

Bruxelles, 22 mai 2018
(OR. en)

9060/18

**Dosar interinstituțional:
2018/0140 (COD)**

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

PROPUNERE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	17 mai 2018
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2018) 279 final
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind informațiile electronice în cadrul transportului electronic de mărfuri

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2018) 279 final.

Anexă: COM(2018) 279 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 17.5.2018
COM(2018) 279 final

2018/0140 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
privind informațiile electronice în cadrul transportului electronic de mărfuri

(Text cu relevanță pentru SEE)

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

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Schimbările tehnologice afectează toate segmentele societății și economiei și transformă viața cetățenilor din UE. Transportul nu face excepție de la această tendință. Noile tehnologii modifică radical peisajul mobilității. În acest context, UE și industriile din cadrul acesteia trebuie să facă față provocării de a deveni lider mondial în domeniile inovării, digitalizării și decarbonizării. Prin urmare, Comisia a adoptat o abordare cuprinzătoare pentru a se asigura că politicile UE în materie de mobilitate reflectă aceste priorități politice sub forma a trei pachete de mobilitate „Europa în mișcare”.

Ca urmare a Strategiei pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon, Comisia a adoptat două pachete de mobilitate în mai și noiembrie 2017. Aceste pachete stabilesc o agendă pozitivă care vizează strategia pentru o mobilitate cu emisii scăzute și asigură o tranziție ușoară către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți. Parlamentul European și Consiliul ar trebui să asigure adoptarea rapidă a acestor propuneri.

Această inițiativă face parte din Al treilea pachet „Europa în mișcare”, care vizează noua strategie de politică industrială din septembrie 2017 și este concepută pentru a finaliza procesul de a permite Europei să profite pe deplin de modernizarea mobilității. Este esențial ca viitorul sistem de mobilitate să fie sigur, curat și eficient pentru toți cetățenii din UE. Scopul este de a face mobilitatea europeană mai sigură și mai accesibilă, industria europeană mai competitivă, locurile de muncă din Europa mai sigure și de a asigura ca acestea să fie mai curate și mai bine adaptate la caracterul imperativ al combaterii schimbărilor climatice. Acest lucru va necesita angajamentul deplin al UE, al statelor membre și al părților interesate, nu în ultimul rând în ceea ce privește consolidarea investițiilor în infrastructura de transport.

Transportul total de mărfuri în UE a crescut cu aproape 25 % în ultimii 20 de ani¹ și se preconizează că va crește în continuare cu 51 % în perioada 2015-2050². Toată această circulație a mărfurilor este însoțită de o cantitate mare de informații care sunt partajate între diverse părți, atât în domeniul privat, cât și în cel public. În prezent, aceste informații sunt imprimate în cea mai mare parte pe hârtie, într-o varietate de documente cu format standard.

Aproximativ 99 % din operațiunile de transport transfrontalier de pe teritoriul UE utilizează încă documente pe suport de hârtie într-o etapă sau alta a operațiunii³. Cu toate acestea, digitalizarea schimbului de informații are potențialul de a îmbunătăți în mod semnificativ eficiența transportului și, prin urmare, de a contribui la buna funcționare a pieței unice.

Comisia a efectuat o evaluare a impactului privind barierele în calea digitalizării documentelor de transport de mărfuri și opțiunile pentru a sprijini utilizarea la scară mai largă a schimbului electronic de documente și informații. Principala problemă identificată este

¹ Măsurat în miliarde de tone-kilometri (tkm). Sursă: Transportul în UE în cifre 2017.

² O descriere a evoluțiilor în cadrul tendințelor și politicilor actuale (adică de referință) este disponibilă în anexa 4 la raportul atașat de evaluare a impactului.

³ Mai exact, acestea necesită utilizarea documentelor pe suport de hârtie la un moment dat în timpul operațiunii de transport. Cu alte cuvinte, doar 1 % din aceste operațiuni sunt însoțite de un schimb de informații și documente complet digital. Cu toate acestea, proporția lor variază în funcție de modul de transport. Estimarea se bazează pe studiul de evaluare a impactului efectuat de Ecorys et al. (2018).

gradul scăzut și variat de acceptare de către autorități a informațiilor sau a documentelor puse la dispoziție în mod electronic de către întreprinderi, atunci când autoritățile le solicită să furnizeze dovezi privind conformitatea cu condițiile de reglementare a transportului de mărfuri pe teritoriul diferitelor state membre ale UE.

Există două motive principale în spatele acestei probleme:

- (a) un **cadru juridic fragmentat** care stabilește **obligații inconsecvente** pentru autorități cu privire la acceptarea informațiilor sau documentelor electronice⁴ și permite diferite practici administrative de punere în aplicare a acestora și
- (b) un **mediu informatic fragmentat** caracterizat printr-o multitudine de **sisteme/soluții neinteroperabile** pentru schimbul electronic de informații și documente de transport, atât pentru comunicarea între întreprinderi și administrație, cât și pentru comunicarea între întreprinderi.

Cele două motive se susțin reciproc. Legislația fragmentată și, în consecință, lipsa acceptării de către autorități descurajează investițiile în soluții digitale pentru documentele electronice. Mediul informatic fragmentat, în special lipsa unor soluții bine stabilite sau interoperabile, descurajează autoritățile să aibă încredere în utilizarea documentelor electronice.

În consecință, marea majoritate a operatorilor de transport de mărfuri și a altor părți interesate din sectorul transporturilor din UE continuă să utilizeze documente pe suport de hârtie. Acest lucru împiedică îmbunătățirea considerabilă a eficienței diferiților actori de pe piață, în special în domeniul transportului multimodal și transfrontalier și perturbă funcționarea pieței unice a UE.

Comisia a recunoscut necesitatea de a promova acceptarea și utilizarea documentelor electronice de transport prin intermediul unei serii de inițiative de politică: Cartea albă privind transporturile, 2011⁵, Strategia privind piața unică digitală, 2015⁶, Prioritățile de standardizare în sectorul TIC pentru piața unică digitală, 2016⁷ și Planul de acțiune al UE privind guvernarea electronică 2016-2020⁸. Necesitatea de a interveni a fost, de asemenea, recunoscută de o gamă largă de părți interesate.

Din 2015, participanții la Forumul digital de transport și logistică (DTLF - *Digital Transport and Logistics Forum*) — un grup de experți al Comisiei format din peste o sută de părți interesate din sectorul privat și public⁹ — au subliniat în repetate rânduri necesitatea unei intervenții la nivelul UE pentru a sprijini adoptarea mai largă a documentelor electronice de transport. În octombrie 2017, în Declarația de la Tallinn privind guvernarea electronică, statele membre au solicitat Comisiei să își intensifice eforturile pentru a realiza proceduri

⁴ Reprezentarea electronică a informațiilor conținute în prezent în documentele pe suport de hârtie nu trebuie să cuprindă un anumit *format* de document în sensul unei reprezentări standardizate a datelor. În acest sens, termenul „documente” ar putea fi înșelător. O explicație a avantajelor tranziției de la o abordare centrată pe documente la o abordare centrată pe date este prezentată în anexa 8 la raportul atașat de evaluare a impactului.

⁵ [COM/2011/0144](#), pp. 13, 19.

⁶ [COM\(2015\) 192](#), pp. 82-84.

⁷ COM(2016) 176, p. 11.

⁸ [COM\(2016\) 179](#), p. 8.

⁹ [DTLF](#) a fost înființat de către Comisie în aprilie 2015 [Decizia C(2015) 2259], pentru a oferi o platformă în cadrul căreia statele membre și părțile interesate din domeniul transporturilor și logisticii pot să facă schimb de cunoștințe tehnice, să coopereze și să se coordoneze în vederea sprijinirii măsurilor de promovare a unui schimb electronic eficient de informații în domeniul transporturilor și logisticii.

electronice eficiente, orientate spre utilizatori, în cadrul UE, subliniind importanța Planului de acțiune privind guvernarea electronică¹⁰ și viziunea Cadrului european de interoperabilitate¹¹.

În noiembrie 2017, în cadrul Zilelor de transport digital de la Tallinn, mai multe părți interesate din sectorul public și privat din toate sectoarele de transport au ajuns la concluzia că este timpul să se profite de beneficiile digitalizării, inclusiv cu privire la partajarea de date fără utilizarea documentelor pe suport de hârtie¹². Ca urmare, în cadrul Concluziilor sale din decembrie 2017 privind digitalizarea transporturilor, Consiliul a solicitat Comisiei să continue lucrările DTLF în scopul elaborării „unor măsuri menite să sprijine¹³ utilizarea și acceptarea mai sistematică a documentelor electronice, precum și schimbul armonizat de informații și date în cadrul lanțului logistic”¹⁴. În mai 2017, Parlamentul a îndemnat, de asemenea, Comisia să „mărească gradul de armonizare al transportului de călători și al transportului de mărfuri” și, în special, „să accelereze utilizarea obligatorie a [...] documentelor de însoțire electronice (e-CMR)”¹⁵.

- **Coerența cu dispozițiile deja existente în domeniul de politică vizat**

Prezenta propunere este în concordanță cu dispozițiile legislative actuale ale UE privind schimbul electronic de informații aplicabil în sectorul transporturilor. Aceste dispoziții legislative variază în mod semnificativ în ceea ce privește: i) domeniul lor de aplicare material — adică informațiile sau documentele în cauză; ii) scopul de reglementare pentru care sunt necesare informațiile sau documentele; iii) dacă se stabilește posibilitatea de a comunica informațiile în format electronic; și iv) dacă sunt furnizate specificații tehnice mai detaliate privind mijloacele de comunicare electronică și forma informațiilor sau documentelor electronice atunci când această posibilitate este stabilită. Prezenta propunere completează legislația UE existentă în acest domeniu și, în cazul anumitor acte UE specifice sectorului transporturilor, completează aceste acte juridice prin intermediul unor cerințe funcționale și specificații tehnice mai detaliate.

Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁶ prevede că unui document electronic nu i se refuză efectul juridic și posibilitatea de a fi acceptat ca dovadă în procedurile judiciare doar din motiv că este sub formă electronică. De asemenea, acesta stabilește condițiile pentru recunoașterea și acceptarea transfrontalieră a mijloacelor de identificare electronică și a serviciilor de încredere pe piața internă. Cu toate acestea, nu obligă statele membre să accepte documentele electronice sau informațiile conținute în acestea ca probe în alte cazuri decât în procedurile judiciare. Prin instituirea unui cadru legislativ uniform al Uniunii care impune acceptarea transfrontalieră a informațiilor electronice privind transportul de mărfuri de către autoritățile publice, prezenta propunere completează dispozițiile Regulamentului respectiv.

¹⁰ [Declarația de la Tallinn privind guvernarea electronică](#) a fost semnată în cadrul ședinței ministeriale în timpul Președinției estone a Consiliului UE la 6 octombrie 2017.

¹¹ https://ec.europa.eu/isa2/eif_en.

¹² Declarația privind Zilele transportului digital a fost semnată la Tallinn la 10 noiembrie 2017 și este disponibilă la adresa https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration_en.

¹³ P8_TA(2017)0228.

¹⁴ Concluziile Consiliului privind digitalizarea transporturilor, 15050/17, 5.12.2017.

¹⁵ Rezoluția Parlamentului European [2017/2545\(RSP\)](#) din 18 mai 2017 referitoare la transportul rutier în Uniunea Europeană.

¹⁶ Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului privind identificarea electronică și serviciile de încredere pentru tranzacțiile electronice pe piața internă și de abrogare a Directivei 1999/93/CE (JO L 257, 28.8.2014, p. 73).

Regulamentul (UE) nr. 952/2013 privind Codul vamal al Uniunii¹⁷ și Directiva 2010/65/UE privind formalitățile de raportare aplicabile navelor¹⁸ conțin deja dispoziții care permit îndeplinirea formalităților de raportare prin intermediul comunicării electronice a informațiilor, inclusiv în ceea ce privește mărfurile și, respectiv, operațiunea de transport. Prezenta propunere vizează permiterea comunicării electronice pentru îndeplinirea cerințelor de informare în materie de reglementare și dincolo de punctele de intrare sau înainte de punctul de ieșire din UE, pe întreg teritoriul Uniunii. Prin urmare, din punct de vedere geografic, domeniul de aplicare al prezentei inițiative începe acolo unde se încheie cel al Regulamentului privind Codul vamal al Uniunii și/sau al Directivei privind formalitățile de raportare în domeniul maritim, RFD (sau, dimpotrivă, se încheie acolo unde începe acesta din urmă).

Cu toate acestea, în ceea ce privește operațiunile de transport vizate de cerințele de informare, aceste domenii de aplicare se suprapun: prezenta inițiativă privește atât transportul internațional pur intracomunitar (care nu intră nici sub incidența Regulamentului privind Codul vamal al Uniunii, nici sub incidența Directivei privind formalitățile de raportare în domeniul maritim), cât și transportul internațional care își are originea, destinația sau tranzitul pe teritoriul unui stat membru al UE. Prin urmare, aplicarea combinată a acestei inițiative și a acestor două acte ale UE va facilita în continuare transportul internațional de mărfuri care își are originea și destinația în afara UE, precum și traficul maritim din interiorul UE. Aceasta va permite utilizarea mijloacelor electronice de transmitere a informațiilor de reglementare privind transportul de mărfuri către autorități nu numai la punctul de intrare și ieșire din UE, ci și pe întreg teritoriul UE.

În ceea ce privește legislația Uniunii care reglementează condițiile de transport pe teritoriul Uniunii, prezenta propunere nu modifică dispozițiile existente în actele legislative relevante existente, ci urmărește mai degrabă să asigure:

- a) **stabilirea unui cadru legal uniform** pentru acceptarea, inclusiv cerințele specifice, a informațiilor electronice sau a documentelor care conțin aceste informații, în cazul actelor legislative care:
- fie **nu oferă** deloc posibilitatea de a prezenta informațiile/documentele pe cale electronică, și anume:
- Regulamentul nr. 11/1960 privind eliminarea discriminării în materie de tarife și condiții de transport;
- Directiva 92/106/CEE a Consiliului privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre; și
- Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri; fie
- **includ o astfel de posibilitate, dar nu indică sau oferă indicații foarte limitate** privind modul în care aceste informații ar trebui prezentate electronic și anume:
- Directiva 2008/68/CE privind transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare al mărfurilor periculoase;

¹⁷ Regulamentul (UE) nr. 952/2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii (CVU); Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447 al Comisiei de stabilire a unor norme pentru punerea în aplicare a anumitor dispoziții din Regulamentul (UE) nr. 952/2013; Regulamentul delegat (UE) 2015/2446 al Comisiei de completare a Regulamentului (UE) nr. 952/2013 în ceea ce privește normele detaliate ale anumitor dispoziții ale CVU.

¹⁸ Directiva nr. 2010/65/UE privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre.

- Regulamentul (CE) 2015/1998 al Comisiei de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008 privind norme comune pentru siguranța aviației;
- Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 privind transferurile de deșeuri;
- propunerile analizate în prezent de Parlamentul European și de Consiliu pentru revizuirea Directivei 92/106/CEE [Propunerea nr. 2017/0290 (COD)] și, respectiv, a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 [Propunerea nr. 2017/0123 (COD)].
- **b) interoperabilitatea diferitelor sisteme informatice** utilizate în prezent pentru acele acte legislative care:
- prevăd deja **specificații tehnice foarte detaliate**: privind formatul datelor electronice și schimbul de mesaje pentru acceptarea de către autorități a anumitor informații referitoare la mărfuri și operațiunile de transport, indiferent de modul de transport în cauză și anume Regulamentul (UE) nr. 952/2013 privind Codul vamal al Uniunii și actele sale de punere în aplicare și delegate, precum și Directiva 2010/65/UE privind formalitățile de raportare în domeniul maritim;
- conțin **specificații detaliate, dar specifice modului de transport** și anume Regulamentul (UE) nr. 164/2010 al Comisiei privind specificațiile tehnice pentru raportarea electronică a navelor în navigația interioară menționate la articolul 5 din Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate și Regulamentul Comisiei nr. 1305/2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la aplicațiile telematice pentru transportul feroviar de mărfuri (TAF STI).
- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Obiectivul general al inițiativei este de a permite o utilizare mai largă a tehnologiilor digitale pentru a contribui la: i) eliminarea barierelor din calea bunei funcționări a pieței unice; ii) modernizarea economiei; și iii) eficiența sporită a sectorului transporturilor. Prin stabilirea unor condiții uniforme pentru dezvoltarea și implementarea ulterioară a tehnologiilor digitale pentru schimbul electronic de informații privind transportul de mărfuri, aceasta va contribui, de asemenea, la dezvoltarea pieței unice digitale.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temei juridic

Temeiul juridic este prevăzut la articolul 91, articolul 100 alineatul (2) și articolul 192 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

Articolul 91 și, respectiv, articolul 100 alineatul (2), care trebuie înțelese în sensul articolului 90 și care impun statelor membre să urmărească o politică comună în domeniul transporturilor, stabilesc cerința ca norme comune aplicabile transporturilor internaționale, efectuate dinspre sau către teritoriul unui stat membru ori prin traversarea teritoriului unui sau mai multor state membre și, respectiv, dispozițiile corespunzătoare în domeniul transporturilor maritime și aeriene, să fie stabilite de Parlamentul European și de Consiliu.

Articolul 192 alineatul (1), care trebuie înțeles în sensul articolului 191, stabilește că Parlamentul European și Consiliul decid cu privire la acțiunile pe care Uniunea

urmează să le întreprindă în vederea realizării obiectivului de protecție, printre altele, a sănătății umane și a mediului.

- **Subsidiaritatea (pentru competență neexclusivă)**

Inițiativele unilaterale ale statelor membre de a facilita adoptarea documentelor electronice de transport și a schimbului electronic de informații ar avea un efect limitat dacă nu ar fi luate măsuri similare în alte state membre ale căror teritorii sunt de asemenea vizate de operațiunile de transport în cauză.

În același timp, chiar dacă majoritatea statelor membre ale UE ar trebui să adopte o legislație care să faciliteze utilizarea documentelor electronice, există un risc ridicat ca, prin legiferarea unilaterală, fiecare stat membru să adopte cerințe diferite pentru acceptarea documentelor electronice și comunicarea de informații de reglementare în general, ca fiind valabile și autentice. În practică, documentele electronice și comunicarea informațiilor de reglementare care îndeplinesc cerințele de acceptare într-un stat membru nu ar fi acceptate în alt stat/alte state, ducând astfel la bariere pe piața unică a UE.

Cel mai potrivit nivel pentru abordarea problemei și a factorilor care au cauzat-o este, prin urmare, nivelul UE, în care se poate stabili o abordare uniformă a acceptării documentelor electronice și a unor standarde comune în acest sens. În această privință, această inițiativă preia și completează măsurile deja luate la nivelul UE pentru a asigura condiții uniforme de acceptare a informațiilor și documentelor electronice de transport de mărfuri, inclusiv prin asigurarea încrederii în mijloacele electronice utilizate pentru comunicarea acestora¹⁹.

- **Proportionalitatea**

Propunerea conține măsuri destinate realizării a trei obiective specifice distincte referitoare la politici care abordează direct cei doi factori principali cauzatori ai problemei.

Pentru a aborda principalul factor cauzator al problemei și anume cadrul juridic actual, diferit și limitat, această propunere conține măsuri pentru:

- (1) asigurarea în toate statele membre ale UE a obligației de acceptare a documentelor/informațiilor electronice de transport de mărfuri de către toate autoritățile publice relevante;
- (2) asigurarea faptului că autoritățile pun în aplicare obligația de acceptare în mod uniform;

Pentru a aborda cel de-al doilea motiv al problemei, care derivă din coexistența actuală a sistemelor multiple și neinteroperabile, propunerea conține măsuri pentru:

- (3) asigurarea interoperabilității sistemelor informatice și a soluțiilor utilizate pentru schimbul electronic de informații privind transportul de mărfuri și, în special, pentru comunicarea informațiilor de reglementare între întreprinderi și administrație (B2A).

Niciuna dintre aceste măsuri nu depășește ceea ce este necesar pentru abordarea problemelor. Primul set de măsuri stabilește obligația autorităților de a accepta informații/documente

¹⁹ Includerea cadrului pentru utilizarea transfrontalieră a eID-urilor și a semnăturilor electronice, astfel cum a fost stabilit prin Regulamentul e-IDAS.

electronice, dar nu impune întreprinderilor obligația de a utiliza formatul electronic, nici în cadrul relațiilor de tip B2A, nici în cadrul relațiilor de tip B2B (între întreprinderi). Impunerea unei astfel de obligații asupra schimburilor de tip B2B ar asigura o digitalizare completă a schimburilor de informații și de documente de transport de mărfuri dar nu este necesară pentru a asigura acceptarea din partea autorităților. Mai mult, majoritatea asociațiilor profesionale au susținut că întreprinderile sunt pregătite și se vor îndrepta spre digitalizarea completă atunci când autoritățile o vor permite în cele din urmă.

În același timp, autoritățile nu sunt obligate să accepte orice sursă electronică de informații furnizată de întreprinderi. Mai degrabă, măsurile iau în considerare nevoia autorităților ca informațiile/documentele prezentate să fie autentice și de a fi asigurate de integritatea acestora. De asemenea, măsurile impun autorităților să accepte informațiile/documentele dacă mijloacele electronice utilizate pentru a le prezenta sunt conforme cu un set de cerințe stabilite.

Cel de-al doilea set de măsuri impune statelor membre să coopereze pentru a-și alinia procesele digitalizate (viitoare) în vederea verificării informațiilor/documentelor comunicate electronic. Aceasta include cooperarea asupra setului de elemente de date pe care autoritățile din statele membre le solicită ca fiind necesare pentru îndeplinirea cerințelor de informare stabilite în actele legislative relevante la nivelul UE și la nivel național. Aceste măsuri vor asigura norme uniforme pentru verificarea informațiilor/documentelor electronice și vor contribui la reducerea costurilor administrative și de armonizare (și, prin urmare, a sarcinii) pentru întreprinderi. Cu toate acestea, măsurile nu impun o uniformitate a cerințelor de informare în sine, astfel cum sunt stabilite în legislația respectivă a UE și a statelor membre.

Al treilea set de măsuri stabilește cerințele funcționale pentru mijloacele electronice pe care întreprinderile ar putea să le utilizeze pentru a furniza autorităților informațiile de reglementare solicitate. Aceste măsuri prevăd, de asemenea, elaborarea de specificații tehnice pentru punerea în aplicare a cerințelor. Aceste cerințe și specificațiile tehnice aferente vor asigura faptul că sistemele informatice utilizate de autoritățile din diferite state membre sunt interoperabile între ele și cu soluțiile utilizate de întreprinderi. Cerințele și specificațiile vor facilita, de asemenea, interoperabilitatea între soluțiile de tipurile B2A și B2B (care în prezent sunt extrem de specifice modului de transport).

- **Alegerea instrumentului**

Evaluarea impactului a stabilit că sunt necesare măsuri obligatorii și de reglementare pentru realizarea obiectivelor. Un regulament este cel mai adecvat instrument pentru a asigura o punere în aplicare uniformă a măsurilor avute în vedere. O directivă ar stabili obligația de a accepta informațiile prezentate electronic, cu cerințe funcționale comune care trebuie respectate de către mijloacele electronice prin intermediul cărora sunt puse la dispoziție informațiile, dar nu ar impune cerințe tehnice obligatorii comune.

Evoluțiile actuale, inclusiv în contextul punerii în aplicare a Directivei privind formalitățile de raportare, arată că absența unor orientări sau a unor orientări voluntare privind specificațiile tehnice ar conduce la introducerea unor sisteme multiple și neinteroperabile de către diferitele state membre²⁰. Acest lucru ar spori costurile de conformitate pentru întreprinderi, deoarece acestea ar trebui să investească în diferite sisteme care răspund cerințelor aplicabile în diferite

²⁰ Este de așteptat să existe diferențe cu privire la cerințe între diferitele autorități, atât în interiorul, cât și între statele membre. Exemplele colectate în timpul procesului de evaluare a impactului reprezintă o mărturie clară a acestui fapt.

state membre. Ca urmare, întreprinderile ar putea prefera să continue să utilizeze documente pe suport de hârtie, ceea ce împiedică în mod semnificativ îndeplinirea obiectivului.

Inițiativa este foarte tehnică și există o mare probabilitate ca aceasta să necesite în mod regulat o adaptare la evoluțiile tehnice și juridice. Pentru a veni în întâmpinarea acestui aspect, se planifică și o serie de măsuri de punere în aplicare. Acestea se vor concentra în special pe specificațiile tehnice pentru implementarea cerințelor funcționale.

3. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

• Consultări cu părțile interesate

Comisia a colaborat în mod activ cu părțile interesate și a desfășurat consultări cuprinzătoare pe parcursul procesului de evaluare a impactului. Activitățile de consultare au inclus:

- o consultare publică deschisă (CPD) organizată de Comisie, desfășurată între 25 octombrie 2017 și 18 ianuarie 2018;
- o anchetă prin sondaj tip panel pentru IMM-uri organizată de Comisie, desfășurată între 24 noiembrie 2017 și 22 ianuarie 2018;
- un sondaj juridic al părților interesate din sectorul privat și public, organizat de consultantul responsabil cu studiul justificativ de evaluare a impactului, desfășurat între 23 octombrie 2017 și 1 ianuarie 2018;
- un sondaj specific al părților interesate din sectorul public și privat, organizat de consultantul responsabil cu studiul justificativ de evaluare a impactului, desfășurat între 27 octombrie 2017 și 7 ianuarie 2018;
- 50 de interviuri cu părțile interesate, inclusiv cu reprezentanții industriei și cu autoritățile naționale, efectuate de consultantul responsabil cu studiul justificativ de evaluare a impactului și partenerii săi, între 20 octombrie 2017 și 15 ianuarie 2018;
- întâlniri ale părților interesate și ateliere de lucru la diferite evenimente;
- cinci studii de caz examinate de consultantul responsabil cu studiul justificativ de evaluare a impactului între 6 noiembrie 2017 și 15 ianuarie 2018.

Aceste activități de consultare au furnizat o contribuție semnificativă care a ajutat la validarea și elaborarea definiției problemei și la estimarea dimensiunii acesteia, precum și la reprezentarea preferințelor părților interesate de posibilele opțiuni de politică. Informațiile în acest domeniu au venit în principal de la CPD, de la ancheta prin sondaj tip panel pentru IMM-uri și de la celelalte instrumente de implicare a părților interesate²¹.

Marea majoritate a părților interesate consultate — adică peste 90 % dintre cele 265 de IMM-uri respondente în cadrul anchetei prin sondaj tip panel pentru IMM-uri²² și 88 din cei 100 de

²¹ Rezumatul de mai jos se bazează pe răspunsurile primite în cadrul CPD și al anchetelor prin sondaj tip panel pentru IMM-uri. Pentru o descriere mai detaliată a rezultatelor consultărilor, inclusiv a informațiilor primite în cadrul interviurilor și studiilor de caz realizate de consultantul extern, a se vedea Studiul justificativ de evaluare a impactului efectuat de Ecorys et al. (2018), anexele VIII-XI.

²² Numărul respondenților care au răspuns la întrebările legate de beneficii în cadrul anchetei prin sondaj tip panel pentru IMM-uri a variat între 230 și 250, în funcție de beneficiile specifice identificate în cadrul diferitelor întrebări.

respondenți la sondajul CPD au indicat beneficii semnificative sau cel puțin unele beneficii preconizate în urma adoptării schimbului electronic de informații.

90 % dintre întreprinderile și asociațiile private care au răspuns la CPD au indicat faptul că neacceptarea documentelor/informațiilor de transport electronice de către autoritățile statelor membre este un important factor cauzator al problemei. În cazul întreprinderilor mai mici, ancheta prin sondaj tip panel pentru IMM-uri a constatat că motivul principal pentru neutilizarea documentelor electronice de transport a fost acela că clienții și partenerii de afaceri ai acestora nu utilizează documente de transport în format electronic. Următorul motiv cel mai adesea citat pentru acest grup (urmându-l îndeaproape pe primul) a fost neacceptarea de către autorități. În același timp, respondenții la sondajele și interviurile specifice au subliniat că principalul motiv pentru care întreprinderile nu acceptă documente electronice este incertitudinea cu privire la acceptarea acestora de către autorități. Peste 70 % dintre respondenți, atât din cadrul OPC, cât și din cadrul anchetei prin sondaj tip panel pentru IMM-uri au menționat, de asemenea, lipsa interoperabilității sistemelor și soluțiilor informatice actuale de tip B2A și B2B.

Reflectând această evaluare, aproximativ 90 % dintre respondenții din cadrul CPD au luat în considerare asigurarea acceptării de către autoritățile din statele membre, în timp ce 88 % au considerat că o abordare obligatorie din punct de vedere juridic pentru a asigura o astfel de acceptare este mai eficientă decât una neobligatorie. 90 % dintre toți respondenții din cadrul CPD au indicat, de asemenea, că interoperabilitatea comunicărilor de tip B2A și B2B este importantă. În mod similar, 75 % dintre respondenții din cadrul anchetei prin sondaj tip panel pentru IMM-uri au indicat că asigurarea acceptării de către autorități este un obiectiv foarte important de politică, iar alți 13 % au considerat că aceasta are o importanță moderată.

Peste 70 % dintre respondenții din cadrul CPD și din cadrul anchetei prin sondaj tip panel pentru IMM-uri ar accepta, de asemenea, specificații tehnice standardizate pentru schimbul de date între operatorii de logistică și administrația publică, 88 % dintre respondenții din cadrul CPD considerând o abordare obligatorie din punct de vedere juridic mai eficace decât măsurile fără caracter obligatoriu. Pentru comunicarea de tip B2B, 67 % dintre toți cei 100 de respondenți din cadrul CPD au considerat că abordarea obligatorie din punct de vedere juridic este mai eficientă, în timp ce 84 % au preferat măsuri voluntare. 77 % dintre respondenții din cadrul anchetei prin sondaj tip panel pentru IMM-uri au indicat că având o importanță ridicată (65 %) sau o importanță moderată (22 %) capacitatea de a utiliza o aplicație informatică/un sistem informatic pentru schimbul de documente electronice de transport cu autoritățile, în concordanță cu capacitatea de a utiliza o astfel de aplicație unică/un astfel de sistem unic pentru schimbul electronic cu toate celelalte întreprinderi (68 % indicând că acest lucru are o importanță ridicată, iar ceilalți 19 % că are o importanță moderată).

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Propunerea se bazează pe stabilirea faptelor și pe consultarea cu experții relevanți pentru estimarea costurilor și beneficiilor, inclusiv pe modelarea efectelor indirecte și a impactului transferului modal. Consultanții externi au elaborat un studiu justificativ privind costurile și impactul. S-a recurs, de asemenea, la serviciile unor consultanți externi pentru modelarea efectelor indirecte și pentru evaluarea impactului transferului modal.

Experți din toate categoriile principale de părți interesate, atât din industrie, cât și din partea autorităților din statele membre, au fost implicați îndeaproape, în special în cadrul Forumului

digital de transport și logistică. Acest lucru a contribuit la asigurarea unei perspective cuprinzătoare și multimodale asupra aspectelor în cauză.

- **Evaluarea impactului**

Măsurile de politică incluse în prezenta propunere sunt informate prin intermediul rezultatelor unei evaluări a impactului. Raportul de evaluare a impactului [SWD(2018) 184] a primit un aviz pozitiv din partea Comitetului de analiză a reglementării din cadrul Comisiei [SEC(2018) 231]. În cadrul avizului său, Comitetul de analiză a reglementării a prezentat o serie de recomandări privind prezentarea argumentelor în raportul de evaluare a impactului. Aceste recomandări au fost abordate; Anexa 1 la raportul de evaluare a impactului oferă o descriere sumară a modului în care s-a efectuat acest lucru.

O lungă listă a măsurilor de politică vizând cei doi factori principali cauzatori ai problemei a fost luată în considerare în urma unor ample consultări cu părțile interesate, întâlniri cu experții, cercetări independente și analiza proprie a Comisiei. Lista a fost apoi examinată pe baza următoarelor criterii: i) fezabilitatea juridică, politică și tehnică; ii) eficacitate; iii) eficiență; și iv) proporționalitate. Pe baza acestei examinări inițiale, au fost eliminate anumite măsuri de politică.

Măsurile de politică selectate au fost grupate în patru opțiuni de politică distincte:

- Opțiunea 1: Obligația deplină a statelor membre de a respecta cadrul juridic actual în ceea ce privește acceptarea contractelor electronice de transport, cu armonizarea voluntară a punerii în aplicare
- Opțiunea 2: Obligația deplină a autorităților statelor membre de a accepta contractele electronice de transport, cu o armonizare minimă a punerii în aplicare
- Opțiunea 3: Obligația deplină a autorităților statelor membre de a accepta informații sau documente de reglementare privind transportul de mărfuri, cu o punere în aplicare parțial armonizată
- Opțiunea 4: Obligația deplină a autorităților statelor membre de a accepta informații sau documente de reglementare privind transportul de mărfuri, cu o punere în aplicare complet armonizată

Toate opțiunile conțin, în cea mai mare parte, același set de măsuri de politică. Aceste măsuri ar putea fi puse în aplicare fie sub formă neobligatorie, ca măsuri de sprijin pentru promovarea acțiunilor voluntare ale statelor membre, fie sub formă de reglementare, cum ar fi adoptarea unui nou act juridic specific al UE și semnarea acordurilor bilaterale cu țările terțe. Logica construirii opțiunilor de politică a urmărit o combinație a acestor măsuri, cu variații de-a lungul a două axe: domeniul de aplicare material al inițiativei de politică, pe de o parte și nivelurile puterii de reglementare a intervenției, pe de altă parte.

A fost efectuată apoi o analiză comparativă a eficacității, a eficienței, a costurilor și a beneficiilor celor patru opțiuni. Această analiză a arătat că: i) punerea în aplicare a opțiunilor de politică 3 sau 4 ar produce raporturi cost-beneficii foarte asemănătoare; și ii) ambele opțiuni ar contribui în mod semnificativ la rezolvarea problemelor identificate, cu o eficacitate semnificativ mai mare în realizarea obiectivelor specifice și generale ale politicii în comparație cu opțiunile 1 sau 2.

Eficacitatea ridicată a opțiunilor 3 și 4 rezultă, pe de o parte, din domeniul de aplicare mai larg de acoperire a informațiilor în cadrul obligației de acceptare și, pe de altă parte, din gradul mai ridicat de specificare a cerințelor obligatorii de acceptare a mijloacelor electronice. Obligația de acceptare nu este definită cu privire la documente specifice, ca în cazul opțiunilor 1 și 2, ci cu privire la „informațiile” impuse de legislația comunitară și națională care reglementează condițiile transportului internațional de mărfuri pe teritoriul statelor membre ale UE. Astfel, sunt acoperite nu doar contractele electronice de transport, ci și formatele electronice de predare a informațiilor, cu condiția respectării: i) cerințelor privind conținutul informațiilor din legislația aplicabilă; și ii) cerințelor privind mijloacele electronice prin intermediul cărora aceste informații pot fi puse la dispoziție, stabilite în cadrul noului act juridic propus.

Opțiunea 3 a fost opțiunea de politică preferată pe baza căreia a fost elaborată prezenta propunere. Alegerea între opțiunile 3 și 4 a ținut cont de opiniile părților interesate, precum și de considerentele privind proporționalitatea. Părțile interesate din industrie din sectorul maritim, din sectorul aviației și, în special, din sectorul feroviar au evidențiat în mod clar faptul că, deși este necesară o abordare multimodală, Comisia trebuie să evite propunerea unei soluții universale²³. Principalele considerente se referă la investițiile în soluțiile conexe deja efectuate în aceste sectoare. Aceste soluții au fost elaborate pe baza dispozițiilor actuale din convențiile internaționale și din legislația UE care, după cum a evidențiat și analiza juridică din acest raport, sunt specifice modului și diferă de manieră semnificativă.

Impunerea specificațiilor tehnice de interoperabilitate complet comune pentru toate soluțiile utilizate pentru comunicarea informațiilor de reglementare de tip B2A și pentru toate modurile de transport, așa cum se propune în cadrul opțiunii 4, ar necesita investiții inițiale mai mari din partea întreprinderilor din aceste sectoare pentru a se adapta la noile cerințe.

În cadrul opțiunii 3, măsura în care vor fi stabilite astfel de specificații tehnice transmodale comune va fi stabilită pe baza unei evaluări specifice a impactului. Scopul acestei evaluări a impactului ar fi stabilirea cu mai multă acuratețe a specificațiilor tehnice trans-sectoriale comune minime necesare care să asigure interoperabilitatea între toate sistemele conexe utilizate de autorități și soluțiile utilizate de întreprinderi, obținând totodată cel mai bun raport cost-beneficii pentru costurile de conformitate suportate de către întreprinderi și beneficiile viitoare.

Ipoteza, pe baza argumentelor părților interesate din industrie, este că un nivel suficient de interoperabilitate poate fi asigurat fără a necesita armonizarea completă a cerințelor în cadrul tuturor modurilor de transport. Mai exact, conform celor mai multe părți interesate din industrie, interoperabilitatea ar necesita, cel puțin, un dicționar de date multimodal comun²⁴. Specificațiile tehnice care implementează alte cerințe, cum ar fi cele referitoare la autenticitate sau integritate, pot fi elaborate în mod specific pentru diferitele moduri de transport, în cazul în care o analiză separată și dedicată a evaluării impactului concluzionează că o astfel de abordare ar fi cea mai rentabilă pentru unele dintre cerințe (comune).

²³ A se vedea, de exemplu, documentele de poziție ale ECSA și WSC (transport maritim), precum și ale CER (transport feroviar), trimise ca răspuns la evaluarea inițială a impactului (IIA). IATA a participat activ la aproape toate seminariile de consultare a părților interesate organizate, în cadrul cărora și-au exprimat, de asemenea, în mod clar această poziție.

²⁴ 73 % dintre respondenți, în cadrul unei sesiuni de informații interactive în cursul atelierului de lucru privind documentele electronice desfășurat la Tallinn, au fost în favoarea stabilirii specificațiilor tehnice standardizate pentru partajarea datelor între operatorii de logistică și administrațiile publice. De asemenea, Uniunea TLF a propus crearea unui set unic de date la nivelul UE. Conform interviurilor vizate (sursa Ecorys et al.), grupul de transportatori de mărfuri a subliniat importanța unui set de date comune impus prin legislația UE. Necesitatea unui set de date comune a fost, de asemenea, indicată în mod specific în cadrul documentului de poziție al guvernului Finlandei cu privire la această inițiativă.

Principalele beneficii preconizate ale opțiunii de politică preferate sunt de natură economică și de mediu. Se preconizează că industria va înregistra economii în valoare de 20-27 de miliarde EUR în perioada 2018-2040, în comparație cu un scenariu în cadrul căruia nu se efectuează nicio intervenție politică la nivelul UE (scenariu de referință), datorită reducerii costurilor administrative (adică a costurilor legate de gestiune și de schimbul de informații și documentație privind transportul). Acest lucru este echivalentul a 75-102 milioane de ore economisite anual (sau echivalentul a 36-49 de mii de angajați cu normă întreagă). Se estimează că operatorii de transport rutier, din care 99 % sunt IMM-uri, vor beneficia de aproximativ 60 % din economiile totale ale costurilor administrative din industrie.

De asemenea, sunt preconizate efecte pozitive asupra mediului, datorită scăderii ponderii modale a transportului rutier în 2030 față de nivelul de referință. În termeni cumulativi, se estimează că emisiile de CO₂ vor fi reduse cu peste 1 300 de mii de tone în perioada 2018-2040, față de nivelul de referință, ceea ce echivalează cu o economie de 74 de milioane EUR a costurilor externe. Costurile aferente blocajelor rutiere se estimează că vor fi reduse cu aproape 300 de milioane EUR în raport cu nivelul de referință pentru aceeași perioadă de timp. În plus, datorită faptului că, în medie, 1-5 exemplare din fiecare document nu vor mai fi tipărite în cadrul unei expedieri, vor fi economisite aproximativ 2-8 miliarde de foi de hârtie sau echivalentul a 180-900 de mii de copaci anual.

Principalele costuri preconizate se referă la investițiile necesare pentru a se conforma noilor cerințe de politică. Costurile pentru autoritățile publice sunt estimate la aproximativ 268 de milioane EUR pe perioada completă de implementare a documentelor electronice de transport, în raport cu nivelul de referință, dintre care 17 milioane EUR aferente certificării furnizorilor de soluții și 251 de milioane EUR pentru punerea în aplicare. În plus, se preconizează că administrațiile naționale vor investi în noi sisteme informatice sau vor adapta sistemele existente; este puțin probabil ca aceste costuri să fie semnificative. Pentru întreprinderi, costurile de conformitate se preconizează că se vor situa în jurul a 4,4 miliarde EUR.

Impactul asupra ocupării forței de muncă poate fi ușor negativ în cazul în care personalului disponibilizat ca urmare a reducerii activităților de gestionare a documentației nu i se atribuie alte sarcini. Acest impact negativ se preconizează că va fi compensat în mare măsură de dezvoltarea globală a sectorului. Cererea mai mare de soluții și sisteme informatice ar putea aduce mai multe oportunități furnizorilor de servicii informatice, ceea ce va duce la o creștere a numărului de locuri de muncă cu înaltă calificare.

Pot apărea uşoare externalități negative ca urmare a creșterii nivelului de poluare a aerului provenită din transportul maritim, estimate la aproximativ 41 de milioane EUR pe întreaga durată de implementare a documentelor electronice de transport, în raport cu nivelul de referință.

- **Caracterul adecvat al reglementărilor și simplificarea**

Propunerea oferă o simplificare semnificativă și o eficiență îmbunătățită, prin reducerea sarcinii administrative a operatorilor economici în ceea ce privește îndeplinirea cerințelor privind informațiile de reglementare aferente transportului de mărfuri pe teritoriul Uniunii.

Reducerea sarcinii administrative se preconizează că va fi realizată prin: asigurarea faptului că operatorii economici pot pune informațiile de reglementare la dispoziția autorităților pe cale electronică; și alinierea procedurilor utilizate de autoritățile statelor membre pentru a verifica informațiile de reglementare puse la dispoziție pe cale electronică. După cum s-a

subliniat anterior, costurile administrative pentru industrie se preconizează că vor scădea semnificativ.

IMM-urile și microîntreprinderile vor beneficia în mod special de posibilitatea de a furniza autorităților informațiile de reglementare necesare într-un mod simplificat și aliniat, indiferent de statul membru sau de autoritățile competente. Acest lucru se datorează faptului că IMM-urile și microîntreprinderile sunt în mod proporțional mai vulnerabile la administrarea ineficientă și la pierderea orelor lucrate de personal.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea are un impact asupra protecției datelor cu caracter personal garantată la articolul 8 din cadrul Cartei. Orice prelucrare a datelor cu caracter personal în cadrul propunerii se va efectua în conformitate cu legislația UE privind protecția datelor cu caracter personal, în special cu Regulamentul general privind protecția datelor.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Opțiunea preferată nu are implicații bugetare.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Comisia va urmări progresul, impactul și rezultatele acestei inițiative printr-un set de mecanisme de monitorizare/evaluare. Comisia va măsura progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivelor specifice ale noii propuneri.

Solicitările de informații (rapoarte, răspunsuri la sondaje) vor fi echilibrate cu atenție, astfel încât să se evite impunerea unor sarcini suplimentare părților interesate prin crearea de noi cereri de raportare disproporționate.

La cinci ani de la data punerii în aplicare a propunerii juridice, Comisia va iniția o evaluare pentru a verifica dacă obiectivele inițiativei au fost realizate. Evaluarea se va baza pe rapoartele statelor membre, pe sondajele părților interesate și pe alte informații (cum ar fi plângerile) din partea operatorilor de transport maritim. Ulterior, evaluarea va informa viitoarele procese decizionale în scopul de a asigura ajustările necesare pentru atingerea obiectivelor stabilite.

- **Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

Propunerea este împărțită în cinci capitole. Primul și ultimul capitol prezintă domeniul general de aplicare și unele dispoziții orizontale, iar capitolele II-IV oferă instrumentele mai detaliate.

Articolul 1 stabilește domeniul de aplicare al prezentului Regulament.

Articolul 2 conține dispoziții privind competențele delegate Comisiei pentru modificarea elementelor neesențiale din anexa 1 la prezentul regulament, acolo unde sunt enumerate cerințele privind informațiile de reglementare care intră sub incidența regulamentului.

Articolul 3 conține definițiile.

Articolul 4 stabilește cerințele referitoare la formatul electronic în care operatorii economici în cauză trebuie să pună la dispoziție informațiile de reglementare privind transportul (eFTI).

Articolul 5 stabilește obligația autorităților competente ale statelor membre privind informațiile de reglementare puse la dispoziție în mod electronic de către operatorii economici în cauză în conformitate cu condițiile prevăzute la articolul 4.

Articolul 6 solicită autorităților competente, furnizorilor de servicii eFTI și operatorilor economici interesați să ia măsuri pentru a asigura confidențialitatea informațiilor prelucrate și schimbate în conformitate cu prezentul Regulament.

Articolul 7 stabilește obligația Comisiei de a adopta acte de punere în aplicare care stabilesc un set și subseturi de date comune în raport cu cerințele de reglementare care intră sub incidența prezentului Regulament și de stabilire a procedurilor și a normelor comune pentru accesul și prelucrarea de către autoritățile competente a informațiilor de reglementare furnizate pe cale electronică. Aceasta ar trebui să asigure punerea în aplicare uniformă de către autoritățile statelor membre a măsurilor de punere în aplicare a obligației de acceptare a informațiilor de reglementare puse la dispoziție pe cale electronică.

Articolul 8 stabilește cerințele funcționale pentru platformele eFTI prin intermediul cărora informațiile de reglementare ar putea fi puse la dispoziție de operatorii economici în cauză și împuternicește Comisia să adopte acte de punere în aplicare prin care să stabilească norme detaliate de punere în aplicare a acestora. Aceste cerințe urmăresc să asigure că gestionarea datelor prin intermediul acestor platforme poate fi realizată într-un mod care să asigure aspecte esențiale, cum ar fi disponibilitatea, autenticitatea, integritatea, confidențialitatea și securitatea datelor. Aceste cerințe sunt generale, iar normele detaliate privind punerea în aplicare a acestora sunt de asemenea concepute astfel încât să rămână deschise oricărei tehnologii actuale sau viitoare care ar putea să asigure aceste funcționalități.

Articolul 9 stabilește cerințele pentru furnizorii de servicii eFTI care ar oferi servicii de informații de reglementare operatorilor economici în cauză pe baza platformelor eFTI.

Articolele 10, 11 și 12 stabilesc regulile pentru un sistem de certificare a platformelor eFTI și a furnizorilor de servicii eFTI.

Articolul 13 stabilește condițiile de acordare a competențelor delegate Comisiei în temeiul prezentului Regulament.

Articolul 14 stabilește procedura comitetului pentru exercitarea de către Comisie a competenței de a adopta acte de punere în aplicare în temeiul prezentului Regulament.

Articolul 15 solicită Comisiei să efectueze o evaluare a punerii în aplicare a prezentului Regulament pentru a evalua performanța prezentului Regulament în raport cu obiectivul urmărit. De asemenea, solicită statelor membre să asiste Comisia în colectarea informațiilor necesare pentru pregătirea raportului de evaluare.

Articolul 16 stabilește obligația statului membru de a furniza, la fiecare doi ani informații specifice, pe bază anuală, care vizează monitorizarea impactului punerii în aplicare a prezentului Regulament.

Articolul 17 conține dispoziții privind data intrării în vigoare și, respectiv, a aplicării prezentului Regulament.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind informațiile electronice în cadrul transportului electronic de mărfuri

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91, articolul 100 alineatul (2) și articolul 192 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European²⁵,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²⁶,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Eficiența transportului de mărfuri și a logisticii este vitală pentru competitivitatea economiei Uniunii, funcționarea pieței interne și coeziunea socială și economică a tuturor regiunilor Uniunii.
- (2) Circulația mărfurilor este însoțită de o cantitate mare de informații care sunt încă partajate pe suport de hârtie, între întreprinderi și între întreprinderi și autoritățile publice. Utilizarea documentelor pe suport de hârtie reprezintă o sarcină administrativă semnificativă pentru operatorii de logistică.
- (3) Absența unui cadru juridic uniform la nivelul Uniunii care să impună autorităților publice să accepte informațiile relevante privind transportul de mărfuri, cerute de legislație, în formă electronică, este considerată a fi principalul motiv al lipsei progresului în ceea ce privește simplificarea și îmbunătățirea eficienței, care sunt posibile prin intermediul mijloacelor electronice disponibile. Lipsa acceptării de către autoritățile publice a informațiilor în formă electronică nu numai că afectează ușurința comunicării dintre acestea și operatori, ci și, indirect, împiedică de asemenea dezvoltarea comunicării electronice simplificate între întreprinderi în întreaga Uniune.
- (4) Unele domenii ale legislației Uniunii în domeniul transporturilor impun autorităților competente să accepte informații digitalizate, dar acest lucru nu se referă nici pe departe la toată legislația relevantă a Uniunii. Ar trebui să fie posibil să se utilizeze mijloace electronice pentru a pune la dispoziția autorităților, pe întreg teritoriul Uniunii, informații privind reglementarea transportului de mărfuri și cu privire la toate

²⁵ JO C , , p. .

²⁶ JO C , , p. .

etapele relevante ale operațiunilor de transport desfășurate în cadrul Uniunii. Mai mult, această posibilitate ar trebui să se aplice tuturor informațiilor de reglementare, în cadrul tuturor modurilor de transport.

- (5) Autoritățile statelor membre ar trebui, prin urmare, să fie obligate să accepte informațiile puse la dispoziție în mod electronic ori de câte ori operatorii economici sunt obligați să pună la dispoziție informațiile ca dovadă a conformității cu cerințele stabilite în actele Uniunii adoptate în conformitate cu partea a treia titlul VI din Tratat sau, având în vedere similaritatea situațiilor, cu legislația Uniunii privind expedierile de deșeuri. Același lucru ar trebui să se aplice atunci când legislația națională a unui stat membru care vizează aspectele reglementate de partea a treia titlul VI din Tratat impune furnizarea de informații de reglementare identice, integral sau parțial, cu informațiile furnizate în temeiul legislației Uniunii.
- (6) Întrucât prezentul regulament are scopul doar de a facilita furnizarea de informații, în special prin mijloace electronice, acesta nu trebuie să aducă atingere dispozițiilor legislației Uniunii sau legislației naționale care stabilește conținutul informațiilor de reglementare și, în special, nu trebuie să impună nicio cerință suplimentară privind informațiile de reglementare. Cu toate că prezentul regulament urmărește să permită respectarea cerințelor privind informațiile de reglementare transmise prin mijloace electronice, mai degrabă decât prin intermediul documentelor pe suport de hârtie, acesta nu trebuie să afecteze în alt mod dispozițiile relevante ale Uniunii cu privire la cerințele privind documentele care trebuie utilizate pentru prezentarea structurată a informațiilor în cauză. Dispozițiile legislației Uniunii privind expedierile de deșeuri care conțin cerințe procedurale privind expedierile trebuie, în egală măsură, să nu fie afectate de prezentul Regulament. Prezentul regulament nu trebuie, de asemenea, să aducă atingere dispozițiilor privind obligațiile de raportare prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 952/2013 sau în actele de punere în aplicare sau delegate adoptate în temeiul acestuia.
- (7) Utilizarea mijloacelor electronice pentru schimbul de informații în conformitate cu prezentul Regulament ar trebui organizată astfel încât să asigure securitatea și să respecte confidențialitatea informațiilor comerciale sensibile.
- (8) Pentru a permite operatorilor să furnizeze informații relevante în formă electronică în același mod în toate statele membre, este necesară utilizarea unor specificații comune, care vor fi adoptate de Comisie. Aceste specificații trebuie să asigure interoperabilitatea datelor pentru diferitele seturi și subseturi de date privind informațiile de reglementare relevante și să stabilească procedurile comune și normele detaliate privind accesul și prelucrarea acestor informații de către autoritățile competente.
- (9) La definirea acestor specificații, trebuie să se țină seama în mod corespunzător de specificațiile relevante privind schimbul de date prevăzute de legislația relevantă a Uniunii și de standardele europene și internaționale relevante privind schimbul de date multimodale, precum și de principiile și recomandările stabilite în Cadrul european de interoperabilitate²⁷, care oferă o abordare a furnizării serviciilor publice digitale europene convenite de comun acord de către statele membre. Trebuie acordată atenția cuvenită faptului că aceste specificații rămân neutre din punct de vedere tehnologic și sunt deschise tehnologiilor inovatoare.

²⁷ Cadrul european de interoperabilitate — Strategie de implementare, Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor (COM(2017) 134).

- (10) Prezentul regulament trebuie să stabilească cerințele funcționale aplicabile platformelor bazate pe tehnologia informației și a comunicațiilor, care ar putea fi utilizate de operatorii economici pentru a pune la dispoziția autorităților competente (platforme eFTI) informațiile de reglementare aferente transportului de mărfuri în format electronic (eFTI). De asemenea, trebuie stabilite condițiile pentru furnizorii terți de servicii aferente platformei eFTI (furnizori de servicii eFTI).
- (11) Pentru a consolida încrederea atât a autorităților statelor membre, cât și a operatorilor economici cu privire la conformitatea platformelor eFTI și a furnizorilor de servicii eFTI cu cerințele respective, autoritățile competente ale statelor membre trebuie să instituie un sistem de certificare bazat pe acreditarea în conformitate cu Regulamentul (CE) 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului²⁸.
- (12) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a obligației de acceptare a informațiilor de reglementare puse la dispoziție în format electronic în temeiul prezentului regulament, Comisiei ar trebui să îi fie conferite competențe de executare. Competențele respective ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului²⁹.
- (13) În special, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili un set și subseturi de date comune în ceea ce privește cerințele de informații de reglementare respective care intră sub incidența prezentului regulament, precum și proceduri comune și norme detaliate pentru autoritățile competente cu privire la accesul la informațiile respective și prelucrarea acestora în cazul în care operatorii economici în cauză pun aceste informații la dispoziție pe cale electronică, inclusiv norme detaliate și specificații tehnice.
- (14) Comisiei ar trebui să i se confere, de asemenea, competențe de executare pentru a stabili normele detaliate pentru punerea în aplicare a cerințelor pentru platformele eFTI și pentru furnizorii de servicii eFTI.
- (15) Pentru a asigura aplicarea corespunzătoare a prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene trebuie delegată Comisiei:
- pentru a modifica partea B din anexa I în scopul de a include liste de cerințe privind informațiile de reglementare în legislația statelor membre, notificate Comisiei de către statele membre în conformitate cu prezentul regulament;
 - pentru a modifica partea A din anexa I în scopul de a lua în considerare orice acte delegate sau de punere în aplicare adoptate de Comisie care stabilesc noi cerințe privind informațiile de reglementare în cadrul Uniunii în ceea ce privește transportul de mărfuri;
 - pentru a modifica partea B din anexa I în scopul de a include orice dispoziție nouă din legislația națională relevantă care introduce modificări ale cerințelor naționale privind informațiile de reglementare sau care stabilește noi cerințe relevante privind informațiile de reglementare care intră sub incidența prezentului

²⁸ Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93 (JO L 218, 13.8.2008, p. 30).

²⁹ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

regulament, notificate Comisiei de către statele membre în conformitate cu prezentul regulament;

- pentru a completa anumite aspecte tehnice ale prezentului regulament și anume în ceea ce privește normele de certificare a platformelor eFTI și a furnizorilor de servicii eFTI.

- (16) Este deosebit de important ca, în cadrul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare³⁰. În special, pentru a se asigura o participare egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (17) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume asigurarea unei abordări uniforme a acceptării de către autoritățile statelor membre a informațiilor privind transportul de mărfuri puse la dispoziție pe cale electronică, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre dar, ca urmare a nevoii de a institui cerințe comune, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru îndeplinirea respectivelor obiective.
- (18) Prelucrarea prin mijloace electronice a datelor cu caracter personal solicitate ca parte a informațiilor de reglementare privind transportul de mărfuri trebuie efectuată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului³¹.
- (19) Comisia trebuie să efectueze o evaluare a prezentului regulament. Trebuie colectate informații pentru a servi la realizarea acestei evaluări și pentru a evalua performanța legislației în raport cu obiectivele pe care le urmărește.
- (20) Prezentul regulament nu poate fi aplicat în mod eficient înainte de intrarea în vigoare a actelor delegate și a actelor de punere în aplicare prevăzute în cadrul acestuia. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să se aplice începând cu data de [vă rugăm să introduceți data], pentru a acorda Comisiei timpul necesar pentru adoptarea acestor acte.
- (21) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 28 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului³² și a emis un aviz la data xx XXX 20xx³³,

³⁰ JO L 123, 12.5.2016, p. 1

³¹ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

³² Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date (JO L 8, 12.1.2001, p. 1).

³³ JO C....

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiectul și domeniul de aplicare

1. Prezentul regulament stabilește un cadru juridic pentru comunicarea electronică a informațiilor de reglementare referitoare la transportul de mărfuri pe teritoriul Uniunii. În acest scop, prezentul regulament:
 - (a) stabilește condițiile în care autoritățile competente ale statelor membre trebuie să accepte informațiile de reglementare atunci când sunt puse la dispoziție în mod electronic de către operatorii economici în cauză;
 - (b) stabilește normele pentru furnizarea de servicii legate de punerea la dispoziție în mod electronic a informațiilor de reglementare de către operatorii economici în cauză.
2. Prezentul regulament se aplică cerințelor privind informațiile de reglementare prevăzute în actele Uniunii care stabilesc condițiile pentru transportul de mărfuri pe teritoriul Uniunii în conformitate cu partea a treia titlul VI din Tratat sau care stabilesc condițiile pentru expedierile de deșeuri. În ceea ce privește expedierea de deșeuri, prezentul regulament nu se aplică controalelor efectuate de birourile vamale, astfel cum se prevede în dispozițiile aplicabile ale Uniunii. Actele Uniunii cărora li se aplică prezentul regulament și cerințele privind informațiile de reglementare corespunzătoare sunt enumerate în partea A din anexa I.

Prezentul regulament se aplică, de asemenea, cerințelor privind informațiile de reglementare prevăzute de legislația statelor membre referitoare la aspectele reglementate de partea a treia titlul VI din cadrul Tratatului și care prevăd furnizarea de informații identice, integral sau parțial, cu informațiile care trebuie furnizate în temeiul cerințelor privind informațiile de reglementare la care se face referire la primul paragraf.

Legislația națională și cerințele privind informațiile de reglementare corespunzătoare menționate la al doilea paragraf sunt enumerate în partea B din anexa I, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 2 litera (b).
3. Până la [OP inserați un termen de un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] cel târziu, statele membre vor notifica Comisiei dispozițiile legislației naționale și cerințele corespunzătoare privind informațiile de reglementare menționate la alineatul (2) al doilea paragraf, care vor fi incluse în partea B din anexa I. Statele membre vor notifica, de asemenea, Comisiei orice dispoziție nouă a legislației naționale adoptate ulterior, care intră sub incidența alineatului (2) al doilea paragraf și care introduce modificări ale acestor cerințe privind informațiile de reglementare sau care stabilește noi cerințe privind informațiile de reglementare relevante, în termen de o lună de la adoptarea respectivei dispoziții.

Articolul 2
Adaptarea anexei I

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu Articolul 13, cu privire la modificarea anexei I pentru a:

- (a) include o trimitere la orice acte delegate sau de punere în aplicare adoptate de Comisie care stabilesc noi cerințe privind informațiile de reglementare în cadrul Uniunii care reglementează transportul de mărfuri în conformitate cu partea a treia titlul VI din Tratat;
- (b) include trimiteri la legislația națională și cerințele privind informațiile de reglementare notificate de statele membre în conformitate cu articolul 1 alineatul (3).

Articolul 3
Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (1) „informații de reglementare” înseamnă informații, prezentate sau nu sub forma unui document, legate de transportul de mărfuri pe teritoriul Uniunii, inclusiv prin tranzit, care trebuie să fie puse la dispoziție de operatorul economic în cauză în conformitate cu dispozițiile menționate la articolul 1 alineatul (2), pentru a dovedi respectarea cerințelor relevante ale actelor în cauză;
- (2) „cerință privind informațiile de reglementare” înseamnă o cerință de a furniza informații de reglementare;
- (3) „informații electronice în cadrul transportului de mărfuri” (eFTI) înseamnă orice set de elemente de date prelucrate pe suport electronic în scopul schimbului de informații de reglementare între operatorii economici în cauză și autoritățile publice competente;
- (4) „prelucrare” înseamnă orice operațiune sau set de operațiuni efectuate pe eFTI, cu sau fără mijloace automate, cum ar fi colectarea, înregistrarea, organizarea, structurarea, stocarea, adaptarea sau modificarea, preluarea, consultarea, utilizarea, dezvăluirea prin transmitere, diseminarea sau punerea la dispoziție în alt mod, alinierea sau combinarea, restricționarea, ștergerea sau distrugerea;
- (5) „platformă eFTI” înseamnă orice soluție bazată pe tehnologia informației și a comunicațiilor (TIC), cum ar fi un sistem de operare, un mediu de operare sau o bază de date, destinat/ă a fi utilizat/ă pentru prelucrarea eFTI;
- (6) „dezvoltator de platforme eFTI” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care a dezvoltat sau a dobândit o platformă eFTI fie în scopul procesării informațiilor de reglementare referitoare la propria sa activitate economică, fie în scopul comercializării respectivei platforme;
- (7) „serviciu eFTI” înseamnă un serviciu care constă în prelucrarea eFTI prin intermediul unei platforme eFTI, separat sau în combinație cu alte soluții TIC, inclusiv alte platforme eFTI;
- (8) „furnizor de servicii eFTI” înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce furnizează un serviciu eFTI operatorilor economici în cauză pe baza unui contract;
- (9) „operator economic în cauză” înseamnă orice operator de transport sau logistică sau orice altă persoană fizică sau juridică, care este răspunzătoare de punerea la

dispoziția autorităților competente a informațiilor de reglementare în conformitate cu cerința relevantă privind informațiile de reglementare;

- (10) „format lizibil pentru om” înseamnă o modalitate de reprezentare a datelor în formă electronică ce poate fi utilizată ca informație de către o persoană fizică fără a necesita o prelucrare ulterioară;
- (11) „format care poate fi citit automat” înseamnă o modalitate de reprezentare a datelor în formă electronică ce poate fi utilizată pentru prelucrarea automată de către o mașină;
- (12) „organism de evaluare a conformității” înseamnă un organism de evaluare a conformității în sensul articolului 2 punctul 13 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, care este acreditat în conformitate cu regulamentul respectiv pentru a efectua evaluarea conformității unei platforme eFTI sau a unui furnizor de servicii eFTI.

CAPITOLUL II

INFORMAȚII DE REGLEMENTARE PUSE LA DISPOZIȚIE PE CALE ELECTRONICĂ

Articolul 4

Cerințe pentru operatorii economici în cauză

1. În cazul în care operatorii economici în cauză furnizează informațiile de reglementare pe cale electronică, aceștia vor face acest lucru pe baza datelor prelucrate pe o platformă certificată eFTI și, dacă este cazul, de către un furnizor autorizat pentru servicii eFTI. Informațiile de reglementare trebuie să fie puse la dispoziție într-un format care poate fi citit automat și, la cererea autorității competente, într-un format lizibil pentru om.

Informațiile în formatul care poate fi citit automat trebuie să fie puse la dispoziție printr-o conexiune autenticată și securizată la sursa de date a unei platforme eFTI. Operatorii economici în cauză vor comunica adresa de internet prin intermediul căreia pot fi accesate informațiile, împreună cu orice alte elemente care sunt necesare pentru a permite autorității competente să identifice în mod unic informațiile de reglementare.

Informațiile în format lizibil pentru om vor fi puse la dispoziție la fața locului, pe ecranul dispozitivelor electronice deținute de operatorul economic în cauză sau de autoritățile competente.

2. Statele membre vor lua măsuri pentru a permite autorităților lor competente să prelucreze informațiile de reglementare puse la dispoziție de operatorii economici în cauză în format care poate fi citit automat, în conformitate cu alineatul (1) al doilea paragraf, în conformitate cu dispozițiile stabilite de Comisie în temeiul articolului 7.

Articolul 5

Acceptarea de către autoritățile competente

Autoritățile competente ale statelor membre vor accepta informațiile de reglementare puse la dispoziție în mod electronic de către operatorii economici în cauză în conformitate cu articolul 4.

Articolul 6
Informații comerciale confidențiale

Autoritățile competente, furnizorii de servicii eFTI și operatorii economici în cauză vor lua măsuri pentru a asigura confidențialitatea informațiilor prelucrate și schimbate în conformitate cu prezentul regulament.

Articolul 7
Setul de date comune eFTI, procedurile și regulile de acces

Comisia stabilește următoarele prin intermediul unor acte de punere în aplicare:

- (a) un set și subseturi de date comune eFTI în raport cu cerințele respective privind informațiile de reglementare, inclusiv definițiile corespunzătoare pentru fiecare element de date inclus în setul și subseturile de date comune;
- (b) procedurile comune și normele detaliate, inclusiv specificațiile tehnice comune, pentru accesul autorităților competente la platformele eFTI, inclusiv procedurile de prelucrare a informațiilor de reglementare puse la dispoziție în mod electronic de către operatorii economici în cauză.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).

CAPITOLUL III

PLATFORMELE ȘI SERVICIILE EFTI

SECȚIUNEA 1

CERINȚE PENTRU PLATFORMELE ȘI SERVICIILE EFTI

Articolul 8
Cerințe funcționale pentru platformele eFTI

- 1. Platformele eFTI utilizate pentru prelucrarea informațiilor de reglementare trebuie să furnizeze funcționalități care să asigure că:
 - (a) datele cu caracter personal pot fi prelucrate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679;
 - (b) datele comerciale pot fi prelucrate în conformitate cu articolul 6;
 - (c) se poate stabili o legătură electronică unică de identificare între datele prelucrate și transportul fizic al unui set determinat de mărfuri la care se referă aceste date, de la origine la destinație, în condițiile unui singur contract de transport, indiferent de cantitatea sau numărul de containere, ambalaje sau bucăți;
 - (d) datele pot fi prelucrate exclusiv pe baza accesului autorizat și autentificat;
 - (e) toate operațiunile de prelucrare sunt înregistrate corespunzător pentru a permite, cel puțin, identificarea fiecărei operațiuni distincte, a persoanei fizice sau juridice care a

efectuat operațiunea și a secvențierii operațiunilor pentru fiecare element de date individual; în cazul în care o operațiune implică modificarea sau ștergerea unui element de date existent, trebuie păstrat elementul de date inițial;

- (f) datele pot fi arhivate și pot rămâne accesibile pentru o perioadă adecvată de timp, în conformitate cu cerințele relevante privind informațiile de reglementare;
 - (g) datele sunt protejate împotriva corupției și furtului;
 - (h) elementele de date prelucrate corespund setului și subseturilor de date comune eFTI și pot fi prelucrate în oricare dintre limbile oficiale ale Uniunii.
2. Comisia adoptă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, norme detaliate privind cerințele prevăzute la alineatul (1). Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).

Articolul 9

Cerințe pentru furnizorii de servicii eFTI

1. Furnizorii de servicii eFTI trebuie să se asigure că:
- (a) datele sunt prelucrate numai de către utilizatorii autorizați și în conformitate cu drepturile de utilizare și drepturile de prelucrare definite în cadrul platformei eFTI, în conformitate cu cerințele relevante privind informațiile de reglementare;
 - (b) datele sunt stocate și accesibile pentru o perioadă adecvată de timp, în conformitate cu cerințele relevante privind informațiile de reglementare;
 - (c) autoritățile au acces imediat la informațiile de reglementare privind o operațiune de transport de mărfuri prelucrată prin intermediul platformelor lor eFTI, în cazul în care acest acces este acordat autorităților de către un operator economic în cauză;
 - (d) datele sunt securizate în mod corespunzător, inclusiv împotriva prelucrării neautorizate sau ilegale și împotriva pierderii, distrugerii sau deteriorării accidentale.
2. Comisia adoptă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, norme detaliate privind cerințele prevăzute la alineatul (1). Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).

SECȚIUNEA 3

CERTIFICARE

Articolul 10

Organisme de evaluare a conformității

1. Organismele de evaluare a conformității trebuie să fie acreditate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008 în scopul efectuării certificării platformelor și furnizorilor de servicii eFTI, conform prevederilor de la articolele 11 și 12 din prezentul regulament.
2. În scopul acreditării, un organism de evaluare a conformității trebuie să îndeplinească cerințele stabilite în anexa II.

3. Statele membre mențin o listă actualizată a organismelor acreditate de evaluare a conformității, precum și a platformelor eFTI și a furnizorilor de servicii eFTI certificați de aceste organisme, în conformitate cu articolele 11 și 12. Acestea pun această listă la dispoziția publicului pe un site de internet oficial guvernamental. Lista este actualizată periodic și cel târziu până la data de 31 martie a fiecărui an.
4. Până la data de 31 martie a fiecărui an, statele membre transmit Comisiei listele menționate la alineatul (3), împreună cu adresa site-ului de internet pe care au fost publicate aceste liste. Comisia va publica pe pagina sa oficială un link către adresele site-urilor respective.

Articolul 11 *Certificarea platformelor eFTI*

1. La cererea unui dezvoltator al unei platforme eFTI, organismele de evaluare a conformității evaluează conformitatea platformei eFTI cu cerințele stabilite la articolul 8 alineatul (1). În cazul în care evaluarea este pozitivă, se va elibera un certificat de conformitate. În cazul în care evaluarea este negativă, organismul de evaluare a conformității va informa solicitantul cu privire la motivele pentru care platforma nu respectă aceste cerințe.
2. Organismele de evaluare a conformității mențin o listă actualizată a platformelor eFTI certificate și a celor care au primit o evaluare negativă. Lista actualizată se transmite autorităților competente în cauză de fiecare dată când se emite un certificat sau o evaluare negativă.
3. Informațiile puse la dispoziția autorităților competente prin intermediul unei platforme eFTI certificate sunt însoțite de o marcă de certificare.
4. Dezvoltatorul platformei eFTI solicită o reevaluare a certificării sale în cazul în care sunt revizuite specificațiile tehnice adoptate în actele de punere în aplicare menționate la articolul 7 alineatul (2).
5. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 13 pentru a completa prezentul regulament cu norme privind certificarea, utilizarea mărcii de certificare și reînnoirea certificării platformelor eFTI.

Articolul 12 *Certificarea furnizorilor de servicii eFTI*

1. La cererea unui furnizor de servicii eFTI, organismul de evaluare a conformității evaluează conformitatea furnizorului de servicii eFTI cu cerințele prevăzute la articolul 9 alineatul (1). În cazul în care evaluarea este pozitivă, se va elibera un certificat de conformitate. În cazul în care evaluarea este negativă, organismul de evaluare a conformității informează solicitantul cu privire la motivele pentru care furnizorul nu respectă aceste cerințe.
2. Organismele de evaluare a conformității mențin o listă actualizată a furnizorilor de servicii eFTI certificați și a celor care au primit o evaluare negativă. Lista actualizată este pusă la dispoziția autorităților competente în cauză de fiecare dată când se emite un certificat sau o evaluare negativă.
3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 13 pentru a completa prezentul regulament cu norme privind certificarea furnizorilor de servicii eFTI.

CAPITOLUL IV

DELEGAREA DE COMPETENȚĂ ȘI DISPOZIȚII DE PUNERE ÎN APLICARE

Articolul 13

Exercitarea delegării de competențe

1. Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în condițiile prevăzute la prezentul articol.
2. Competența de a adopta acte delegate, menționată la articolul 2, la articolul 11 alineatul (5) și la articolul 12 alineatul (3), se conferă Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată, începând cu [data intrării în vigoare a prezentului regulament].
3. Delegarea de competențe menționată la articolul 2, la articolul 11 alineatul (5) și la articolul 12 alineatul (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.
4. Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia îi consultă pe experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.
5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 2, al articolului 10 alineatul (5) și al articolului 11 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 14

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de un comitet. Comitetul respectiv reprezintă un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 15 *Revizuire*

1. Până la [cinci ani de la data aplicării prezentului regulament], Comisia va efectua o evaluare a prezentului regulament și va prezenta un raport privind principalele constatări către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Regiunilor și Comitetul Economic și Social European.
2. Statele membre furnizează Comisiei informațiile necesare pentru întocmirea raportului.

Articolul 16 *Monitorizare*

Statele membre vor furniza Comisiei următoarele informații, o dată la doi ani și pentru prima dată până la data de [doi ani de la data aplicării prezentului regulament] cel târziu:

1. numărul de autorități competente care au pus în aplicare măsuri de acces și prelucrare a informațiilor puse la dispoziție de operatorii economici în cauză în conformitate cu articolul 4 alineatul (2);
2. numărul de operatori economici în cauză care au pus la dispoziția autorităților competente din statul membru informațiile de reglementare în conformitate cu articolul 4 alineatul (1), defalcate pe moduri de transport.

Informațiile vor fi furnizate pentru fiecare an vizat de perioada de raportare.

Articolul 17 *Intrare în vigoare și aplicare*

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Este aplicabil începând cu [OP inserează patru ani de la intrarea în vigoare].

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European

Pentru Consiliu

Președintele

Președintele