: segunda leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a posição do Conselho em primeira leitura (05142/1/2020 – C9-0103/2020),
 - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu de 17 de outubro de 2018¹,
 - Após ter consultado o Comité das Regiões,
 - Tendo em conta a sua posição em primeira leitura² sobre a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2018)0279),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 7, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
 - Tendo em conta o acordo provisório aprovado pela comissão competente, nos termos do artigo 74.º, n.º 4, do seu Regimento,
 - Tendo em conta o parecer da Comissão dos Assuntos Jurídicos sobre a base jurídica proposta,
 - Tendo em conta os artigos 67.º e 40.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta a recomendação para segunda leitura da Comissão dos Transportes e do Turismo (A9-0119/2020),
1. Aprova a posição do Conselho em primeira leitura;
 2. Verifica que o presente ato é adotado em conformidade com a posição do Conselho;
 3. Encarrega o seu Presidente de assinar o referido ato, conjuntamente com o Presidente do Conselho, nos termos do artigo 297.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia;

¹ JO C 62 de 15.2.2019, p. 265.

² Textos Aprovados de 12.3.2019, P8_TA(2019)0139.

4. Encarrega o seu Secretário-Geral de assinar o ato em causa, após verificação do cumprimento de todos os trâmites previstos e de, em concordância com o Secretário-Geral do Conselho, proceder à respetiva publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*;
5. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais.

JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

1. A necessidade de informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias

A grande maioria das operações de transporte de mercadorias na UE ainda exige a utilização de documentos em papel. Na verdade, cerca de 99% das operações de transporte transfronteiriço no território da UE continuam a requerer documentos em papel numa das fases da operação. Isto comporta ineficiências para os operadores do mercado nas cadeias logísticas e de transporte e um impacto ambiental desnecessário. Atendendo a que se prevê que o total dos movimentos do transporte de mercadorias aumente mais de 50% até 2050, isto acabará por se tornar uma questão ainda mais grave nos próximos anos. O Parlamento Europeu apelou várias vezes, no passado, a que se desse um forte impulso aos transportes sem documentos em papel e solicitou um fluxo de informações mais simplificado, sem papel, sem descontinuidades, transparente, seguro e de confiança entre as empresas, os clientes e as autoridades neste setor.

2. Proposta da Comissão

A Comissão identificou duas causas principais para a lenta adoção dos documentos de transporte eletrónicos: a falta de reconhecimento da equivalência jurídica dos documentos eletrónicos pelas autoridades competentes e a fragmentação do ambiente informático, sem que existam sistemas interoperáveis bem implantados com regras vinculativas e de aplicação geral em matéria de documentos de transporte eletrónicos.

A proposta da Comissão de 17 de maio de 2018 exige que as autoridades competentes aceitem as informações regulamentares (relativamente a determinados atos jurídicos) em suporte eletrónico e cria um quadro de plataformas e de prestadores de serviços certificados (por organismos de avaliação da conformidade).

3. Negociações interinstitucionais

Na sequência da aprovação da posição do Parlamento em primeira leitura, em 12 de março de 2019, tiveram lugar negociações interinstitucionais (destinadas a chegar rapidamente a um acordo em segunda leitura) de setembro a novembro de 2019, durante a Presidência finlandesa do Conselho. Após três rondas de trilogos, a equipa de negociação do Parlamento chegou a um acordo provisório com a Presidência do Conselho, em 26 de novembro de 2019.

O texto do acordo provisório foi apresentado à Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) e aprovado em 21 de janeiro de 2020. Com base nessa aprovação, o presidente da comissão TRAN indicou, em carta enviada ao presidente do Comité de Representantes Permanentes (COREPER I), que recomendaria ao plenário a aprovação da posição do Conselho, sem alterações, desde que essa estivesse conforme com o acordo provisório alcançado entre as duas instituições. No seguimento da verificação jurídico-linguística, o Conselho adotou formalmente a sua posição em 7 de abril de 2020, em conformidade com o acordo provisório.

4. Principais elementos do acordo

O acordo global alcançado entre o Parlamento e o Conselho visa reforçar o sistema proposto. Em especial, foi conseguido o seguinte:

- Minimizar os custos para os operadores económicos e as autoridades competentes, nomeadamente baseando o sistema de certificação nas normas, modelos e acordos internacionais existentes e assegurando que a certificação é feita de forma independente;
- Obter e manter a confiança dos operadores e das autoridades competentes na segurança do sistema, reforçando o procedimento de definição de normas, especificações e regras de acesso precisas, com a participação adequada dos legisladores e de todas as partes interessadas pertinentes;
- Incentivar a realização de todas as comunicações, incluindo eventuais pedidos de seguimento, entre as autoridades competentes e os operadores por via eletrónica, sempre que possível;
- Clarificar o âmbito de aplicação: indicar exatamente qual o tipo de informações regulamentares sobre o transporte de mercadorias – se enviadas em formato eletrónico pelo operador económico em causa através duma plataforma certificada – que deve ser aceite pelas autoridades competentes. Depois de o sistema estar operacional, a Comissão deve avaliar se o âmbito de aplicação pode ser ainda mais alargado de modo a incluir outras informações regulamentares pertinentes no domínio dos transportes, por exemplo, as relativas ao veículo ou ao condutor;
- Rumar a uma digitalização completa: embora as autoridades competentes, no âmbito deste sistema, sejam obrigadas a aceitar informações regulamentares sobre o transporte de mercadorias, quando enviadas por via eletrónica, os operadores económicos continuam a ter a liberdade de decidir se optam ou não pela «via digital». No entanto, esclarece-se que a utilização de meios eletrónicos deve tornar-se a forma predominante de intercâmbio de informações regulamentares entre os operadores económicos e as autoridades competentes. Por isso, a Comissão tem de avaliar possíveis iniciativas com vista a instituir, no futuro, a obrigação de os operadores económicos utilizarem meios eletrónicos para disponibilizarem as informações regulamentares às autoridades competentes;
- Tornar a utilização deste sistema tão atraente quanto possível para os operadores económicos, nomeadamente incentivando os sistemas informáticos já existentes a obterem a certificação como plataforma e assegurando a interoperabilidade;
- Calendário: embora a criação dum sistema de certificação deva ser efetuada cuidadosamente, os diferentes prazos foram fixados de forma a que o sistema esteja operacional o mais rapidamente possível, de modo a que a aceitação pelo mercado possa ocorrer em breve.

5. Recomendação

Uma vez que a posição do Conselho está em conformidade com o acordo provisório alcançado durante as negociações interinstitucionais, o relator recomenda a sua aprovação sem alterações.

PARECER DA COMISSÃO DOS ASSUNTOS JURÍDICOS SOBRE A BASE JURÍDICA

Karima Delli
Presidente
Comissão dos Transportes e do Turismo
BRUXELAS

Assunto: Parecer sobre a base jurídica da proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (COM(2018)0279 – C8-0191/2019 – 2018/0140(COD))

Exma. Sra. Presidente,

Por carta de 13 de novembro de 2019¹, a Comissão dos Transportes e do Turismo a que V. Exa. preside solicitou, nos termos do artigo 40.º, n.º 2, do Regimento, o parecer da Comissão dos Assuntos Jurídicos sobre a adequação da base jurídica da proposta de regulamento da Comissão relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias².

A comissão procedeu à análise da supracitada questão na sua reunião de 9 de janeiro de 2020.

I - Contexto

A proposta da Comissão baseia-se nos artigos 91.º, 100º, n.º 2 (transportes), e 192º, n.º 1, do TFUE (ambiente). Na sua orientação geral, o Conselho alterou a base jurídica, suprimindo as referências ao artigo 192.º, n.º 1, do TFUE.

II - Os artigos pertinentes do Tratado

As disposições pertinentes do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia têm a seguinte redação:

Artigo 91.º

(ex-artigo 71.º TCE)

1. Para efeitos de aplicação do artigo 90.º, e tendo em conta os aspetos específicos dos transportes, o Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário e após consulta ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões, estabelecem:

a) Regras comuns aplicáveis aos transportes internacionais efetuados a partir de ou com

¹ Parecer D 315856/JURI sobre a base jurídica da proposta da Comissão de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (2018/0140(COD)).

² Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (2018/0140(COD)).

destino ao território de um Estado-Membro, ou que atravessem o território de um ou mais Estados-Membros;

b) As condições em que os transportadores não residentes podem efetuar serviços de transporte num Estado-Membro;

c) Medidas que permitam aumentar a segurança dos transportes;

d) Quaisquer outras disposições adequadas.

2. Aquando da adoção das medidas a que se refere o n.º 1, são tidos em conta os casos em que a aplicação seja suscetível de afetar gravemente o nível de vida e o emprego em certas regiões, bem como a exploração de equipamentos de transporte.»

Artigo 100.º

(ex-artigo 80.º TCE)

1. As disposições do presente título são aplicáveis aos transportes por caminho de ferro, por estrada e por via navegável.

2. O Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário, podem estabelecer disposições adequadas para os transportes marítimos e aéreos. Deliberam após consulta ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões.

Artigo 191.º

(ex-artigo 174.º TCE)

1. A política da União no domínio do ambiente contribuirá para a prossecução dos seguintes objetivos:

– a preservação, a proteção e a melhoria da qualidade do ambiente,

– a proteção da saúde das pessoas,

– a utilização prudente e racional dos recursos naturais,

– a promoção, no plano internacional, de medidas destinadas a enfrentar os problemas regionais ou mundiais do ambiente, e designadamente a combater as alterações climáticas.

(...)

Artigo 192.º

(ex-artigo 175.º TCE)

1. O Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário e após consulta ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões, adotarão as ações a empreender pela União para realizar os objetivos previstos no artigo 191.º

(...)

III - Jurisprudência do TJUE sobre a escolha da base jurídica

Tradicionalmente, o Tribunal de Justiça tem encarado a questão da base jurídica adequada

como uma matéria de importância constitucional, que garante o respeito pelo princípio da atribuição de competências (artigo 5.º do TUE) e determina a natureza e o âmbito de competências da União³.

Segundo a jurisprudência constante do Tribunal, a escolha da base jurídica de um ato da União deve ter por fundamento elementos objetivos suscetíveis de controlo jurisdicional, entre os quais figuram, nomeadamente, a finalidade e o conteúdo do ato⁴.

A escolha de uma base jurídica incorreta pode, por conseguinte, justificar a anulação do ato em causa. Neste contexto, a pretensão de uma instituição de participar de forma mais ativa na adoção de um determinado ato, as circunstâncias da adoção do ato, bem como o trabalho efetuado a outro título no domínio de ação em que o ato se insere, não têm qualquer influência na identificação da base jurídica correta.⁵

Se o exame do ato em causa demonstrar que este tem uma dupla finalidade, ou que tem duas componentes, uma das quais é identificável como principal ou preponderante, enquanto a outra é apenas acessória, esse ato deverá ter por fundamento uma única base jurídica, ou seja, a exigida pela finalidade ou componente principal ou preponderante⁶.

Não obstante, quando um ato tiver diversos objetivos ou componentes concomitantes que se encontrem ligados de forma indissociável, sem que um seja secundário e indireto em relação ao outro, esse ato deverá assentar nas diferentes bases jurídicas correspondentes⁷, se os procedimentos previstos para as respetivas bases jurídicas não forem incompatíveis com o Direito do Parlamento Europeu e não o colocarem em causa⁸.

³ Parecer 2/00, ECLI:EU:C:2001:664, n.º 5.

⁴ Ver Processo C-411/06, *Comissão v. Parlamento Europeu e Conselho*, 8 de setembro de 2009, EU:C:2009:518, n.º 45.

⁵ Acórdão do Processo C-269/97, *Comissão v. Conselho*, ECLI:EU:C:2000:183, n.º 44.

⁶ Acórdão dos Processos C-137/12, *Comissão v. Conselho*, EU:C:2013:675, n.º 53, e C-411/06 EU:C:2009:518, n.º 46, bem como a jurisprudência aí referida; C 490/10, *Parlamento v Conselho*, EU:C:2012:525, n.º 45; C155/07, *Parlamento v. Conselho*, EU:C:2008:605, n.º 34.

⁷ Processo C-211/01, *Comissão v. Conselho*, ECLI:EU:C:2003:452, n.º 40; Processo C-178/03, *Comissão v. Parlamento Europeu e Conselho*, ECLI:EU:C:2006:4, n.ºs 43-56.

⁸ Processo C-300/89, *Comissão v. Conselho* («Dióxido de titânio»), ECLI:EU:C:1991:244, n.ºs 17-25. Processo C-268/94, *Portugal v. Conselho*, ECLI:EU:C:1996:461.

IV - Finalidade e conteúdo do ato proposto

A proposta diz respeito a um regulamento que harmoniza a utilização de meios eletrónicos para o intercâmbio de informações no transporte de mercadorias (eFTI).

Decorre da exposição de motivos que o objetivo da proposta é reforçar a utilização mais generalizada de documentos de transporte eletrónico de mercadorias, a fim de reforçar o mercado único, eliminando alguns dos obstáculos à digitalização neste domínio. Os principais fatores da proposta são o quadro jurídico fragmentado que estabelece obrigações incoerentes para as autoridades aquando da aceitação de documentos eletrónicos e o ambiente informático fragmentado caracterizado por uma multiplicidade de sistemas não interoperáveis⁹.

Por conseguinte, as disposições visam atingir essencialmente dois objetivos políticos principais: *a)* estabelecer um quadro jurídico vinculativo e uniforme para a aceitação de informações ou documentos eletrónicos pelas autoridades públicas nacionais competentes; e *b)* assegurar a interoperabilidade dos diferentes sistemas informáticos atualmente utilizados para a aplicação da legislação pertinente da União em vigor¹⁰.

As mesmas considerações são explicadas mais pormenorizadamente nos considerandos 1 a 4 da proposta, bem como no seu artigo 1.º. Segundo este último, o presente regulamento «estabelece um quadro jurídico para a comunicação eletrónica de informações regulamentares relacionadas com o transporte de mercadorias no território da União [...]». Estabelece «as condições ao abrigo das quais as autoridades competentes dos Estados-Membros são obrigadas a aceitar informações regulamentares quando disponibilizadas eletronicamente pelos operadores económicos envolvidos» e as «regras para a prestação de serviços relacionados com a disponibilização eletrónica de informações regulamentares pelos operadores económicos envolvidos»;

Quanto ao conteúdo, o capítulo I define, em especial, o âmbito de aplicação material através da pré-seleção (por referência a um anexo) dos atos da União já existentes que preveem requisitos de informação regulamentar relevantes para efeitos da proposta. O capítulo II da proposta, intitulado «*Informações regulamentares disponibilizadas eletronicamente*», estabelece a obrigação de as autoridades públicas aceitarem os documentos de transporte em formato eletrónico, bem como os requisitos técnicos para o tratamento de informações eletrónicas. O capítulo III, intitulado «*Plataformas e serviços de eFTI*» estabelece regras pormenorizadas sobre as funcionalidades e os requisitos de certificação das plataformas de eFTI que permitem o tratamento de informações eletrónicas. Os capítulos IV e V dizem respeito, respetivamente, aos atos delegados e de execução e às disposições finais.

V - Análise e determinação da base jurídica adequada

Na exposição de motivos, a Comissão justifica a escolha da base jurídica da seguinte forma:

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

Os artigos 91.º e, respetivamente 100.º, n.º 2, os quais devem ser interpretados à luz do artigo

⁹ Exposição de motivos, p. 2.

¹⁰ Exposição de motivos, p. 6.

90.º, que exige que os Estados-Membros prossigam uma política comum dos transportes, impõem que sejam estabelecidas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho regras comuns aplicáveis aos transportes internacionais efetuados a partir de ou com destino ao território de um Estado-Membro, ou que atravessem o território de um ou mais Estados-Membros e, respetivamente, as disposições adequadas para os transportes marítimos e aéreos.

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

a) A adequação dos artigos 91.º e 100.º, n.º 2, do TFUE

Os artigos 91.º e 100.º, n.º 2, do TFUE preveem as bases jurídicas no domínio da política de transportes, respetivamente para os transportes por caminho de ferro, por estrada e por via navegável, por um lado, e os transportes marítimos e aéreos, por outro.

Resulta da finalidade e do conteúdo da proposta que os artigos 91.º e 100.º, n.º 2, do TFUE devem ser considerados como bases jurídicas pertinentes da proposta e que aquela visa melhorar o funcionamento do mercado interno no setor dos transportes.

Salienta-se também que se justifica recorrer simultaneamente aos artigos 91.º e 100.º, n.º 2, na medida em que a proposta da Comissão segue uma abordagem multimodal.

b) Não é necessário aditar o artigo 192.º, n.º 1, do TFUE como base jurídica

Embora o texto acima citado da exposição de motivos possa justificar o recurso ao artigo 192.º, n.º 1, do TFUE como base jurídica, não indica, no entanto, expressamente, por que motivo a adição desta base jurídica seria, com efeito, necessária.

É verdade que várias menções na exposição de motivos contêm indicações segundo as quais a substituição de documentos em papel por documentos eletrónicos parece ser benéfica para o ambiente¹¹.

Dito isto, apesar dos possíveis efeitos positivos da proposta no ambiente, afigura-se que o principal objetivo da proposta não está relacionado com a proteção do ambiente. Assim, este último só pode ser um efeito acessório do ato normativo. Por esta razão, não é necessário aditar o artigo 192.º, n.º 1, como base jurídica.

A título alternativo, pode considerar-se que o âmbito de aplicação da proposta abrange os requisitos de informação estabelecidos em vários atos da União já existentes (por exemplo, o artigo 1.º, n.º 2, da proposta). Esses atos assentam na base jurídica dos transportes, com exceção da legislação da União em matéria de transferência de resíduos, que se baseia no (atual) artigo 192.º, n.º 1, do TFUE¹². Embora isto seja obviamente verdadeiro, a própria proposta contém elementos que indicam que este facto não é relevante para a escolha da base jurídica. Com efeito, segundo os considerandos 5 e 6: «5) *As autoridades dos*

¹¹ Ver, por exemplo, a exposição de motivos, p. 11: «*Além disso, considerando que deixarão de ser impressos, em média, 1 a 5 exemplares de cada documento por envio, serão economizados cerca de 2 a 8 mil milhões de folhas de papel, ou o equivalente a 180-900 mil árvores por ano.*»

¹² Regulamento n.º 1013/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de junho de 2006, relativo a transferências de resíduos (JO L 190 de 12.7.2006, pp. 1-98).

Estados-Membros devem, deste modo, ser obrigadas a aceitar informações disponibilizadas eletronicamente sempre que os operadores económicos forem obrigados a disponibilizar informações como prova de conformidade com os requisitos estabelecidos pelos atos da União em conformidade com o Título VI da Parte III do Tratado ou, dada a semelhança das situações, com a legislação da União relativa à transferência de resíduos [...]. 6) Dado que o presente regulamento se destina, simplesmente, a facilitar a apresentação de informações, especificamente, através de meios eletrónicos, não deverá afetar as disposições da União ou da legislação nacional que determinam o conteúdo das informações regulamentares e, em particular, não deverá impor nenhum requisito de informações regulamentares adicional [...].» Assim, a proposta não altera qualquer ato baseado na base jurídica ambiental, centrando-se no aspeto dos transportes da transferência de resíduos. Por conseguinte, os elementos ambientais, se for caso disso, são indubitavelmente acessórios em relação à componente predominante dos transportes da proposta¹³.

À luz do exposto, os artigos 91.º e 100.º, n.º 2, do TFUE constituem a base jurídica adequada para a proposta. Não é necessário aditar o artigo 192.º, n.º 1, do TFUE. Consequentemente, é correto suprimir a referência a este último artigo na citação.

As alterações adotadas na sequência das negociações interinstitucionais sobre este dossiê não põem em causa as conclusões acima expostas.

VI - Conclusão e recomendação

Na sua reunião de 9 de janeiro de 2020, a Comissão dos Assuntos Jurídicos decidiu em conformidade, por 21 votos a favor, nenhum contra e 1 abstenção¹⁴, recomendar à Comissão dos Transportes e do Turismo que conserve os artigos 91.º e 100.º, n.º 2, do TFUE como única base jurídica do regulamento proposto.

Aproveito a oportunidade para apresentar a V. Ex.^a os melhores cumprimentos.

Lucy Nethsingha

¹³ N.B. Segundo a jurisprudência, mesmo uma alteração formal de um ato com base numa determinada base jurídica não exige, necessariamente, que o legislador baseie o ato modificativo na base jurídica do ato alterado.

¹⁴ Encontravam-se presentes no momento da votação final: Lucy Nethsingha (Presidente), Marion Walsmann (Vice-Presidente), Ibán García Del Blanco (Vice-Presidente), Raffaele Stancanelli (Vice-Presidente), Franco Roberti (relator de parecer), Gunnar Beck, Patrick Breyer, Geoffroy Didier, Angel Dzhambazki, Evelyne Gebhardt, Esteban González Pons, Jackie Jones, Mislav Kolakušić, Gilles Lebreton, Karen Melchior, Sabrina Pignedoli, Jiří Pospíšil, Liesje Schreinemacher, Marie Toussaint, Edina Tóth (em substituição de József Szájer, nos termos do artigo 209.º, n.º 7), Bettina Vollath e Axel Voss.

PROCESSO DA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO

Título	Informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias
Referências	05142/1/2020 – C9-0103/2020 – 2018/0140(COD)
Data da 1.ª leitura do PE – Número P	12.3.2019 T8-0139/2019
Proposta da Comissão	COM(2018)0279 - C8-0191/2018
Receção da posição do Conselho em primeira leitura: data de comunicação em sessão	17.4.2020
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	TRAN 17.4.2020
Relatores Data de designação	Andor Deli 3.7.2018
Contestação da base jurídica Data do parecer JURI	JURI 9.1.2020
Exame em comissão	28.4.2020
Data de aprovação	8.6.2020
Resultado da votação final	+: 46 -: 1 0: 1
Deputados presentes no momento da votação final	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
Suplentes presentes no momento da votação final	Leila Chaibi, Roman Haider, Henna Virkkunen
Data de entrega	16.6.2020

VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO

46	+
ECR	Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Leila Chaibi, Kateřina Konečná, Elena Kountoura
ID	Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore, Dorien Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
RENEW	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

1	-
PPE	Gheorghe Falcă

1	0
S&D	Bogusław Liberadzki

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções