

V Bruseli 22. mája 2018
(OR. en)

9060/18

**Medziinštitucionálny spis:
2018/0140 (COD)**

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

NÁVRH

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	17. mája 2018
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2018) 279 final
Predmet:	Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o elektronických údajoch o nákladnej doprave

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2018) 279 final.

Príloha: COM(2018) 279 final



V Bruseli 17. 5. 2018
COM(2018) 279 final

2018/0140 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o elektronických údajoch o nákladnej doprave

(Text s významom pre EHP)

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

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Technologické zmeny sa dotýkajú všetkých sfér spoločnosti a hospodárstva a transformujú životy občanov EÚ. Doprava nie je výnimkou v tomto trende. Nové technológie radikálne menia prostredie mobility. V tejto súvislosti EÚ a jej priemyselné odvetvia musia zvládnuť výzvu stať sa svetovým lídrom v oblasti inovácií, digitalizácie a dekarbonizácie. Komisia preto prijala komplexný prístup, ktorého cieľom je zabezpečiť, aby politiky mobility EÚ odzrkadľovali tieto politické priority vo forme troch balíkov mobility s názvom „Európa v pohybe“.

Po stratégii pre nízkoemisnú mobilitu Komisia prijala v máji a novembri 2017 dva balíky mobility. Tieto balíky stanovujú pozitívny program zameraný na realizáciu stratégie pre nízkoemisnú mobilitu a zabezpečenia plynulého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých. Európsky parlament a Rada by mali zabezpečiť rýchle prijatie týchto návrhov.

Táto iniciatíva je súčasťou tretieho balíka s názvom „Európa v pohybe“, ktorého cieľom je realizácia novej stratégie priemyselnej politiky zo septembra 2017, a je určená na dokončenie procesu, ktorý Európe umožní využívať všetky výhody modernizácie mobility. Je nevyhnutné, aby systém mobility zajtrajška bol bezpečný, ekologický a efektívny pre všetkých občanov EÚ. Cieľom je dosiahnuť bezpečnejšiu a dostupnejšiu mobilitu v Európe, konkurencieschopnejší európsky priemysel, väčšie istoty v oblasti pracovných miest v Európe, ako aj ekologickejší prístup a schopnosť prispôbiť sa potrebám v rámci boja proti zmene klímy. To si bude vyžadovať plnú angažovanosť EÚ, členských štátov a zainteresovaných strán, no v neposlednom rade aj posilnenie investícií do dopravnej infraštruktúry.

Celková nákladná doprava v EÚ za posledných 20 rokov¹ vzrástla o takmer 25 % a predpokladá sa, že v rokoch 2015 – 2050² ďalej vzrastie o 51 %. Celý tento pohyb tovaru je sprevádzaný výmenou veľkého množstva informácií medzi rôznymi stranami tak v súkromnej, ako aj vo verejnej oblasti. Dnes sa tieto informácie väčšinou vytlačia na papier vo forme rôznych štandardných formátov dokumentov.

Približne v 99 % cezhraničných dopravných operácií na území EÚ sa v určitých fázach operácie stále používajú papierové dokumenty³. Digitalizácia výmeny informácií má však potenciál výrazne zlepšiť efektívnosť dopravy a tak prispieť k bezproblémovému fungovaniu jednotného trhu.

Komisia vykonala posúdenie vplyvu v súvislosti s prekážkami v oblasti digitalizácie dokumentov v nákladnej doprave a možnosťami podpory širšieho využívania elektronických

¹ Merané v miliardách tonokilometrov (tkm). Zdroj: Doprava v EÚ v číslach za rok 2017.

² Opis vývoja podľa súčasných trendov a politík (t. j. východisková situácia) je dostupný v prílohe 4 pripojenej správy o posúdení vplyvu.

³ Presnejšie povedané, v určitom okamihu dopravnej operácie sa vyžaduje použitie papierových dokumentov. Inými slovami, len v 1 % takýchto operácií sa v plnej miere využíva digitálna výmena informácií a dokladov. Ich podiel však závisí od druhu dopravy. Odhad vychádza z podpornej štúdie posúdenia vplyvu od kolektívu autorov spoločnosti Ecorys (2018).

dokumentov a elektronickej výmeny informácií. Za najväčší problém označila nízku a rozdielnu úroveň akceptácie informácií alebo dokladov, ktoré zasielajú podnikateľské subjekty elektronicke príslušným orgánom, keď ich tieto orgány vyzvali na preukázanie súladu s regulačnými podmienkami v oblasti prepravy tovaru na území iných členských štátov EÚ.

Za týmto problémom sa skrývajú dve príčiny:

- a) **fragmentovaný právny rámec**, ktorý stanovuje **nekonzistentné povinnosti** príslušným orgánom v súvislosti s akceptáciou elektronickej informácií alebo dokumentov⁴ a umožňuje rôzne administratívne postupy pri ich vykonávaní, a
- b) **fragmentované IT prostredie**, ktoré je charakterizované veľkým počtom **neinteroperabilných systémov/riešení** v oblasti výmeny elektronickej informácií a dokumentov v doprave tak v komunikácii medzi podnikmi a orgánmi verejnej správy, ako aj medzi jednotlivými podnikmi.

Uvedené príčiny sa vzájomne dopĺňajú. Fragmentovaná legislatíva a z toho vyplývajúca nedostatočná akceptácia príslušnými orgánmi odrádza od investovania do digitálnych riešení v oblasti elektronickej dokumentov. Fragmentované IT prostredie, a konkrétne nedostatok osvedčených alebo interoperabilných riešení, odrádza orgány od toho, aby dôverovali používaniu elektronickej dokumentov.

V dôsledku toho veľká väčšina nákladných dopravcov a iných zainteresovaných strán v oblasti dopravy v rámci EÚ naďalej používa papierové dokumenty. To zabraňuje výraznému zvýšeniu efektivity v prípade rôznych subjektov na trhu, najmä pokiaľ ide o multimodálnu a cezhraničnú dopravu, a obmedzuje fungovanie jednotného trhu EÚ.

Komisia uznala potrebu podporiť akceptáciu a používanie elektronickej prepravných dokladov v rámci viacerých politických iniciatív: Biela kniha o doprave z roku 2011⁵, Stratégia pre digitálny jednotný trh z roku 2015⁶, Priority v oblasti normalizácie IKT pre jednotný digitálny trh z roku 2016⁷ a Akčný plán EÚ pre elektronickej verejnej správy na obdobie rokov 2016 – 2020⁸. Potrebu zásahu uznala aj široká škála zainteresovaných strán.

Od roku 2015 účastníci Fóra pre digitálnu dopravu a logistiku (DTLF) — expertná skupina Komisie, ktorú tvorí viac ako sto súkromných a verejných zainteresovaných strán⁹ — opakovane zdôrazňujú potrebu zásahu na úrovni EÚ s cieľom podporiť širšie využívanie elektronickej prepravných dokladov. V októbri 2017 členské štáty v Tallinnskej deklarácii o e-Governmente vyzvali Komisiu, aby zintenzívnila úsilie o dosiahnutie efektívnych elektronickej postupov v EÚ zameraných na používateľov, pričom zdôraznili význam akčného plánu pre elektronickej verejnej správy¹⁰ a víziu európskeho rámca interoperability¹¹.

⁴ Elektronicke spracovanie informácií, ktoré papierové dokumenty v súčasnosti obsahujú, nemusia mať *formát* dokumentu v zmysle štandardizovaného zobrazenia údajov. V tomto zmysle môže byť pojem „dokumenty“ zavádzajúci. Vysvetlenie dôvodov prechodu od prístupu orientovaného na dokumenty k prístupu orientovanému na údaje je uvedené v prílohe 8 pripojenej správy o posúdení vplyvu.

⁵ [KOM/2011/0144](#), s. 13, 19.

⁶ [COM\(2015\) 192](#), s. 82 – 84.

⁷ COM(2016) 176, s. 11.

⁸ [COM\(2016\) 179](#), s. 8.

⁹ [Fórum DTLF](#) vytvorila Komisia v apríli 2015 (rozhodnutie C(2015)2259) s cieľom poskytnúť platformu, ktorá umožní členským štátom a relevantným zainteresovaným stranám v oblasti dopravy a logistiky výmenu odborných poznatkov, spoluprácu a koordináciu činností v záujme podpory opatrení zameraných na presadzovanie efektívnej elektronickej výmeny informácií v oblasti dopravy a logistiky.

¹⁰ [Tallinnská deklarácia o e-Governmente](#) bola podpísaná 6. októbra 2017 na zasadnutí ministrov počas estónskeho predsedníctva v Rade EÚ.

¹¹ https://ec.europa.eu/isa2/eif_en

Počas konferencie „Digital Transport Days“ v Tallinne, ktoré sa konali v novembri 2017, niekoľko verejných a súkromných zainteresovaných strán zo všetkých sektorov dopravy dospelo k záveru, že nadišiel čas využívať výhody digitalizácie vrátane bezpapierového zdieľania údajov¹². Následne Rada vo svojich záveroch o digitalizácii dopravy z decembra 2017 vyzvala Komisiu, aby pokračovala v spolupráci s fórom DTLF s cieľom vypracovať „opatrenia na podporu¹³ systematickejšieho používania a uznávania elektronických dokumentov a harmonizovanej výmeny informácií a údajov rámci logistického reťazca“¹⁴. V máji 2017 Parlament takisto vyzval Komisiu, aby „zvýšila harmonizáciu v oblasti osobnej dopravy aj prepravy tovaru“ a predovšetkým „urýchlila povinné používanie ... elektronických záznamov o zásielke (e-CMR)“¹⁵.

- **Súlady s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Tento návrh je v súlade s aktuálnymi právnymi ustanoveniami EÚ o elektronickej výmene informácií, ktoré sa uplatňujú v odvetví dopravy. Tieto právne ustanovenia sa výrazne líšia z hľadiska: i) rozsahu ich vecnej pôsobnosti — t. j. príslušných informácií alebo dokumentov; ii) regulačného účelu, na ktorý sa informácie alebo dokumenty vyžadujú; iii) existencie možnosti odosielať informácie elektronicke a iv) skutočnosti, či sa v prípade existencie takejto možnosti poskytujú podrobnejšie technické špecifikácie o prostriedkoch elektronickej komunikácie a o forme elektronickej informácií alebo dokumentov. Tento návrh dopĺňa existujúce právne predpisy EÚ v tejto oblasti a do niektorých aktov EÚ platných pre odvetvie dopravy zavádza podrobnejšie funkčné požiadavky a technické špecifikácie.

V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014¹⁶ sa stanovuje, že právny účinok elektronickej dokumentu a jeho prípustnosť ako dôkazu v súdnom konaní sa nesmie odmietnuť výlučne z dôvodu, že má elektronicke formu. Takisto sa v ňom stanovujú podmienky cezhraničného uznávania a akceptácie elektronickej identifikačných prostriedkov a dôveryhodných služieb na vnútornom trhu. Členským štátom však neukladá povinnosť, aby v prípadoch iných, ako sú súdne konania, akceptovali ako dôkaz elektronicke dokumenty alebo informácie, ktoré tieto dokumenty obsahujú. Tento návrh dopĺňa ustanovenia v uvedenom nariadení vytvorením jednotného legislatívneho rámca Európskej únie, ktorý vyžaduje cezhraničné akceptovanie elektronickej údajov o nákladnej doprave verejnými orgánmi.

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Únie¹⁷, a smernica 2010/65/EÚ o ohlasovacích formalitách lodí¹⁸ už obsahujú ustanovenia, ktorú umožňujú splnenie ohlasovacích formalít oznamovaním informácií v elektronickej podobe vrátane informácií o náklade a dopravnej operácii. Cieľom tohto návrhu je umožniť elektronicke komunikáciu na účely plnenia požiadaviek na regulačné informácie

¹² Deklarácia z konferencie „Digital Transport Days“ bola podpísaná 10. novembra 2017 v Tallinne a je dostupná na webovej stránke: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration_sk.

¹³ P8_TA(2017)0228.

¹⁴ Závery Rady o digitalizácii dopravy, 15050/17, 5.12.2017.

¹⁵ Uznesenie Európskeho parlamentu č. 2017/2545 (RSP) z 18. mája 2017 o cestnej doprave v EÚ.

¹⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014 o elektronickej identifikácii a dôveryhodných službách pre elektronicke transakcie na vnútornom trhu a o zrušení smernice 1999/93/ES (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 73).

¹⁷ Nariadenie (EÚ) č. 952/2013, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Únie; vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/2447, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania určitých ustanovení nariadenia (EÚ) č. 952/2013; delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2015/2446, ktorým sa dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 952/2013, pokiaľ ide o podrobné pravidlá, ktorými sa bližšie určujú niektoré ustanovenia Colného kódexu Únie.

¹⁸ Smernica 2010/65/EÚ o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov členských štátov.

aj nad rámec miest vstupu do EÚ alebo pred miestami výstupu z EÚ na celom území Únie. Rozsah pôsobnosti tejto iniciatívy preto z geografického hľadiska začína tam, kde končí pôsobnosť nariadenia o Colnom kódexe Únie a/alebo smernice o ohlasovacích formalitách lodí (alebo naopak, končí tam, kde začína ich pôsobnosť).

Tieto rozsahy pôsobnosti sa však prekrývajú z hľadiska dopravných operácií, na ktoré sa vzťahujú požiadavky na informácie: táto iniciatíva sa týka jednak medzinárodnej dopravy vykonávanej výhradne v rámci EÚ (ktorá nespadá do pôsobnosti nariadenia o Colnom kódexe Únie alebo smernice o ohlasovacích formalitách lodí), ako aj medzinárodnej dopravy, ktorej pôvod alebo miesto určenia sa nachádza na území členského štátu EÚ alebo ktorá cez toto územie prechádza. V dôsledku toho kombinované uplatňovanie tejto iniciatívy a uvedených dvoch aktov EÚ ďalej uľahčí medzinárodnú nákladnú dopravu, ktorej pôvod a miesto určenia sa nachádza mimo EÚ, ako aj námornú dopravu v rámci EÚ. Umožní používanie elektronických prostriedkov na prenos regulačných informácií o nákladnej doprave orgánom nielen v mieste vstupu do EÚ a výstupu z EÚ, ale aj na celom území EÚ.

V súvislosti s právnymi predpismi Únie, ktoré upravujú podmienky dopravy na území Únie, tento návrh nemení súčasné ustanovenia v príslušných platných právnych aktoch, ale jeho cieľom je zabezpečiť:

- a) **vytvorenie jednotného právneho rámca** pre akceptáciu elektronických informácií alebo dokumentov obsahujúcich tieto informácie, vrátane konkrétnych požiadaviek, ktoré sa na ne vzťahujú, a to v prípade právnych aktov, ktoré:
- buď vôbec **neustanovujú** možnosť predložiť tieto informácie/dokumenty elektronicky, konkrétne:
- nariadenie č. 11/1960 týkajúce sa odstránenia diskriminácie v oblasti cien a podmienok dopravy,
- smernica Rady 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi a
- nariadenie (ES) č. 1072/2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh, alebo
- **takúto možnosť obsahujú, ale neuvádzajú podrobnosti, resp. uvádzajú len veľmi málo** podrobností o tom, ako sa tieto informácie majú elektronicky predložiť, konkrétne:
- smernica 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru,
- vykonávacie nariadenie Komisie 2015/1998, ktorým sa stanovujú podrobné opatrenia na vykonávanie spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva,
- nariadenie (ES) č. 1013/2006 o preprave odpadu;
- návrhy, ktoré v súčasnosti posudzuje Európsky parlament a Rada na účely revízie smernice 92/106/EHS (návrh č. 2017/0290 (COD)) a nariadenia (ES) č. 1072/2009 (návrh č. 2017/0123 (COD)).
- b) **interoperabilitu rôznych informačných systémov**, ktoré sa v súčasnosti používajú v prípade tých právnych aktov, ktoré:
- už poskytujú **veľmi podrobné technické špecifikácie**: už poskytujú veľmi podrobné technické špecifikácie: o formáte elektronických údajov a výmeny správ určených na akceptáciu orgánmi v prípade niektorých informácií súvisiacich s tovarmi alebo

dopravnými operáciami, bez ohľadu na príslušný spôsob dopravy, konkrétne nariadenie (EÚ) č. 952/2013 o Colnom kódexe Únie spolu s jeho vykonávacími a delegovanými aktmi a smernica 2010/65/EÚ o ohlasovacích formalitách lodí,

- obsahujú **podrobné technické špecifikácie, ktoré sú však určené pre príslušný druh dopravy**, konkrétne ide o nariadenie Komisie č. 164/2010 o technických špecifikáciách pre elektronické hlásenia z lodí pri vnútrozemskej plavbe uvedené v článku 5 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES o harmonizovaných riečnych informačných službách (river information services – RIS) a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1305/2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v nákladnej železničnej doprave (telematics applications for rail freight – TAF TSI).
- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Hlavným cieľom iniciatívy je umožniť širšie využívanie digitálnych technológií, ktorými prispeje k: (i) odstraňovaniu prekážok bezproblémového fungovania jednotného trhu, (ii) modernizácii hospodárstva a (iii) vyššej efektívnosti v odvetví dopravy. Tento návrh bude prostredníctvom vytvorenia jednotných podmienok pre ďalší rozvoj a zavádzanie digitálnych technológií v oblasti elektronickej výmeny informácií o nákladnej doprave takisto prispievať k rozvoju jednotného digitálneho trhu.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom návrhu je článok 91, článok 100 ods. 2 a článok 192 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) .

V článku 91 a článku 100 ods. 2, ktoré treba chápať v zmysle článku 90, ktorým sa od členských štátov vyžaduje, aby realizovali spoločnú dopravnú politiku, sa stanovuje požiadavka, aby Európsky parlament a Rada stanovili spoločné pravidlá platné pre medzinárodnú dopravu do členského štátu alebo z neho, alebo pri prechode cez územie jedného alebo viacerých členských štátov a takisto aj potrebné ustanovenia pre námornú a leteckú dopravu.

V článku 192 ods. 1, ktorý treba chápať v zmysle článku 191, sa stanovuje, že Európsky parlament a Rada rozhodnú o postupoch, ktoré má Únia prijať na dosiahnutie cieľa chrániť okrem iného ľudské zdravie a životné prostredie.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Jednostranné iniciatívy členských štátov na uľahčenie zavádzania elektronických prepravných dokladov a výmeny informácií by mali len veľmi obmedzený účinok, ak by sa podobné opatrenia neprijali aj v ostatných členských štátoch, ktorých územia sa tieto dopravné operácie tiež týkajú.

Takisto aj keby väčšina členských štátov EÚ chcela prijať právne predpisy na uľahčenie používania elektronických dokladov, existovalo by veľké riziko, že jednostranným prijatím takýchto právnych predpisov by každý členský štát prijal iné požiadavky na uznanie elektronických dokladov, a vo všeobecnosti oznamovanie regulačných informácií, za platné a záväzné. V praxi to znamená, že elektronické doklady a oznamovanie regulačných informácií, ktoré spĺňajú požiadavky na akceptáciu v jednom členskom štáte, by v inom členskom štáte, resp. iných

členských štátoch nemuseli byť akceptované, čo by viedlo k vytváraniu bariér na jednotnom trhu EÚ.

Na riešenie tohto problému a jeho príčin je preto najvhodnejšou úrovňou úroveň EÚ, v rámci ktorej možno stanoviť jednotný prístup k akceptácii elektronických dokumentov a príslušné spoločné normy. V tomto ohľade predmetná iniciatíva predkladá ďalšie opatrenia a dopĺňa tie, ktoré už boli na úrovni EÚ prijaté, s cieľom zabezpečiť jednotné podmienky akceptácie elektronických údajov a dokladov o nákladnej doprave, vrátane zaistenia dôvery v elektronické prostriedky používané na ich oznamovanie¹⁹.

- **Proporcionalita**

Návrh obsahuje opatrenia určené na dosiahnutie troch rôznych špecifických cieľov politik, ktoré priamo riešia dve hlavné identifikované príčiny problému.

Na účely riešenia hlavnej príčiny problému, konkrétne rozdielneho a obmedzene špecifikovaného súčasného právneho rámca, tento návrh obsahuje opatrenia s cieľom:

1. zabezpečiť, aby sa vo všetkých členských štátoch EÚ stanovila všetkým príslušným verejným orgánom povinnosť akceptovať elektronické doklady/údaje o nákladnej doprave;
2. zabezpečiť, aby orgány túto povinnosť akceptácie zaviedli jednotným spôsobom;

Na riešenie druhej príčiny problému, ktorá vyplýva zo súčasnej koexistencie viacerých a neinteroperabilných systémov, návrh obsahuje opatrenia na:

3. zaistenie interoperability informačných systémov a riešení používaných na elektronickú výmenu informácií o nákladnej doprave a najmä na oznamovanie regulačných informácií medzi podnikmi a orgánmi verejnej správy (business-to-administration, B2A).

Ani jedno z týchto opatrení nepresahuje rámec nevyhnutný na riešenie problémov. Prvý súbor opatrení zavádza povinnosť orgánov akceptovať elektronické informácie/doklady, ale neukladá podnikom povinnosť používať elektronickú formu bez ohľadu na to, či ide o vzťahy medzi podnikmi a orgánmi verejnej správy alebo samotnými podnikmi (business-to-business, B2B). Uložením takejto povinnosti vo vzťahu k výmene informácií a dokladov medzi podnikmi by sa zabezpečila plná digitalizácia výmeny informácií a dokladov o nákladnej doprave, ale z hľadiska zabezpečenia akceptácie na strane orgánov to však nie je nevyhnutné. Okrem toho väčšina odvetvových združení tvrdí, že podniky sú pripravené a na plnú digitalizáciu prejdú, keď ju orgány v konečnom dôsledku umožnia.

Na druhej strane orgány nie sú povinné akceptovať akýkoľvek elektronický zdroj informácií poskytovaný podnikmi. Opatrenia skôr zohľadňujú potreby orgánov v súvislosti s pravosťou predkladaných informácií/dokladov a so zárukami o ich integrite. Opatrenia zároveň vyžadujú, aby orgány akceptovali informácie/doklady, ak elektronické prostriedky, ktoré sa používajú na ich predkladanie, spĺňajú stanovený súbor požiadaviek.

¹⁹ Vráťane rámca pre cezhraničné používanie elektronických občianskych preukazov a elektronických podpisov ustanoveného nariadením eIDAS.

Druhý súbor opatrení vyžaduje, aby členské štáty spolupracovali s cieľom zosúladiť svoje (budúce) digitalizované procesy v oblasti kontroly informácií/dokladov oznamovaných elektronicky. Ide o spoluprácu na súbore dátových prvkov, ktoré orgány členských štátov vyžadujú ako nevyhnutné na splnenie požiadaviek na informácie, ktoré stanovujú príslušné právne akty EÚ a vnútroštátne právne akty. Tieto opatrenia zaisťujú jednotné pravidlá pre overovanie elektronických informácií/dokladov a prispievajú k zníženiu administratívnych nákladov podnikov (a tým aj záťaže), ktoré sú spojené s dodržiavaním právnych predpisov. Opatrenia však nevyžadujú jednotnosť samotných požiadaviek na informácie ustanovených v príslušných právnych predpisoch EÚ a členských štátov.

Tretí súbor opatrení stanovuje funkčné požiadavky na elektronické prostriedky, ktoré by mohli podniky používať na poskytovanie požadovaných regulačných informácií orgánom. Tieto opatrenia ustanovujú aj vypracovanie technických špecifikácií na realizáciu požiadaviek. Tieto požiadavky a príslušné technické špecifikácie zabezpečia, aby informačné systémy používané orgánmi v rôznych členských štátoch boli interoperabilné jednak navzájom, ako aj s riešeniami, ktoré používajú podniky. Požiadavky a špecifikácie umožnia dosiahnuť aj interoperabilitu riešení, ktoré používajú podniky v komunikácii medzi sebou a vo vzťahu k orgánom verejnej správy (pričom tieto riešenia sú v súčasnosti úzko špecifické pre konkrétne druhy dopravy).

- **Výber nástroja**

Na základe posúdenia vplyvu sa zistilo, že na splnenie cieľov je potrebné prijať záväzné regulačné opatrenia. Nariadenie je vhodnejším nástrojom na zabezpečenie jednotnej realizácie plánovaných opatrení. Smernica by stanovila povinnosť akceptovať elektronicky predkladané informácie, pričom elektronické prostriedky, prostredníctvom ktorých sú tieto informácie sprístupnené, by museli spĺňať spoločné funkčné požiadavky, ale neukladala by spoločné záväzné technické požiadavky.

Aktuálny vývoj aj v kontexte vykonávania smernice o ohlasovacích formalitách naznačuje, že absencia usmernení alebo existencia len dobrovoľných usmernení týkajúcich sa technických špecifikácií by viedla k zavádzaniu viacerých, navzájom neinteroperabilných systémov v rôznych členských štátoch²⁰. To by znamenalo zvýšenie nákladov podnikov na dodržiavanie právnych predpisov z dôvodu potreby investovania do rôznych systémov, ktoré by spĺňali požiadavky rôznych členských štátov. V dôsledku toho by podniky mohli naďalej uprednostňovať papierové dokumenty, čo by výrazne bránilo dosiahnutiu cieľa.

Iniciatíva má výrazne technický charakter a existuje vysoká pravdepodobnosť, že sa bude musieť pravidelne prispôbovať technickému a právnomu vývoju. Na riešenie tejto situácie je takisto naplánovaných niekoľko vykonávacích opatrení. Budú sa zameriavať najmä na technické špecifikácie potrebné na realizáciu funkčných požiadaviek.

3. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIA VPLYVU

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Komisia aktívne komunikovala so zainteresovanými stranami a vykonala komplexné konzultácie počas celého procesu posúdenia vplyvu. Konzultačné činnosti zahŕňali:

²⁰ Očakáva sa, že požiadavky rôznych orgánov v rámci členských štátov a medzi nimi sa budú navzájom líšiť. Príklady získané počas procesu posúdenia vplyvu sú toho jasným dôkazom.

- otvorenú verejnú konzultáciu organizovanú Komisiou, ktorá sa konala v období od 25. októbra 2017 do 18. januára 2018;
- panelový prieskum medzi malými a strednými podnikmi organizovaný Komisiou, ktorý sa konal v období od 24. novembra 2017 do 22. januára 2018;
- právny prieskum súkromných a verejných zainteresovaných strán organizovaný konzultantom zodpovedným za podpornú štúdiu posúdenia vplyvu, ktorý sa konal v období od 23. októbra 2017 do 1. januára 2018;
- cielený prieskum súkromných a verejných zainteresovaných strán organizovaný konzultantom zodpovedným za podpornú štúdiu posúdenia vplyvu, ktorý sa konal v období od 27. októbra 2017 do 7. januára 2018;
- 50 rozhovorov so zainteresovanými stranami, vrátane zástupcov odvetvia a vnútroštátnych orgánov, ktoré viedol konzultant zodpovedný za podpornú štúdiu posúdenia vplyvu a jeho partneri v období od 20. októbra 2017 do 15. januára 2018;
- stretnutia zainteresovaných strán a semináre pri príležitosti niekoľkých rôznych udalostí;
- päť prípadových štúdií preskúmaných konzultantom zodpovedným za podpornú štúdiu posúdenia vplyvu v období od 6. novembra 2017 do 15. januára 2018.

Tieto konzultačné činnosti významne prispeli k overeniu a vypracovaniu definície problému, odhadu jeho veľkosti a k zmapovaniu preferencií zainteresovaných strán v súvislosti s prípadnými možnosťami politiky. Podklady v tejto oblasti primárne pochádzali z otvorených verejných konzultácií, panelového prieskumu malých a stredných podnikov a ostatných použitých nástrojov na zapojenie zainteresovaných strán²¹.

Drvivá väčšina zainteresovaných strán, ktoré sa konzultácií zúčastnili, t. j. viac ako 90 % z 265 respondentov z radov MSP, ktorí sa zúčastnili panelového prieskumu MSP²², a 88 zo 100 respondentov, ktorí sa zúčastnili prieskumu v rámci otvorených verejných konzultácií, uviedli výrazné alebo aspoň určité očakávané prínosy plynúce z prijatia elektronickej výmeny informácií.

90 % súkromných spoločností a združení, ktoré odpovedali v rámci otvorených verejných konzultácií, uviedlo ako významnú príčinu problému neakceptovanie elektronických prepravných dokladov/informácií orgánmi členských štátov. V prípade menších spoločností sa v rámci panelového prieskumu MSP zistilo, že hlavnou príčinou, prečo tieto podniky nepoužívali elektronické prepravné doklady, bola skutočnosť, že prepravné doklady v elektronickom formáte nepoužívajú ani ich zákazníci či obchodní partneri. Ďalšou najčastejšie uvádzanou príčinou v tejto skupine (ktorá nasledovala tesne za hlavnou príčinou) bolo neakceptovanie elektronických prepravných dokladov orgánmi. Respondenti, ktorí sa zúčastnili cielených prieskumov a rozhovorov, zároveň poukázali na to, že hlavná príčina, prečo podniky odmietajú elektronické doklady, tkvie v neistote, či ich orgány budú akceptovať. Viac ako 70 % respondentov, ktorí sa zúčastnili otvorených verejných konzultácií a zároveň panelového prieskumu MSP, takisto uviedlo nedostatok interoperability medzi

²¹ Nižšie uvedené zhrnutie vychádza z odpovedí získaných v rámci otvorených verejných konzultácií a panelových prieskumov MSP. Podrobnejší opis výsledkov konzultácií, vrátane podkladov z rozhovorov a prípadových štúdií uskutočnených externým konzultantom, je dostupný v prílohách VIII — XI k podpornej štúdiu posúdenia vplyvu, ktorej autormi je kolektív zo spoločnosti Ecorys (2018).

²² Počet respondentov, ktorí v rámci prieskumu MSP odpovedali na otázky súvisiace s prínosmi, sa pohyboval v rozmedzí 230 až 250, v závislosti od konkrétnych prínosov identifikovaných v rámci rôznych otázok.

súčasnými informačnými systémami a riešeniami pre komunikáciu podnikov so správnymi orgánmi, ako aj medzi sebou.

V súlade s týmto posúdením približne 90 % respondentov, ktorí sa zúčastnili otvorených verejných konzultácií, zvažovalo zabezpečenie akceptácie orgánmi členských štátov, pričom 88 % považuje právne záväzný prístup k zabezpečeniu takejto akceptácie za účinnejší spôsob v porovnaní s nezáväzným prístupom. 90 % zo všetkých respondentov, ktorí sa zúčastnili otvorených verejných konzultácií, uviedlo, že rovnako dôležitá je aj interoperabilita v komunikácii medzi samotnými podnikmi, ako aj vo vzťahu k správnym orgánom. Podobne aj 75 % respondentov, ktorí sa zúčastnili panelového prieskumu MSP, uviedlo, že akceptáciu orgánmi považuje za veľmi dôležitý politický cieľ a ďalších 13 % ju považuje za stredne dôležitú.

Viac ako 70 % respondentov, ktorí sa zúčastnili otvorených verejných konzultácií a zároveň panelového prieskumu MSP, by privítalo štandardizované technické špecifikácie zdieľania údajov medzi prevádzkovateľmi logistických služieb a verejnou správou, pričom 88 % respondentov, ktorí sa zúčastnili otvorených verejných konzultácií, považovalo právne záväzný prístup za účinnejší ako nezáväzné opatrenia. V prípade komunikácie medzi podnikmi 67 % zo všetkých 100 respondentov, ktorí sa zúčastnili otvorených verejných konzultácií, považovalo právne záväzný prístup za účinnejší, kým 84 % uprednostňovalo dobrovoľné opatrenia. 87 % respondentov, ktorí sa zúčastnili panelového prieskumu MSP, označilo možnosť používať jednu IT aplikáciu/systém na výmenu elektronických prepravných dokladov medzi podnikmi a orgánmi za veľmi dôležitú (65 %), resp. za stredne dôležitú (22 %), pričom rovnaký výsledok bol zaznamenaný v prípade možnosti používať takúto jedinou aplikáciu/systém na elektronickú výmenu so všetkými ostatnými spoločnosťami (68 % ju označilo za veľmi dôležitú a 19 % za stredne dôležitú).

- **Získavanie a využívanie odborných znalostí**

Základom pre návrh je zisťovanie skutočností a konzultácie s odborníkmi, najmä pokiaľ ide o odhady nákladov a prínosov vrátane modelovania nepriamych účinkov a vplyvu presunu na iný druh dopravy. Externí konzultanti pripravili podpornú štúdiu o nákladoch a vplyvoch. Služby externých konzultantov sa takisto využili na modelovanie nepriamych účinkov a posúdenie vplyvu presunu na iný druh dopravy.

Na riešení sa úzko podieľali odborníci zo všetkých hlavných kategórií zainteresovaných strán zo samotného odvetvia, ako aj z orgánov členských štátov, a to najmä v rámci Fóra pre digitálnu dopravu a logistiku. Tento krok umožnil posúdiť predmetné problémy z komplexnej a multimodálnej perspektívy.

- **Posúdenie vplyvu**

Opatrenia politik zahrnuté do tohto návrhu zohľadňujú výsledky posúdenia vplyvu. K správe o posúdení vplyvu [SWD(2018) 184] sa kladne vyjadril výbor Komisie pre kontrolu regulácie [SEC(2018) 231]. Výbor pre kontrolu regulácie vo svojom stanovisku uviedol niekoľko odporúčaní o prezentácii skutočností v správe o posúdení vplyvu. Tieto odporúčania boli zrealizované – príloha 1 správy o posúdení vplyvu obsahuje zhrnutie postupu ich realizácie.

Po rozsiahlych konzultáciách so zainteresovanými stranami, stretnutiach s odborníkmi, nezávislých výskumoch a vlastných analýzach Komisie bol zostavený dlhý zoznam politických opatrení na riešenie dvoch hlavných príčin problémov. Tento zoznam bol

následne podrobený kontrole na základe nasledujúcich kritérií: i) právna, politická a technická uskutočniteľnosť; ii) účinnosť; iii) efektívnosť a iv) proporcionalita. Na základe tejto úvodnej kontroly bolo vyradených niekoľko opatrení.

Vybrané politické opatrenia boli zoskupené do štyroch rôznych možností politiky:

- Možnosť 1: Povinnosť členských štátov zabezpečiť v plnom rozsahu súlad so súčasným právnym rámcom v oblasti akceptácie elektronických zmlúv o preprave s dobrovoľnou harmonizáciou vykonávania
- Možnosť 2: Povinnosť orgánov členských štátov akceptovať v plnom rozsahu elektronické zmluvy o preprave s minimálnou harmonizáciou vykonávania
- Možnosť 3: Povinnosť orgánov členských štátov v plnom rozsahu akceptovať regulačné informácie alebo dokumentáciu o nákladnej doprave s čiastočne harmonizovaným vykonávaním
- Možnosť 4: Povinnosť orgánov členských štátov v plnom rozsahu akceptovať regulačné informácie alebo dokumentáciu o nákladnej doprave s plne harmonizovaným vykonávaním

Všetky možnosti väčšinou obsahovali rovnaký súbor politických opatrení. Tieto opatrenia by sa mohli vykonávať buď v nezáväznej podobe, t. j. ako podporné opatrenia k dobrovoľnému postupu členských štátov, alebo v regulačnej podobe, akými sú napríklad prijatie nového špecializovaného právneho aktu EÚ a podpis dvojstranných dohôd s tretími krajinami. Logika uplatnená pri tvorbe možností politiky vychádzala z kombinácie týchto opatrení s obmenami pozdĺž dvoch osí: vecná pôsobnosť politickej iniciatívy na jednej strane a úrovne regulačného účinku intervencie na strane druhej.

Následne sa vykonala komparatívna analýza efektívnosti, účinnosti, nákladov a prínosov týchto štyroch možností. Analýza preukázala, že: i) realizácia možností politiky 3 a 4 by viedla k veľmi podobným pomerom nákladov a prínosov; a ii) obe možnosti by výrazne prispeli k riešeniu zistených problémov, pričom by dosahovali výrazne vyššiu mieru efektívnosti pri dosahovaní špecifických a celkových politických cieľov ako možnosti 1 a 2.

Vysoká efektívnosť možností 3 a 4 vyplýva na jednej strane zo širšieho rozsahu informácií, ktoré sú zahrnuté do povinnosti akceptácie, a na druhej strane z vyššieho stupňa špecifikácie záväzných požiadaviek na akceptáciu elektronických prostriedkov. Povinnosť akceptácie sa nevymedzuje na konkrétne doklady, ako je to v prípade možností 1 a 2, ale na „informácie“, ktoré sa vyžadujú v zmysle európskych a vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré upravujú podmienky medzinárodnej nákladnej dopravy na území členských štátov EÚ. Rozsah informácií nepokrýva len elektronické zmluvy o preprave, ale aj ktorékoľvek formáty poskytovania elektronických informácií za predpokladu, že bol dosiahnutý súlad s: i) požiadavkami platných právnych predpisov na obsah informácií; a ii) požiadavkami na elektronické prostriedky, prostredníctvom ktorých sa tieto informácie môžu sprístupniť a ktoré sa stanovujú v návrhu nového právneho aktu.

Možnosť 3 bola uprednostňovanou možnosťou politiky, na základe ktorej bol vypracovaný tento návrh. Výber medzi možnosťami 3 a 4 zohľadnil názory zainteresovaných strán, ako aj úvahy o proporcionalite. Zainteresované strany z námornej, leteckej a železničnej dopravy dôrazne poukázali na to, že hoci je potrebný multimodálny prístup, Komisia by sa mala

vyhnúť návrhu riešenia, ktoré by platilo pre všetkých²³. Hlavné úvahy sa týkali investícií do príslušných riešení, ktoré už boli v rámci týchto odvetví realizované. Tieto riešenia boli vypracované na základe aktuálnych ustanovení medzinárodných dohôd a práva EÚ, ktoré, ako ukázala aj právna analýza v tejto správe, sú špecifické pre daný druh dopravy a výrazne sa líšia.

Uloženie technických špecifikácií interoperability, ktoré sú v plnej miere spoločné pre všetky riešenia oznamovania informácií medzi podnikmi a orgánmi verejnej správy a vo všetkých druhoch dopravy, tak ako sa uvádza v možnosti 4, by si vyžadovalo vyššie počiatkové investície podnikov v týchto odvetviach s cieľom prispôsobiť sa novým požiadavkám.

V rámci možnosti 3 by sa rozsah stanovenia takýchto spoločných intermodálnych technických špecifikácií určil na základe konkrétneho posúdenia vplyvu. Cieľom takéhoto posúdenia vplyvu by bolo presnejšie stanoviť minimálne nevyhnutné spoločné technické špecifikácie medzi odvetviami, ktoré by zabezpečili interoperabilitu medzi všetkými príslušnými systémami používanými orgánmi a riešeniami, ktoré využívajú podniky, a pritom by dosiahli najlepší pomer nákladov a prínosov, pokiaľ ide o náklady podnikov na dodržiavanie právnych predpisov a prínosy v budúcnosti.

Na základe argumentov zainteresovaných strán z týchto odvetví sa predpokladá, že dostatočná úroveň interoperability sa môže zabezpečiť aj bez vyžadovania plnej harmonizácie požiadaviek naprieč všetkými druhmi dopravy. Konkrétne by si interoperabilita podľa väčšiny zainteresovaných strán v odvetví vyžadovala minimálne spoločný multimodálny dátový slovník²⁴. Technické špecifikácie, ktoré zavádzajú iné požiadavky, ako napríklad tie, ktoré súvisia s pravosťou alebo integritou, môžu byť vypracované osobitne pre rôzne druhy dopravy, ak by samostatná špecializovaná analýza posúdenia vplyvu dospela k záveru, že takýto prístup by bol pre niektoré (spoločné) požiadavky najvýhodnejší z hľadiska nákladov.

Hlavné očakávané prínosy uprednostňovanej možnosti politiky majú ekonomický a environmentálny charakter. Očakáva sa, že odvetvie v období rokov 2018 až 2040 dosiahne úspory vo výške 20 až 27 miliárd EUR v porovnaní so scenárom, v ktorom sa nevykonáva žiadna politická intervencia na úrovni EÚ (výhodisková situácia), a to vďaka zníženiu administratívnych nákladov (t.j. nákladov spojených so správou a výmenou informácií a dokumentácie v doprave). To zodpovedá 75 až 102 miliónom hodín ušetrených ročne (alebo ekvivalentu 36 až 49 tisíc zamestnancov na plný úväzok). Prevádzkovatelia cestnej dopravy, na ktorej majú 99 % podiel malé a stredné podniky, by mali profitovať z približne 60 % všetkých úspor v rámci administratívnych nákladoch v odvetví.

Positívny dosah na životné prostredie sa očakáva aj v dôsledku zníženia podielu cestnej dopravy v rámci používaných druhov dopravy v roku 2030 v porovnaní s výhodiskovou situáciou. V kumulatívnom vyjadrení sa odhadujú úspory emisií CO₂ o viac ako 1 300 tisíc ton v období rokov 2018 až 2040 v porovnaní s výhodiskovou situáciou, čo zodpovedá úsporám externých nákladov vo výške 74 miliónov EUR. Predpokladá sa, že náklady spôsobené dopravnými zápchami sa počas rovnakého obdobia znížia o takmer 300 miliónov EUR oproti výhodiskovej situácii. Okrem toho za predpokladu, že na jednu zásielku sa

²³ Pozri napr. stanoviská ECSA a WSC (námorná doprava), ako aj CER (železničná doprava), ktoré boli odoslané ako odpoveď na úvodné posúdenie vplyvu (IIA). Medzinárodné združenie leteckých prepravcov (IATA) sa aktívne zúčastňovalo takmer všetkých seminárov zorganizovaných pre zainteresované strany, na ktorých zároveň jednoznačne zaznelo toto stanovisko.

²⁴ 73 % respondentov podporilo v rámci interaktívnej spätnej väzby počas seminára o elektronických dokumentoch v Talline vytvorenie štandardizovaných technických špecifikácií pre zdieľanie údajov medzi prevádzkovateľmi logistických služieb a verejnou správou. Podobne Únia TLF navrhla na úrovni EÚ vytvorenie jednotného súboru údajov. Podľa cielených rozhovorov (zdroj Ecorys a kol.) skupina zasielateľov zdôraznila dôležitosť spoločného súboru údajov vyžadovaného prostredníctvom právnych predpisov EÚ. Potreba spoločného súboru údajov bola tiež výslovne uvedená v stanovisku fínskej vlády k tejto iniciatíve.

použije 1 až 5 kópií každého dokladu, ktoré by sa nemuseli vytlačiť, dosiahli by sa úspory v množstve 2 až 8 miliárd listov papiera, čo by zodpovedalo 180 až 900 tisíc stromom ročne.

Hlavné očakávané náklady súvisia s investíciami potrebnými na splnenie nových požiadaviek politiky. Náklady orgánov verejnej správy sa odhadujú na približne 268 miliónov EUR v horizonte plného nasadenia elektronických prepravných dokladov v porovnaní s východiskovou situáciou, z čoho 17 miliónov EUR súvisí s certifikáciou poskytovateľov riešení a 251 miliónov EUR s presadzovaním právnych predpisov. Okrem toho sa od orgánov vnútroštátnej správy očakáva, že investujú do nových informačných systémov alebo upravujú existujúce systémy; tieto náklady nebudú pravdepodobne významné. V prípade podnikov sa očakáva, že náklady na dodržiavanie predpisov budú predstavovať približne 4,4 miliardy EUR.

Vplyv na zamestnanosť môže byť mierne negatívny v prípade, ak pracovníci, ktorí boli prepustení z dôvodu zníženej úrovne činnosti v oblasti správy dokumentov, nebudú presunutí na iné úlohy. Očakáva sa, že tento negatívny vplyv bude vo veľkej miere kompenzovaný celkovým rastom v odvetví. Väčší dopyt po riešeniach a systémoch v oblasti IT pravdepodobne prinesie viac príležitostí pre poskytovateľov informačných technológií, čo povedie k zvýšeniu zamestnanosti v oblasti kvalifikovanejších pracovných miest.

Mierne negatívne externality sa môžu vyskytnúť v dôsledku zvýšeného znečistenia ovzdušia spôsobeného vodnou dopravou, pričom v porovnaní s východiskovou situáciou sa odhadujú na približne 41 miliónov EUR v horizonte plného nasadenia elektronických dopravných dokladov.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Návrh ponúka značné zjednodušenie a vyššiu efektívnosť znížením administratívnej záťaže hospodárskych subjektov pri plnení požiadaviek na regulačné informácie v súvislosti s prepravou tovaru na území Únie.

Zníženie administratívnej záťaže, by sa malo dosiahnuť: zabezpečením, aby hospodárske subjekty mohli elektronicky sprístupniť regulačné informácie orgánom; a zosúladením postupov, ktoré používajú orgány členských štátov na kontrolu regulačných informácií sprístupňovaných elektronicky. Ako už bolo zdôraznené vyššie, administratívne náklady odvetvia by sa mali výrazne znížiť.

Osobitným prínosom pre malé a stredné podniky bude skutočnosť, že orgánom budú môcť poskytovať požadované regulačné informácie zjednodušeným a zosúladeným spôsobom bez ohľadu na členský štát alebo príslušné orgány. Dôvodom je, že malé a stredné podniky a mikropodniky sú pomerne zraniteľné z hľadiska neefektívnej administratívy a strateného pracovného času zamestnancov.

- **Základné práva**

Návrh má vplyv na ochranu osobných údajov zaručenú článkom 8 Charty. Akékoľvek spracovanie osobných údajov podľa návrhu sa vykonáva v súlade s právnymi predpismi EÚ o ochrane osobných údajov, najmä so všeobecným nariadením o ochrane osobných údajov.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Uprednostňovaná možnosť nemá vplyv na rozpočet.

5. ĎALŠIE PRVKY

• Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ

Komisia bude prostredníctvom súboru monitorovacích a hodnotiacich mechanizmov monitorovať pokrok, vplyvy a výsledky tejto iniciatívy. Komisia bude merať pokrok smerom k dosiahnutiu konkrétnych cieľov nového návrhu.

Žiadosti o informácie (správy, odpovede z prieskumu) budú starostlivo vyvážené, aby vytváraním neprímeraných nových žiadostí o podávanie správ nedošlo k ďalšiemu zaťaženiu zainteresovaných strán.

Po piatich rokoch od skončenia vykonávania právneho návrhu Komisia iniciuje hodnotenie s cieľom overiť, či sa dosiahli ciele iniciatívy. Hodnotenie bude vychádzať zo správ členských štátov, prieskumov zainteresovaných strán a iných podkladov (napr. sťažností) od prepravných spoločností. Hodnotenie bude následne slúžiť ako podklad pre budúce rozhodovacie procesy s cieľom zabezpečiť potrebné úpravy na dosiahnutie stanovených cieľov.

• Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu

Návrh sa delí na päť kapitol. Prvá a posledná kapitola zavádzajú všeobecný rozsah pôsobnosti a niektoré horizontálne ustanovenia, pričom kapitoly II až IV obsahujú podrobnejšie nástroje.

V článku 1 sa stanovuje rozsah pôsobnosti tohto nariadenia.

Článok 2 obsahuje ustanovenia o právomociach delegovaných na Komisiu s cieľom zmeniť nepodstatné prvky v prílohe 1 k tomuto nariadeniu, kde je uvedený zoznam požiadaviek na regulačné informácie, ktoré spadajú do rozsahu pôsobnosti nariadenia.

Článok 3 obsahuje vymedzenie pojmov.

Článkom 4 sa stanovujú požiadavky týkajúce sa elektronického formátu, v ktorom by príslušné hospodárske subjekty mali sprístupňovať regulačné prepravné informácie (eFTI).

Článkom 5 sa stanovuje povinnosť príslušných orgánov členských štátov akceptovať regulačné informácie, ktoré príslušné hospodárske subjekty sprístupňujú elektronicky v súlade s podmienkami stanovenými v článku 4.

Článkom 6 sa vyžaduje od príslušných orgánov, poskytovateľov služieb eFTI a príslušných hospodárskych subjektov, aby prijali opatrenia na zabezpečenie dôverného charakteru informácií, ktoré sú spracovávané a vymieňané v súlade s týmto nariadením.

V článku 7 sa stanovuje pre Komisiu povinnosť prijímať vykonávacie akty, ktorými sa stanovuje spoločný súbor a podsúbory údajov vo vzťahu k regulačným požiadavkám v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a ktorými sa stanovujú spoločné postupy a pravidlá prístupu k regulačným informáciám poskytovaným elektronicky a ich spracovania príslušnými orgánmi. Týmto spôsobom by sa malo zabezpečiť jednotné vykonávanie opatrení v oblasti plnenia povinnosti akceptovať elektronicky sprístupnené regulačné informácie orgánmi členských štátov.

Článkom 8 sa stanovujú funkčné požiadavky platforiem eFTI, prostredníctvom ktorých môžu príslušné hospodárske subjekty sprístupňovať regulačné informácie, a splnomocňuje Komisiu na prijímanie vykonávacích aktov, ktorými sa stanovujú podrobné pravidlá ich vykonávania. Cieľom týchto požiadaviek je zabezpečiť, aby sa správa údajov prostredníctvom týchto platforiem mohla vykonávať spôsobom, ktorý zabezpečuje základné aspekty, ako je dostupnosť, pravosť, integrita, dôvernosť a bezpečnosť údajov. Tieto požiadavky sú všeobecné a plánujú sa aj podrobné pravidlá ich vykonávania tak, aby zostali otvorené pre akékoľvek súčasné alebo budúce technológie, ktoré by tieto funkcie mohli zabezpečiť.

V článku 9 sa stanovujú požiadavky pre poskytovateľov služieb eFTI, ktorí by príslušným hospodárskym subjektom poskytovali služby v oblasti regulačných informácií na báze platforiem eFTI.

Článkom 10, článkom 11 a článkom 12 sa stanovujú pravidlá pre systém certifikácie platforiem eFTI a poskytovateľov služieb eFTI.

V článku 13 sa stanovujú podmienky prenosu delegovaných právomocí na Komisiu podľa tohto nariadenia.

Článkom 14 sa stanovuje postup výboru na výkon právomocí prijímať vykonávacie akty podľa tohto nariadenia Komisiou.

Článkom 15 sa vyžaduje, aby Komisia vykonala hodnotenie vykonávania tohto nariadenia s cieľom posúdiť príspevok tohto nariadenia v porovnaní s cieľom, ktorý sa mal prostredníctvom neho presadzovať. Vyžaduje tiež, aby členské štáty pomáhali Komisii pri zhromažďovaní potrebných informácií na prípravu hodnotiacej správy.

V článku 16 sa stanovuje povinnosť členského štátu každé dva roky predložiť konkrétne informácie za jednotlivé roky určené na monitorovanie vplyvu vykonávania tohto nariadenia.

Článok 17 obsahuje ustanovenia týkajúce sa dátumu nadobudnutia účinnosti a dátumu uplatňovania tohto nariadenia.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o elektronických údajoch o nákladnej doprave

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91, článok 100 ods. 2 a článok 192 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru²⁵,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²⁶,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Efektívnosť nákladnej dopravy a logistiky je nevyhnutná z hľadiska konkurencieschopnosti hospodárstva Únie, fungovania vnútorného trhu a sociálnej a hospodárskej súdržnosti všetkých regiónov Únie.
- (2) Pohyb tovaru sprevádza veľké množstvo informácií, ktoré si podniky stále vymieňajú v papierovej podobe jednak v komunikácii medzi sebou, ako aj s verejnými orgánmi. Používanie papierových dokladov predstavuje pre prevádzkovateľov logistických služieb výraznú administratívnu záťaž.
- (3) Absencia jednotného právneho rámca na úrovni Únie, ktorý od verejných orgánov vyžaduje, aby príslušné informácie o nákladnej doprave vyžadované v zmysle právnych predpisov akceptovali v elektronickej forme, sa považuje za hlavnú príčinu nedostatočného pokroku smerom k zjednodušeniu a vyššej efektívnosti, ktoré umožňujú dostupné elektronické prostriedky. Nedostatočná akceptácia informácií v elektronickej podobe zo strany verejných orgánov ovplyvňuje nielen jednoduchosť komunikácie medzi orgánmi a hospodárskymi subjektmi, ale nepriamo tiež brzdí rozvoj zjednodušenej elektronickej komunikácie medzi podnikmi v celej Únii.
- (4) Niektoré oblasti práva Únie, ktoré sa týkajú dopravy, vyžadujú od príslušných orgánov, aby akceptovali digitalizované informácie; to sa však zďaleka netýka všetkých príslušných právnych predpisov Únie. Elektronické prostriedky by sa mali dať používať na sprístupnenie regulačných informácií o nákladnej doprave orgánom v rámci celého územia Únie a vo vzťahu k všetkým relevantným fázam dopravných

²⁵ Ú. v. EÚ C ..., ..., s.

²⁶ Ú. v. EÚ C ..., ..., s.

operácií vykonávaných v rámci Únie. Okrem toho by sa táto možnosť mala vzťahovať na všetky regulačné informácie v rámci všetkých druhov dopravy.

- (5) Od orgánov členských štátov by sa preto malo vyžadovať, aby akceptovali informácie sprístupnené elektronicky vždy, keď sú hospodárske subjekty povinné sprístupniť informácie ako dôkaz dodržiavania požiadaviek stanovených v aktoch Únie prijatých v súlade s hlavou VI tretej časti zmluvy, alebo vzhľadom na podobnosť situácií, s právnymi predpismi EÚ o preprave odpadu. To isté by malo platiť v prípade, ak vnútroštátne právne predpisy členského štátu zaoberajúce sa záležitosťami, ktoré upravuje hlava VI tretej časti zmluvy, vyžadujú poskytnutie regulačných informácií, ktoré sú úplne alebo čiastočne totožné s informáciami, ktoré sa majú poskytovať podľa takýchto právnych predpisov Únie.
- (6) Keďže cieľom tohto nariadenia je len uľahčiť poskytovanie informácií, konkrétne elektronickými prostriedkami, nemalo by mať vplyv na ustanovenia právnych predpisov Únie alebo vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré určujú obsah regulačných informácií, a najmä by nemalo ukladať žiadne dodatočné požiadavky na regulačné informácie. Hoci cieľom tohto nariadenia je umožniť dodržiavanie požiadaviek na regulačné informácie pomocou elektronických prostriedkov, a nie papierových dokumentov, nemalo by inak ovplyvniť príslušné ustanovenia Únie o požiadavkách týkajúcich sa dokumentov, ktoré sa majú používať pri štruktúrovanom zobrazovaní predmetných informácií. Ustanovenia právnych predpisov Únie o preprave odpadu, ktoré obsahujú procedurálne požiadavky týkajúce sa prepravy, by takisto mali zostať týmto nariadením nedotknuté. Týmto nariadením by nemali byť dotknuté ani ustanovenia o ohlasovacej povinnosti stanovené v nariadení (EÚ) č. 952/2013 alebo vo vykonávacích alebo delegovaných aktoch prijatých v súlade s jeho podmienkami.
- (7) Používanie elektronických prostriedkov na výmenu informácií v súlade s týmto nariadením by sa malo organizovať spôsobom, ktorý zaisťuje bezpečnosť a rešpektuje dôvernú citlivých obchodných informácií.
- (8) Aby mohli hospodárske subjekty poskytovať príslušné informácie v elektronickej forme vo všetkých členských štátoch rovnakým spôsobom, je potrebné vychádzať zo spoločných špecifikácií, ktoré prijme Komisia. Tieto špecifikácie by mali zabezpečiť interoperabilitu údajov z hľadiska rôznych súborov a podsúborov údajov týkajúcich sa príslušných regulačných informácií a určiť spoločné postupy a podrobné pravidlá prístupu k týmto informáciám a ich spracovania príslušnými orgánmi.
- (9) Pri definovaní týchto špecifikácií by sa mali náležite zohľadniť príslušné špecifikácie výmeny údajov stanovené v príslušnom práve Únie a v príslušných európskych a medzinárodných normách pre výmenu multimodálnych údajov, ako aj zásady a odporúčania stanovené v európskom rámci interoperability²⁷, v ktorom sa uvádza postup pri poskytovaní európskych digitálnych verejných služieb, ktoré členské štáty spoločne odsúhlasili. Okrem toho treba venovať náležitú pozornosť tomu, aby tieto špecifikácie zostali z hľadiska technológie neutrálne a otvorené pre inovatívne technológie.
- (10) Toto nariadenie by malo stanoviť funkčné požiadavky vzťahujúce sa na platformy založené na informačnej a komunikačnej technológii, ktoré by mohli hospodárske subjekty použiť na sprístupnenie regulačných informácií o nákladnej doprave v

²⁷ Európsky rámec interoperability – stratégia vykonávania, oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov (COM(2017) 134).

elektronickej podobe (eFTI) príslušným orgánom (platformy eFTI). Podmienky by sa mali takisto stanoviť aj pre poskytovateľov služieb platformy eFTI, ktorí sú tretími stranami (poskytovatelia služieb eFTI).

- (11) S cieľom vybudovať dôveru orgánov členských štátov aj hospodárskych subjektov, pokiaľ ide o súlad platformy eFTI a poskytovateľov služieb eFTI s týmito požiadavkami, príslušné orgány členských štátov by mali zaviesť systém certifikácie podporený akreditáciou v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008²⁸.
- (12) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania povinnosti akceptovať regulačné informácie sprístupňované v elektronickom formáte podľa tohto nariadenia by sa vykonávacie právomoci mali preniesť na Komisiu. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011²⁹.
- (13) Na Komisiu by sa mali predovšetkým preniesť vykonávacie právomoci s cieľom ustanoviť spoločný súbor a spoločné podsúbory údajov vo vzťahu k príslušným požiadavkám na regulačné informácie obsiahnuté v tomto nariadení, ako aj stanoviť spoločné postupy a podrobné pravidlá pre príslušné orgány v oblasti prístupu k informáciám a spracovania tých informácií, ktoré príslušné hospodárske subjekty sprístupnia elektronicky, vrátane podrobných pravidiel a technických špecifikácií.
- (14) Vykonávacie právomoci by sa mali na Komisiu preniesť aj s cieľom stanoviť podrobné pravidlá na vykonávanie požiadaviek pre platformy eFTI a poskytovateľov služieb eFTI.
- (15) V záujme riadneho uplatňovania tohto nariadenia by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie:
 - s cieľom zmeniť časť B prílohy I na účely zapracovania zoznamov požiadaviek na regulačné informácie, ktoré členské štáty oznámili Komisii v súlade s týmto nariadením, do právnych predpisov členských štátov;
 - s cieľom zmeniť časť A prílohy I na účely zohľadnenia akýchkoľvek delegovaných alebo vykonávacích aktov prijatých Komisiou, ktorými sa v súvislosti s prepravou tovaru ustanovujú nové požiadavky Únie týkajúce sa regulačných informácií;
 - s cieľom zmeniť časť B prílohy I na účely zahrnutia akéhokoľvek nového ustanovenia príslušných vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré zavádza zmeny vo vnútroštátnych požiadavkách na regulačné informácie alebo stanovuje nové príslušné požiadavky na regulačné informácie spadajúce do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, ktoré členské štáty Komisii oznámili v súlade s týmto nariadením;
 - s cieľom doplniť určité technické aspekty tohto nariadenia, najmä pokiaľ ide o pravidlá certifikácie platformy eFTI a poskytovateľov služieb eFTI.
- (16) Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie uskutočnila v súlade so

²⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 (Ú. v. EÚ L 218 13.8.2008, s. 30).

²⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva³⁰. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

- (17) Keďže ciele tohto nariadenia, t. j. zabezpečiť jednotný prístup pri akceptácii elektronicky sprístupňovaných informácií o nákladnej doprave orgánmi členských štátov, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, avšak z dôvodu potreby stanoviť spoločné požiadavky ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality stanovenou v uvedenom článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (18) Spracovanie osobných údajov elektronickými prostriedkami, ak sa tieto údaje vyžadujú ako súčasť regulačných informácií o nákladnej doprave, by sa malo vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679³¹.
- (19) Komisia by mala vykonať hodnotenie tohto nariadenia. Mali by sa zhromažďovať informácie ako podklad pre toto hodnotenie a posúdenie účinku právnych predpisov v porovnaní s cieľmi, ktoré sleduje.
- (20) Toto nariadenie sa nemôže účinne uplatňovať skôr, ako delegované a vykonávacie akty stanovené v tomto nariadení nadobudnú účinnosť. Toto nariadenie by sa preto malo uplatňovať s účinnosťou od [vložte dátum] s cieľom poskytnúť Komisii čas na prijatie týchto aktov.
- (21) Viedli sa konzultácie s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov v súlade s článkom 28 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001³², ktorý svoje stanovisko vydal dňa xx XXX 20xx³³,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa stanovuje právny rámec pre elektronické oznamovanie regulačných informácií týkajúcich sa prepravy tovaru na území Únie. Na tento účel toto nariadenie:

³⁰ Ú. v. ES L 123, 12.5.2016, s. 1.

³¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

³² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1).

³³ Ú. v. ES C , , s..

- a) stanovuje podmienky, za ktorých sa od príslušných orgánov členských štátov vyžaduje, aby akceptovali regulačné informácie, ktoré príslušné hospodárske subjekty sprístupnia elektronicky;
 - b) stanovuje pravidlá poskytovania služieb súvisiacich so sprístupňovaním príslušných regulačných informácií hospodárskymi subjektmi v elektronickej podobe.
2. Toto nariadenie sa vzťahuje na požiadavky na regulačné informácie uvedené v aktoch Únie, ktorými sa stanovujú podmienky prepravy tovaru na území Únie v súlade s hlavou VI tretej časti zmluvy alebo podmienky prepravy odpadu. Pokiaľ ide o prepravu odpadu, toto nariadenie sa neuplatňuje na kontroly vykonávané colnými úradmi, ako je stanovené v platných ustanoveniach Únie. Akty Únie, na ktoré sa toto nariadenie vzťahuje, a príslušné požiadavky na regulačné informácie sú uvedené v časti A prílohy I.

Toto nariadenie sa vzťahuje aj na požiadavky na regulačné informácie stanovené v právnych predpisoch členských štátov, ktoré sa zaoberajú záležitosťami upravenými hlavou VI tretej časti zmluvy a vyžadujú poskytnutie regulačných informácií, ktoré sú úplne alebo čiastočne totožné s informáciami, ktoré sa majú poskytovať v súlade s požiadavkami na regulačné informácie uvedenými v prvom pododseku.

Vnútroštátna legislatíva a príslušné požiadavky na regulačné informácie uvedené v druhom pododseku sa uvádzajú v časti B prílohy I v súlade s postupom stanoveným v článku 2 písm. b).

3. Najneskôr do roku [OP vložte jeden rok od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] členské štáty oznámia Komisii ustanovenia vnútroštátnych právnych predpisov a zodpovedajúce požiadavky na regulačné informácie uvedené v druhom pododseku odseku 2, ktoré sa zahrnú do časti B prílohy I. Členské štáty oznámia Komisii aj akékoľvek následne prijaté nové ustanovenie vnútroštátnych právnych predpisov, na ktoré sa vzťahuje druhý pododsek odseku 2 a ktoré zavádza zmeny týchto požiadaviek na regulačné informácie alebo stanovuje nové požiadavky na príslušné regulačné informácie, a to do jedného mesiaca od prijatia takéhoto ustanovenia.

Článok 2

Prispôsobenie prílohy I

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 13 prijímať delegované akty týkajúce sa zmien prílohy I s cieľom:

- a) zahrnúť odkaz na akékoľvek delegované alebo vykonávacie akty prijaté Komisiou, ktoré stanovujú nové požiadavky na regulačné informácie vo vzťahu k právnym aktom Únie, ktoré upravujú prepravu tovaru v súlade s hlavou VI tretej časti zmluvy;
- b) zahrnúť odkazy na vnútroštátne právne predpisy a požiadavky na regulačné informácie oznámené členskými štátmi v súlade s článkom 1 ods. 3.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „regulačné informácie“ sú informácie súvisiace s prepravou tovaru na území Únie, vrátane tranzitu, bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú prezentované ako doklady, ktoré má sprístupniť príslušný hospodársky subjekt v súlade s ustanoveniami uvedenými v

článku 1 ods. 2 s cieľom preukázať súlad s príslušnými požiadavkami príslušných aktov;

2. „požiadavka na regulačné informácie“ je požiadavka na poskytnutie regulačných informácií;
3. „elektronické údaje o nákladnej doprave“ (eFTI) sú akékoľvek súbory dátových prvkov spracovávané elektronicky na účely výmeny regulačných informácií medzi príslušnými hospodárskymi subjektmi a príslušnými verejnými orgánmi;
4. „spracúvanie“ je akákoľvek operácia alebo súbor operácií, ktoré sa vykonávajú s eFTI automatizovanými alebo inými prostriedkami, ako napr. zhromažďovanie, zaznamenávanie, usporiadanie, štruktúrovanie, uchovávanie, prispôsobovanie alebo upravovanie, vyhľadávanie, prehliadanie, využívanie, poskytovanie prenosom, šírením alebo poskytovaním iným spôsobom, preskupovanie alebo kombinovanie, obmedzenie, vymazanie alebo likvidácia;
5. „platforma eFTI“ je akékoľvek riešenie založené na informačných a komunikačných technológiách (IKT), ako napríklad operačný systém, operačné prostredie alebo databáza, ktoré sú určené na spracovanie eFTI;
6. „vývojár platformy eFTI“ je každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá vytvorila alebo získala platformu eFTI buď na účely spracovania regulačných informácií súvisiacich s jej vlastnou hospodárskou činnosťou, alebo na účely uvedenia tejto platformy na trh;
7. „služba eFTI“ je služba pozostávajúca zo spracovania eFTI prostredníctvom platformy eFTI, buď samostatne alebo v kombinácii s inými riešeniami IKT vrátane iných platforiem eFTI;
8. „poskytovateľ služieb eFTI“ je každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá poskytuje príslušným hospodárskym subjektom službu eFTI na základe zmluvy;
9. „príslušný hospodársky subjekt“ je každý prevádzkovateľ dopravy alebo logistických služieb alebo akákoľvek iná fyzická alebo právnická osoba, ktorá je zodpovedná za poskytovanie regulačných informácií príslušným orgánom v súlade s príslušnými požiadavkami na regulačné informácie;
10. „formát čitateľný ľudským okom“ je spôsob zobrazenia údajov v elektronickej podobe, ktorý môže fyzická osoba použiť ako informáciu bez potreby ďalšieho spracovania;
11. „strojovo čitateľný formát“ je spôsob zobrazenia údajov v elektronickej podobe, ktorý môže byť použitý na automatické spracovanie strojom;
12. „orgán posudzovania zhody“ je orgán posudzovania zhody v zmysle článku 2 bodu 13 nariadenia (ES) č. 765/2008, ktorý je akreditovaný v súlade s uvedeným nariadením na vykonávanie posudzovania zhody platformy eFTI alebo poskytovateľa služby eFTI.

KAPITOLA II

REGULAČNÉ INFORMÁCIE SPRÍSTUPŇOVANÉ ELEKTRONICKY

Článok 4

Požiadavky na príslušné hospodárske subjekty

1. Ak príslušné hospodárske subjekty sprístupňujú regulačné informácie elektronicke, robia tak na základe údajov spracovaných prostredníctvom certifikovanej platformy eFTI a prípadne aj certifikovaným poskytovateľom služieb eFTI. Regulačné informácie sa sprístupnia v strojovo čitateľnom formáte a na žiadosť príslušného orgánu vo formáte čitateľnom ľudským okom.

Informácie v strojovo čitateľnom formáte musia byť k dispozícii prostredníctvom overeného a bezpečného pripojenia k zdroju údajov platformy eFTI. Príslušné hospodárske subjekty oznámia internetovú adresu, ktorá umožňuje prístup k informáciám, spolu s akýmikoľvek ďalšími prvkami, ktoré sú potrebné na to, aby príslušný orgán mohol regulačné informácie jednoznačne identifikovať.

Informácie vo formáte čitateľnom ľudským okom sa poskytujú na mieste, na obrazovke elektronických zariadení, ktoré vlastní príslušný hospodársky subjekt alebo príslušné orgány.

2. Členské štáty prijímú opatrenia s cieľom umožniť svojim príslušným orgánom spracúvať regulačné informácie sprístupnené príslušnými hospodárskymi subjektmi v strojovo čitateľnom formáte podľa druhého pododseku odseku 1 v súlade s ustanoveniami stanovenými Komisiou podľa článku 7.

Článok 5

Akceptácia príslušnými orgánmi

Príslušné orgány členských štátov akceptujú regulačné informácie, ktoré príslušné hospodárske subjekty sprístupnili elektronicke v súlade s článkom 4.

Článok 6

Dôverné obchodné informácie

Príslušné orgány, poskytovatelia služieb eFTI a príslušné hospodárske subjekty prijímú opatrenia na zabezpečenie dôverného charakteru obchodných informácií, ktoré sú spracúvané a vymieňané v súlade s týmto nariadením.

Článok 7

Spoločný súbor údajov EFTI, postupy a pravidlá prístupu

Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanovuje:

- a) spoločný súbor a podsúbory údajov eFTI vo vzťahu k príslušným požiadavkám na regulačné informácie vrátane príslušných definícií pre každý dátový prvok zahrnutý do spoločného súboru údajov a podsúborov;
- b) spoločné postupy a podrobné pravidlá, vrátane spoločných technických špecifikácií, pre prístup príslušných orgánov k platformám eFTI vrátane postupov spracovania regulačných informácií, ktoré príslušné hospodárske subjekty sprístupňujú elektronicke.

Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2.

KAPITOLA III

PLATFORMY A SLUŽBY EFTI

ODDIEL 1

POŽIADAVKY NA PLATFORMY A SLUŽBY EFTI

Článok 8

Funkčné požiadavky na platformy eFTI

1. Platformy eFTI používané na spracúvanie regulačných informácií poskytujú funkcie, ktoré zabezpečia, aby:
 - a) osobné údaje bolo možné spracúvať v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679;
 - b) obchodné údaje bolo možné spracúvať v súlade s článkom 6;
 - c) bolo možné vytvoriť jedinečné elektronické identifikačné prepojenie medzi spracovanými údajmi a fyzickou prepravou určeného súboru tovaru, ktorého sa tieto údaje týkajú, od miesta pôvodu do miesta určenia podľa podmienok jednotnej zmluvy o preprave bez ohľadu na množstvo alebo počet kontajnerov, obalov alebo kusov;
 - d) údaje bolo možné spracúvať výhradne na základe povoleného a overeného prístupu;
 - e) všetky operácie spracovania boli riadne zaznamenané s cieľom prinajmenšom umožniť identifikáciu každej odlišnej operácie, fyzickej alebo právnickej osoby, ktorá uskutočnila operáciu, a postupnosti operácií na každom jednotlivom dátovom prvku; ak operácia zahŕňa zmenu alebo vymazanie existujúceho dátového prvku, zachová sa pôvodný dátový prvok;
 - f) údaje mohli byť archivované a zostať prístupné počas primeraného časového obdobia v súlade s príslušnými požiadavkami na regulačné informácie;
 - g) údaje boli chránené pred poškodením a krádežou;
 - h) spracúvané dátové prvky zodpovedali spoločnému súboru a podsúborom údajov eFTI a mohli sa spracúvať v ktoromkoľvek z úradných jazykov Únie.
2. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov podrobné pravidlá týkajúce sa požiadaviek stanovených v odseku 1. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2.

Článok 9

Požiadavky na poskytovateľov služieb eFTI

1. Poskytovatelia služieb eFTI zabezpečia, aby:
 - a) údaje spracúvali iba oprávnení používatelia podľa jasne definovaných úloh používateľov a práv na spracovanie v rámci platformy eFTI v súlade s príslušnými požiadavkami na regulačné informácie;

- b) sa údaje uchovávali a boli dostupné počas primeraného časového obdobia v súlade s príslušnými požiadavkami na regulačné informácie;
 - c) orgány mali okamžitý prístup k regulačným informáciám týkajúcim sa operácie nákladnej dopravy spracovanej prostredníctvom ich platforiem eFTI, ak tento prístup poskytne orgánom príslušný hospodársky subjekt;
 - d) údaje boli primerane zabezpečené aj proti neoprávnenému alebo nezákonnému spracovaniu a proti náhodnej strate, zničeniu alebo poškodeniu.
2. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov podrobné pravidlá týkajúce sa požiadaviek stanovených v odseku 1. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2.

ODDIEL 2

CERTIFIKÁCIA

Článok 10

Orgány posudzovania zhody

1. Orgány posudzovania zhody sa akreditujú v súlade s nariadením (ES) č. 765/2008 na účely certifikácie platforiem eFTI a poskytovateľov služieb podľa článkov 11 a 12 tohto nariadenia.
2. Na účely akreditácie musí orgán posudzovania zhody spĺňať požiadavky stanovené v prílohe II.
3. Členské štáty vedú aktualizovaný zoznam akreditovaných orgánov posudzovania zhody, ako aj platforiem eFTI a poskytovateľov služieb eFTI certifikovaných týmito orgánmi v súlade s článkami 11 a 12. Tento zoznam sprístupnia verejne na oficiálnej internetovej stránke vlády. Zoznam sa pravidelne aktualizuje najneskôr do 31. marca každého roka.
4. Do 31. marca každého roka členské štáty predložia Komisii zoznamy uvedené v odseku 3 spolu s adresou internetovej stránky, na ktorej boli tieto zoznamy uverejnené. Komisia zverejní odkaz na tieto adresy webových stránok na svojej oficiálnej webovej stránke.

Článok 11

Certifikácia platforiem eFTI

1. Na základe žiadosti vývojára platformy eFTI orgány posudzovania zhody vyhodnotia súlad platformy eFTI s požiadavkami ustanovenými v článku 8 ods. 1. Ak je posúdenie pozitívne, vydá sa osvedčenie o zhode. Ak je posúdenie negatívne, orgán posudzovania zhody informuje žiadateľa o dôvodoch, pre ktoré platforma nespĺňa tieto požiadavky.
2. Orgány posudzovania zhody vedú aktuálny zoznam certifikovaných platforiem eFTI a platforiem, ktorých posúdenie bolo negatívne. Aktualizovaný zoznam sa zašle príslušným orgánom pri každom vydaní osvedčenia alebo negatívneho posúdenia.
3. Informácie sprístupnené príslušným orgánom prostredníctvom certifikovanej platformy eFTI musia byť opatrené certifikačnou známkou.

4. Vývojár platformy eFTI požiada o opätovné posúdenie svojej certifikácie v prípade revízie technických špecifikácií prijatých vo vykonávacích aktoch uvedených v článku 7 ods. 2.
5. Komisia je oprávnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 13 na doplnenie tohto nariadenia o pravidlá o certifikácii, používaní certifikačnej známky a obnovovaní certifikácie platformou eFTI.

Článok 12
Certifikácia poskytovateľov služieb eFTI

1. Na základe žiadosti poskytovateľa služieb eFTI orgán posudzovania zhody vyhodnotí súlad poskytovateľa služieb eFTI s požiadavkami stanovenými v článku 9 ods. 1. Ak je posúdenie pozitívne, vydá sa osvedčenie o zhode. Ak je posúdenie negatívne, orgán posudzovania zhody informuje žiadateľa o dôvodoch, pre ktoré poskytovateľ nespĺňa tieto požiadavky.
2. Orgány posudzovania zhody vedú aktuálny zoznam certifikovaných poskytovateľov služieb eFTI a tých poskytovateľov, ktorých posúdenie bolo negatívne. Aktualizovaný zoznam sa sprístupní príslušným orgánom pri každom vydaní osvedčenia alebo negatívneho posúdenia.
3. Komisia je oprávnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 13 s cieľom doplniť toto nariadenie o pravidlá o certifikácii poskytovateľov služieb eFTI.

KAPITOLA IV

DELEGOVANIE PRÁVOMOCI A VYKONÁVACIE USTANOVENIA

Článok 13
Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 2, článku 11 ods. 5 a článku 12 ods. 3 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od [dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 2, článku 11 ods. 5 a článku 12 ods. 3 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Pred prijatím delegovaného aktu Komisia konzultuje s odborníkmi určenými každým členským štátom v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 2, článku 10 ods. 5 a článku 11 ods. 3 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli

námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament aj Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 14
Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

KAPITOLA V

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 15
Preskúmanie

1. Najneskôr do [päť rokov po dátume začiatku uplatňovania tohto nariadenia] Komisia vykoná hodnotenie tohto nariadenia a predloží správu o hlavných zisteniach Európskemu parlamentu, Rade a Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru.
2. Členské štáty poskytnú Komisii informácie potrebné na vypracovanie tejto správy.

Článok 16
Monitorovanie

Členské štáty poskytnú Komisii každé dva roky a po prvýkrát najneskôr do [dvoch rokov od dátumu uplatňovania tohto nariadenia] tieto informácie:

1. počet príslušných orgánov, ktoré vykonali opatrenia zamerané na prístup k informáciám poskytnutým príslušnými hospodárskymi subjektmi v súlade s článkom 4 ods. 2 a na ich spracovanie;
2. počet príslušných hospodárskych subjektov, ktoré príslušným orgánom členského štátu sprístupnili regulačné informácie v súlade s článkom 4 ods. 1, a to rozdelené podľa druhu dopravy.

Informácie sa poskytujú za každý rok, na ktorý sa vzťahuje ohlasovacie obdobie.

Článok 17
Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Bude sa uplatňovať od [OP vloží štyri roky od nadobudnutia účinnosti].

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament

predseda

Za Radu

predseda