



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.5.2018 r.
COM(2018) 279 final

2018/0140 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Rozwój technologiczny wpływa na wszystkie sfery społeczeństwa i gospodarki oraz zmienia życie obywateli UE. Transport nie stanowi wyjątku od tej tendencji. Nowe technologie drastycznie zmieniają krajobraz mobilności. W tym kontekście UE i unijny przemysł muszą dążyć do tego, aby stać się światowym liderem innowacyjności, cyfryzacji i dekarbonizacji. W związku z tym Komisja przyjęła kompleksowe podejście w celu zapewnienia, aby polityka UE dotycząca mobilności odzwierciedlała te priorytety polityczne za pośrednictwem trzech pakietów dotyczących mobilności „Europa w ruchu”.

W następstwie strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej Komisja przyjęła w maju i listopadzie 2017 r. dwa pakiety dotyczące mobilności. W pakietach tych przedstawiono pozytywny program działań realizujących strategię na rzecz mobilności niskoemisyjnej i zapewniający sprawne przejście do czystej, konkurencyjnej i powiązanej mobilności dla wszystkich. Parlament Europejski i Rada powinny zapewnić, aby wnioski te zostały szybko przyjęte.

Niniejsza inicjatywa stanowi część trzeciego pakietu „Europa w ruchu”, za pośrednictwem którego realizuje się nową strategię dotyczącą polityki przemysłowej z września 2017 r. i który został opracowany w celu uzupełnienia procesu umożliwiania Europie czerpania pełnych korzyści z modernizacji mobilności. Bardzo ważne jest, aby przyszły system mobilności służył wszystkim obywatelom UE w sposób bezpieczny, przejrzysty i sprawny. Celem jest spowodowanie, aby mobilność europejska była bezpieczniejsza i bardziej dostępna, przemysł europejski był bardziej konkurencyjny, europejskie miejsca pracy były bardziej bezpieczne i aby mobilność była czystsza i lepiej dostosowana do konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu. Będzie to wymagać pełnego zaangażowania UE, państw członkowskich i zainteresowanych stron, w szczególności we wspieranie inwestycji w infrastrukturę transportową.

W ciągu ostatnich 20 lat¹ całkowity transport lądowy w UE wzrósł o niemal 25 % i przewiduje się, że w latach 2015–2050² zwiększy się o kolejne 51 %. Wszelkim przepływom towarów towarzyszy duża ilość informacji wymienianych między różnymi stronami zarówno w domenie prywatnej, jak i publicznej. Obecnie informacje te są głównie drukowane na papierze w szeregu standardowych formatów dokumentów.

W około 99 % operacji transportu transgranicznego na terytorium UE nadal wykorzystuje się dokumenty papierowe na którymś z etapów operacji³. Cyfryzacja wymiany informacji posiada

¹ Zmierzone w mld tonokilometrów (tkm). Źródło: EU transport in figures 2017 (Transport w UE w liczbach w 2017 r.).

² Opis zmian w obecnych tendencjach i politykach (tj. scenariusz podstawowy) jest dostępny w załączniku 4 do sprawozdania z oceny skutków towarzyszącego niniejszemu dokumentowi.

³ Mówiąc bardziej szczegółowo, operacje te wymagają korzystania z dokumentów papierowych na którymś z etapów operacji transportu. Innymi słowy, jedynie 1 % takich operacji towarzyszy w pełni cyfrowa wymiana informacji i dokumentacji. Ich udział różni się jednak w zależności od rodzaju transportu. Szacunki opierają się na badaniu uzupełniającym ocenę skutków (2018 r.) opracowanym przez Ecorys i in.

jednak potencjał, aby znacząco zwiększyć wydajność transportu, a tym samym przyczynić się do sprawnego funkcjonowania jednolitego rynku.

Komisja przeprowadziła ocenę skutków dotyczącą barier utrudniających cyfryzację dokumentów dotyczących transportu towarowego i wariantów mających na celu wsparcie szerszego wykorzystywania dokumentów elektronicznych i elektronicznej wymiany informacji. Głównym zidentyfikowanym problemem jest fakt niskiego i zróżnicowanego stopnia uznawania przez organy informacji lub dokumentów udostępnianych elektronicznie przez przedsiębiorstwa, w przypadku gdy organy wymagają od przedsiębiorstw, aby te dostarczyły dowodów na spełnienie warunków regulacyjnych dotyczących transportu towarowego na terytorium poszczególnych państw członkowskich UE.

Istnieją dwie główne przyczyny tego problemu:

- a) **rozdrobnione ramy prawne** określające **niespójne obowiązki** organów przy uznawaniu elektronicznych informacji lub dokumentów⁴ oraz pozwalające na różne praktyki administracyjne mające na celu ich wdrożenie; oraz
- b) **rozdrobnione środowisko informatyczne** charakteryzujące się mnogością **nieinteroperacyjnych systemów/rozwiązań** dotyczących elektronicznej wymiany informacji i dokumentacji przewozowej zarówno w przypadku komunikacji między przedsiębiorstwem a administracją, jak i między przedsiębiorstwami.

Oba te czynniki wzajemnie się wzmacniają. Rozdrobnione przepisy i wynikający z nich brak uznawania przez organy zniechęca do inwestycji w cyfrowe rozwiązania w zakresie dokumentów elektronicznych. Rozdrobnione środowisko informatyczne, a szczególnie brak odpowiednio opracowanych lub interoperacyjnych rozwiązań, zniechęca organy do zaufania korzystaniu z dokumentów elektronicznych.

W związku z tym w UE zdecydowana większość operatorów transportu towarowego oraz innych zainteresowanych stron będących przedsiębiorstwami transportowymi w dalszym ciągu korzysta z dokumentów papierowych. Uniemożliwia to znaczący wzrost wydajności dla różnych uczestników rynku, w szczególności w transporcie multimodalnym i transgranicznym, oraz utrudnia funkcjonowanie jednolitego rynku UE.

Komisja uznała potrzebę zwiększenia uznawania elektronicznych dokumentów przewozowych i korzystania z nich w szeregu inicjatyw politycznych: białej księdze w dziedzinie transportu z 2011 r.⁵, strategii jednolitego rynku cyfrowego z 2015 r.⁶, priorytetach w normalizacji ICT na jednolitym rynku cyfrowym z 2016 r.⁷ oraz planie działania UE na rzecz administracji elektronicznej na lata 2016–2020⁸. Wiele różnych zainteresowanych stron również uznało potrzebę interwencji.

Od 2015 r. uczestnicy Forum Cyfrowego Transportu i Logistyki – grupy ekspertów Komisji złożonej z ponad setki zainteresowanych stron o charakterze prywatnym i publicznym⁹ –

⁴ Przetworzenie w postaci elektronicznej informacji, które obecnie zawierają dokumenty papierowe, nie musi odpowiadać *formatowi* dokumentu w rozumieniu znormalizowanej reprezentacji danych. W tym znaczeniu termin „dokumenty” może wprowadzać w błąd. W załączniku 8 do załączonego sprawozdania z oceny skutków wyjaśniono zasadność przejścia z podejścia opartego na dokumentach na podejście oparte na danych.

⁵ [COM\(2011\) 0144](#), s. 13, 19.

⁶ [COM\(2015\) 192](#), s. 82–84.

⁷ COM(2016) 176, s. 11.

⁸ [COM\(2016\) 179](#), s. 8.

⁹ W kwietniu 2015 r. (decyzja C(2015) 2259) Komisja ustanowiła [Forum Cyfrowego Transportu i Logistyki](#), aby zapewnić platformę, na której państwa członkowskie oraz odnośne zainteresowane strony z obszaru transportu

wielokrotnie podkreślają potrzebę interwencji na szczeblu UE, aby wesprzeć szersze przyjęcie elektronicznych dokumentów przewozowych. W październiku 2017 r. w deklaracji z Tallina w sprawie administracji elektronicznej państwa członkowskie wezwały Komisję, aby zwiększyła wysiłki mające na celu osiągnięcie skutecznych, procedur elektronicznych w UE skoncentrowanych na użytkowniku, wskazując na znaczenie Planu działania na rzecz administracji¹⁰ oraz wizji europejskich ram interoperacyjności¹¹.

W listopadzie 2017 r. podczas Dni Transportu Cyfrowego w Tallinie kilka zainteresowanych stron o charakterze publicznym i prywatnym ze wszystkich sektorów transportu stwierdziło, że naszedł czas, aby czerpać korzyści z cyfryzacji, w tym elektronicznej wymiany danych¹². W ramach działań następczych Rada – w swoich konkluzjach z grudnia 2017 r. w sprawie cyfryzacji w transporcie – wezwała Komisję do kontynuowania współpracy z Forum Cyfrowego Transportu i Logistyki w celu opracowania „środków wspierających¹³ bardziej systematyczne stosowanie i uznawanie dokumentów elektronicznych i zharmonizowaną wymianę informacji i danych w łańcuchu logistycznym”¹⁴. W maju 2017 r. Parlament również wezwał Komisję do „zwiększenia harmonizacji w transporcie pasażerskim i towarowym” oraz w szczególności do „szybszego wprowadzenia wymogu obowiązkowego korzystania [...] z elektronicznych listów przewozowych (e-CMR)”¹⁵.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Niniejszy wniosek jest spójny z obecnymi przepisami prawnymi UE dotyczącymi elektronicznej wymiany informacji mającymi zastosowanie w sektorze transportu. Te przepisy prawne różnią się znacząco pod względem: (i) ich zakresu przedmiotowego – tzn. informacji lub dokumentów, których dotyczą; (ii) celu regulacyjnego, w którym informacje lub dokumenty są wymagane; (iii) tego, czy ustanowiono możliwość elektronicznego przekazywania informacji; oraz (iv) tego, czy dostarczono bardziej szczegółowych specyfikacji technicznych dotyczących środków komunikacji elektronicznej i formy elektronicznych informacji lub dokumentów, w przypadku gdy ustanowiono tę możliwość. Niniejszy wniosek uzupełnia istniejące przepisy UE w tym obszarze oraz, w przypadku niektórych aktów UE dotyczących w szczególności sektora transportu, uzupełnia te akty prawne za pośrednictwem bardziej szczegółowych wymagań funkcjonalnych i specyfikacji technicznych.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014¹⁶ stanowi, że nie jest kwestionowany skutek prawny dokumentu elektronicznego ani jego dopuszczalność jako dowodu w postępowaniu sądowym wyłącznie z tego powodu, że dokument ten ma postać elektroniczną. W rozporządzeniu określono również warunki transgranicznego uznawania i akceptowania elektronicznych środków identyfikacji i usług zaufania na rynku wewnętrznym. W rozporządzeniu nie zobowiązuje się jednak państw członkowskich do uznawania

¹⁰ i logistyki mogą wymieniać się wiedzą techniczną, współpracować i koordynować swoje działania, aby wspierać środki mające na celu propagowanie skutecznej elektronicznej wymiany informacji w transporcie i logistyce.
¹¹ [Deklarację z Tallina w sprawie administracji elektronicznej](#) podpisano na posiedzeniu ministerialnym podczas estońskiej prezydencji Rady UE w dniu 6 października 2017 r.

¹² https://ec.europa.eu/isa2/eif_en

¹³ Deklarację w sprawie Dni Transportu Cyfrowego podpisano w Tallinie w dniu 10 listopada 2017 r.; jest ona dostępna pod adresem https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration_en
¹⁴ P8_TA(2017) 0228.

¹⁵ Konkluzje Rady w sprawie cyfryzacji w transporcie, 15050/17, z dnia 5 grudnia 2017 r.

¹⁶ Rezolucja Parlamentu Europejskiego [2017/2545\(RSP\)](#) z dnia 18 maja 2017 r. w sprawie transportu drogowego w UE.

¹⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE (Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 73).

elektronicznych dokumentów lub informacji jako dowodów w sprawach innych niż postępowanie sądowe. Ustanawiając jednolite unijne ramy prawne nakazujące organom publicznym transgraniczne uznawanie informacji elektronicznych dotyczących transportu towarowego, niniejszy wniosek uzupełnia przepisy tego rozporządzenia.

Rozporządzenie (UE) nr 952/2013 w sprawie unijnego kodeksu celnego¹⁷ oraz dyrektywa 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków¹⁸ zawierają już przepisy umożliwiające dopełnianie formalności sprawozdawczych za pośrednictwem środków elektronicznego przekazywania informacji, w tym w odniesieniu do ładunku i, odpowiednio, operacji transportu. Celem niniejszego wniosku jest dopuszczenie komunikacji elektronicznej na potrzeby spełnienia wymogów dotyczących informacji regulacyjnych również poza miejscami wprowadzenia do UE lub wyprowadzenia z UE na całym terytorium Unii. W związku z tym geograficzny zakres niniejszej inicjatywy zaczyna się tam, gdzie kończy się zakres rozporządzenia w sprawie unijnego kodeksu celnego lub dyrektywy w sprawie formalności sprawozdawczych dotyczących obszaru morskiego (lub odwrotnie – kończy się tam, gdzie zaczyna zakres rozporządzenia i dyrektywy).

Pod względem operacji transportu objętych wymogami dotyczącymi informacji zakresy te jednak się pokrywają: niniejsza inicjatywa dotyczy zarówno czysto wewnątrzunijnego transportu międzynarodowego (niewchodzącego w zakres stosowania rozporządzenia w sprawie unijnego kodeksu celnego ani dyrektywy w sprawie formalności sprawozdawczych dotyczących obszaru morskiego), jak również międzynarodowego transportu, którego punkt początkowy, miejsce przeznaczenia lub punkt tranzytowy znajdują się na terytorium państwa członkowskiego UE. W związku z tym łączne stosowanie niniejszej inicjatywy i wspomnianych dwóch aktów unijnych jeszcze bardziej ułatwi międzynarodowy transport towarowy, którego punkt początkowy i miejsce przeznaczenia znajdują się poza UE, jak również wewnątrzunijny obrót morski. Umożliwi ono stosowanie elektronicznych środków przekazywania organom informacji regulacyjnych na temat transportu ładunków nie tylko w miejscu wprowadzenia lub wyprowadzenia z UE, ale również na całym terytorium UE.

Jeżeli chodzi o przepisy Unii regulujące warunki transportu na terytorium Unii, niniejszy wniosek nie zmienia istniejących przepisów zawartych w obowiązujących odnośnych aktach prawnych, lecz ma na celu zapewnienie:

- a) **ustanowienia jednolitych ram prawnych** dotyczących uznawania, w tym szczegółowych wymogów w zakresie, elektronicznych informacji lub dokumentów zawierających te informacje w przypadku aktów prawnych, które:
- w ogóle **nie zapewniają** możliwości elektronicznego prezentowania informacji/dokumentów, mianowicie:
- rozporządzenie nr 11/1960 dotyczące zniesienia dyskryminacji w stawkach i warunkach transportu;
- dyrektywa Rady 92/106/EWG w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla kombinowanego transportu towarów między państwami członkowskimi; oraz

¹⁷ Rozporządzenie (UE) nr 952/2013 ustanawiające unijny kodeks celny; rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/2447 ustanawiające szczegółowe zasady wykonania niektórych przepisów rozporządzenia (UE) nr 952/2013; rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/2446 uzupełniające rozporządzenie (UE) nr 952/2013 w odniesieniu do szczegółowych zasad dotyczących niektórych przepisów unijnego kodeksu celnego.

¹⁸ Dyrektywa 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich.

- rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych; albo
- **zawierają taką możliwość, jednak nie wskazują lub wskazują w bardzo ograniczonym zakresie** sposób, w jaki należy elektronicznie przedstawiać informacje, a mianowicie:
- dyrektywa 2008/68/WE w sprawie niebezpiecznych towarów w transporcie kolejowym, drogowym i śródlądowym;
- rozporządzenie Komisji 2015/1998 wdrażające rozporządzenie (WE) nr 300/2008 w sprawie wspólnych zasad dotyczących bezpieczeństwa w lotnictwie;
- rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 w sprawie przemieszczania odpadów;
- wnioski, które Parlament Europejski i Rada obecnie rozpatruje, dotyczące zmiany dyrektywy 92/106/EWG (wniosek nr 2017/0290 (COD)) i, odpowiednio, rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 (wniosek nr 2017/0123 (COD));
- **b) interoperacyjności poszczególnych systemów informatycznych** obecnie stosowanych w przypadku tych aktów prawnych, które:
- już zapewniają **bardzo szczegółowe specyfikacje techniczne**: w zakresie formatu wymiany elektronicznych danych i wiadomości do celów uznawania przez organy niektórych informacji związanych z towarami i operacjami transportu, bez względu na rodzaj transportu, którego dotyczą, a mianowicie rozporządzenia (UE) nr 952/2013 w sprawie unijnego kodeksu celnego oraz aktów wykonawczych i delegowanych do niego oraz dyrektywy 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dotyczących transportu morskiego;
- zawierają **szczegółowe, ale dotyczące konkretnego rodzaju transportu specyfikacje**, a mianowicie rozporządzenia Komisji nr 164/2010 w sprawie specyfikacji technicznych elektronicznego raportowania statków w żegludze śródlądowej, o których mowa w art. 5 dyrektywy 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej, oraz rozporządzenia UE nr 1305/2014 dotyczącego technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do aplikacji telematycznych dotyczących kolejowych przewozów towarowych (TSI TAF).
- **Spójność z innymi politykami Unii**

Ogólnym celem inicjatywy jest umożliwienie szerszego stosowania technologii cyfrowych, aby przyczynić się do: (i) usunięcia barier utrudniających sprawne funkcjonowanie jednolitego rynku; (ii) modernizacji gospodarki; oraz (iii) większej wydajności sektora transportu. Ustanawiając jednolite warunki dalszego rozwoju i wdrażania technologii cyfrowych dotyczących elektronicznej wymiany informacji dotyczących transportu towarowego, inicjatywa przyczyni się również do rozwoju jednolitego rynku cyfrowego.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawę prawną wniosku stanowią art. 91, art. 100 ust. 2 i art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

W art. 91 i, odpowiednio, art. 100 ust. 2, które należy rozumieć w świetle art. 90, w którym zobowiązuje się państwa członkowskie do realizowania wspólnej polityki

transportowej, określono wymóg, aby Parlament Europejski i Rada ustanowiły wspólne przepisy mające zastosowanie do transportu międzynarodowego wykonywanego z lub na terytorium państwa członkowskiego lub tranzytu przez terytorium jednej lub większej liczby państw członkowskich oraz, odpowiednio, właściwe przepisy dotyczące transportu morskiego i lotniczego.

Art. 192 ust. 1, który należy rozumieć w świetle art. 191, stanowi, że Parlament Europejski i Rada decydują o działaniu, które ma być podjęte przez Unię, służącym osiągnięciu celu dotyczącego ochrony m.in. zdrowia ludzkiego i środowiska.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Jednostronne inicjatywy państw członkowskich, mające na celu ułatwienie przyjęcia elektronicznej wymiany dokumentów przewozowych i informacji dotyczących transportu, miałyby ograniczony skutek, gdyby nie zostały podjęte przez pozostałe państwa członkowskie, których terytorium również dotyczą odnośne operacje transportu.

Jednocześnie, nawet gdyby większość państw członkowskich UE miała przyjąć przepisy ułatwiające stosowanie dokumentów elektronicznych, istnieje wysokie ryzyko, że przez jednostronne stanowienie prawa każde państwo członkowskie przyjęłoby różne wymogi w zakresie uznawania dokumentów elektronicznych oraz, bardziej ogólnie, przekazywania informacji regulacyjnych jako ważnych i autentycznych. W praktyce dokumenty elektroniczne i przekazywanie informacji regulacyjnych, które spełniły wymogi w zakresie uznawania w jednym państwie członkowskim, nie zostałyby uznane w innych, co oznaczałoby stworzenie barier na jednolitym rynku UE.

W związku z tym najodpowiedniejszym poziomem, na którym należy rozwiązać problem i wyeliminować jego przyczyny, jest poziom UE, na którym można określić jednolite podejście do uznawania dokumentów elektronicznych i wspólne normy w tym zakresie. W tym zakresie niniejsza inicjatywa rozwija i uzupełnia środki już podjęte na szczeblu UE, aby zapewnić jednolite warunki uznawania elektronicznych informacji i dokumentów dotyczących transportu towarowego, w tym przez zapewnienie zaufania do elektronicznych środków służących do ich przekazywania¹⁹.

- **Proporcjonalność**

Wniosek zawiera środki ukierunkowane na osiągnięcie trzech odrębnych szczególnych celów polityki, które bezpośrednio eliminują dwie zidentyfikowane główne przyczyny problemu.

W odniesieniu do głównej przyczyny problemu, mianowicie odmiennych i ograniczonych obecnie szczegółowych ram prawnych, niniejszy wniosek zawiera środki, aby:

- 1) zapewnić ustanowienie, we wszystkich państwach członkowskich UE, obowiązku uznawania elektronicznych dokumentów/informacji dotyczących transportu towarowego przez wszystkie odnośne organy publiczne;
- 2) zapewnić wprowadzenie przez organy obowiązku uznawania w jednolity sposób.

¹⁹

W tym ramy dotyczące transgranicznego korzystania z tożsamości elektronicznej i podpisów elektronicznych ustanowione w rozporządzeniu eIDAS.

W odniesieniu do drugiej przyczyny problemu, która wynika z współistniejących obecnie licznych systemów, które nie są interoperacyjne, wniosek zawiera środki, aby:

- 3) zapewnić interoperacyjność systemów i rozwiązań informatycznych stosowanych do elektronicznej wymiany informacji dotyczących transportu towarowego, w szczególności do przekazywania informacji regulacyjnych między przedsiębiorstwami a administracją (B2A).

Żaden z tych środków nie wykracza poza to, co jest konieczne do rozwiązania problemów. Pierwszy zbiór środków ustanawia obowiązek dla organów dotyczący uznawania elektronicznych informacji/dokumentów, nie nakłada jednak na przedsiębiorstwa obowiązku korzystania z formy elektronicznej ani w przypadku relacji między przedsiębiorstwem i administracją, ani między przedsiębiorstwami. Nałożenie takiego obowiązku w odniesieniu do wymian między przedsiębiorstwami zapewniłoby pełną cyfryzację wymiany informacji i dokumentów dotyczących transportu towarowego, nie jest to jednak konieczne, aby zapewnić uznawanie po stronie organów. Ponadto większość stowarzyszeń branżowych stwierdziła, że przedsiębiorstwa są gotowe i będą dążyć do pełnej cyfryzacji, w przypadku gdy organy ostatecznie na to pozwolą.

Jednocześnie organy nie są zobowiązane do uznawania każdego elektronicznego źródła informacji dostarczonego przez przedsiębiorstwa. Środki uwzględniają raczej potrzebę organów dotyczącą autentyczności przedstawionych informacji i zapewnienia ich integralności. Środki wymagają również, aby organy uznawały informacje/dokumenty, jeśli elektroniczne środki wykorzystane do ich przedstawienia są zgodne z określonym zbiorem wymogów.

Drugi zbiór środków wymaga, aby państwa członkowskie współpracowały w celu dostosowania ich (przyszłych) procesów cyfrowych do sprawdzania informacji/dokumentów przekazanych elektronicznie. Obejmuje to współpracę w zakresie zbioru elementów danych, których organy państw członkowskich wymagają jako niezbędnych do spełnienia wymogów dotyczących informacji ustanowionych w odnośnych unijnych i krajowych aktach prawnych. Środki te mają zapewnić jednolite przepisy dotyczące weryfikacji elektronicznych informacji/dokumentów oraz przyczynią się do zmniejszenia administracyjnych kosztów przestrzegania przepisów (a tym samym obciążenia) dla przedsiębiorstw. Środki nie wymagają jednak, aby wymogi dotyczące informacji ustanowione w odnośnych przepisach UE i państwa członkowskiego same w sobie były jednolite.

Trzeci zbiór środków ustanawia wymagania funkcjonalne dotyczące środków elektronicznych, które przedsiębiorstwa mogłyby stosować, aby dostarczyć organom wymagane informacje regulacyjne. Środki te przewidują również opracowanie specyfikacji technicznych mających na celu wdrożenie wymogów. Wymogi te i powiązane z nimi specyfikacje techniczne zapewnią, aby systemy informatyczne stosowane przez poszczególne organy państwa członkowskiego były interoperacyjne między sobą i z rozwiązaniami wykorzystywanymi przez przedsiębiorstwa. Wymogi i specyfikacje ułatwią również interoperacyjność wśród rozwiązań dotyczących relacji między przedsiębiorstwem i administracją oraz między przedsiębiorstwami (które obecnie w wysokim stopniu dotyczą konkretnego rodzaju transportu).

• Wybór instrumentu

W wyniku oceny skutków ustalono, że wiążące środki regulacyjne są konieczne do osiągnięcia celów. Rozporządzenie jest najbardziej odpowiednim instrumentem do zapewnienia

jednolitego wdrożenia przewidzianych środków. Dyrektywa ustanowiłaby obowiązek uznawania informacji przedstawionych elektronicznie za pośrednictwem wymagań funkcjonalnych, z którymi środki elektroniczne, za pomocą których udostępnia się informację, muszą być zgodne, nie nałożyłaby jednak wspólnych wiążących wymogów technicznych.

Obecne zmiany, w tym w kontekście wdrożenia dyrektywy w sprawie formalności sprawozdawczych, wskazują, że brak jakichkolwiek wytycznych lub dobrowolne wytyczne dotyczące specyfikacji technicznych skutkowałyby wprowadzeniem przez poszczególne państwa członkowskie²⁰ wielu systemów, które nie są interoperacyjne. Zwiększyłoby to koszty przestrzegania przepisów w przypadku przedsiębiorstw, ponieważ musiałyby one zainwestować w różne systemy odpowiadające wymogom poszczególnych państw członkowskich. W związku z tym możliwe jest, że przedsiębiorstwa będą wołały w dalszym ciągu posiadać dokumenty papierowe, co poważnie utrudnia osiągnięcie celu.

Inicjatywa ma wysoce techniczny charakter i istnieje wysokie prawdopodobieństwo, że konieczne będzie jej regularne dostosowywanie do zmian technicznych i prawnych. W związku z tym planuje się również wprowadzenie szeregu środków wykonawczych. Środki te będą dotyczyły przede wszystkim specyfikacji technicznych służących wdrożeniu wymagań funkcjonalnych.

3. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCENY SKUTKÓW

• Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Komisja aktywnie współpracowała z zainteresowanymi stronami i prowadziła wszechstronne konsultacje przez cały czas trwania procesu oceny skutków. Konsultacje obejmowały:

- otwarte konsultacje publiczne zorganizowane przez Komisję, trwające od dnia 25 października 2017 r. do dnia 18 stycznia 2018 r.;
- badane panelowe z udziałem MŚP zorganizowane przez Komisję, trwające od dnia 24 listopada 2017 r. do dnia 22 stycznia 2018 r.;
- badanie prawne wśród zainteresowanych stron z sektora prywatnego i publicznego zorganizowane przez konsultanta odpowiedzialnego za badanie uzupełniające ocenę skutków, trwające od dnia 23 października 2017 r. do dnia 1 stycznia 2018 r.;
- ukierunkowane badanie wśród zainteresowanych stron z sektora prywatnego i publicznego zorganizowane przez konsultanta odpowiedzialnego za badanie uzupełniające ocenę skutków, trwające od dnia 27 października 2017 r. do dnia 7 stycznia 2018 r.;
- 50 rozmów z zainteresowanymi stronami, w tym przedstawicielami branży i organami krajowymi, przeprowadzonych przez konsultanta odpowiedzialnego za badanie uzupełniające ocenę skutków i jego partnerów w okresie od dnia 20 października 2017 r. do dnia 15 stycznia 2018 r.;
- spotkania i warsztaty z udziałem zainteresowanych stron w trakcie kilku różnych wydarzeń;

²⁰ Można spodziewać się różnic w wymogach między poszczególnymi organami zarówno w państwach członkowskich, jak i między nimi. Przykłady zgromadzone podczas procesu oceny skutków wyraźnie to potwierdzają.

- pięć studiów przypadków przeprowadzonych przez konsultanta odpowiedzialnego za badanie uzupełniające ocenę skutków w okresie od dnia 6 listopada 2017 r. do dnia 15 stycznia 2018 r.

Konsultacje wniosły znaczący wkład, który pomógł potwierdzić i dopracować definicję problemu i jego skalę oraz określić preferencje zainteresowanych stron dotyczące możliwych wariantów strategicznych. Wkład w tym obszarze pochodzi głównie z otwartych konsultacji publicznych, badania panelowego z udziałem MŚP oraz z innych wykorzystanych narzędzi służących zaangażowaniu zainteresowanych stron²¹.

Zdecydowana większość zainteresowanych stron biorących udział w konsultacjach – tzn. ponad 90 % z 265 respondentów MŚP uczestniczących w badaniu panelowym z udziałem MŚP²² oraz 88 ze 100 respondentów uczestniczących w otwartych konsultacjach publicznych wskazało znaczące lub co najmniej pewne spodziewane korzyści z przyjęcia elektronicznej wymiany informacji.

90 % prywatnych przedsiębiorstw i stowarzyszeń odpowiadających na otwarte konsultacje publiczne wskazało brak uznawania elektronicznych dokumentów przewozowych/informacji dotyczących transportu przez organy państwa członkowskiego jako znaczącą przyczynę problemu. W przypadku mniejszych przedsiębiorstw, badanie panelowe z udziałem MŚP wykazało, że głównym powodem niekorzystania z elektronicznych dokumentów przewozowych jest fakt, że ich klienci i partnerzy handlowi nie korzystają z dokumentów przewozowych w formie elektronicznej. Kolejnym najczęściej przywoływanym powodem (plasującym się tuż za poprzednim) w przypadku tej grupy był brak uznawania przez organy. Jednocześnie respondenci uczestniczący w ukierunkowanych badaniach i rozmowach podkreślili, że głównym powodem, dla którego przedsiębiorstwa nie uznają elektronicznych dokumentów, jest niepewność, czy organ je uzna. Ponad 70 % respondentów uczestniczących w otwartych konsultacjach publicznych i badaniu panelowym z udziałem MŚP przywołało również brak interoperacyjności obecnych systemów i rozwiązań informatycznych istniejących w relacjach między przedsiębiorstwem i administracją oraz między przedsiębiorstwami.

Analogicznie do tej oceny, około 90 % respondentów uczestniczących w otwartych konsultacjach publicznych uznało podejście zapewniające uznawanie przez organy państwa członkowskiego za bardziej skuteczne niż podejście niewiążące, aby zapewnić takie uznawanie, podczas gdy 88 % uznało podejście prawnie wiążące. 90 % wszystkich respondentów uczestniczących w otwartych konsultacjach publicznych jako istotną wskazało interoperacyjność komunikacji między przedsiębiorstwem i administracją oraz między przedsiębiorstwami. Podobnie 75 % respondentów uczestniczących w badaniu panelowym MŚP wskazało zapewnienie uznawania przez organy jako bardzo istotne cele polityczne, a kolejne 13 % – jako umiarkowanie istotne.

Ponad 70 % respondentów uczestniczących w otwartych konsultacjach publicznych i respondentów biorących udział w badaniu panelowym MŚP również z zadowoleniem przyjąłoby znormalizowane specyfikacje techniczne dotyczące wymiany danych między

²¹ Poniższe streszczenie opiera się na odpowiedziach otrzymanych w trakcie otwartych konsultacji publicznych i badań panelowych z udziałem MŚP. W celu zapoznania się z bardziej szczegółowym opisem wyników konsultacji, w tym opinii uzyskanych w wyniku rozmów i studiów przypadków przeprowadzonych przez zewnętrznego konsultanta, zob. Ecorys i in. (2018 r.), Impact Assessment support study (Badanie uzupełniające ocenę skutków), załączniki VIII–XI.

²² Liczba respondentów, którzy odpowiedzieli na pytania związane z korzyściami w badaniu panelowym z udziałem MŚP, wahała się między 230 a 250 w zależności od konkretnych korzyści zidentyfikowanych w poszczególnych pytaniach.

operatorami logistycznymi i administracją publiczną, przy czym 88 % respondentów uczestniczących w otwartych konsultacjach publicznych uznało podejście prawnie wiążące za skuteczniejsze niż niewiążące środki. W przypadku komunikacji między przedsiębiorstwami 67 % spośród wszystkich 100 respondentów uczestniczących w otwartych konsultacjach publicznych uznało podejście prawnie wiążące za skuteczniejsze, podczas gdy 84 % preferowało środki dobrowolne. 77 % respondentów uczestniczących w badaniu panelowym z udziałem MŚP wskazało zdolność korzystania z jednej aplikacji informatycznej / jednego systemu informatycznego do wymiany elektronicznych dokumentów przewozowych z organami jako bardzo (65 %) lub umiarkowanie istotną (22 %), na równi ze zdolnością do korzystania z takiej jednolitej aplikacji / jednolitego systemu do elektronicznej wymiany ze wszystkimi innymi przedsiębiorstwami (68 % wskazało ją jako bardzo istotną, a dodatkowe 19 % jako umiarkowanie istotną).

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Wniosek opiera się na ustalaniu faktów i konsultacjach z ekspertami, szczególnie w przypadku szacunków dotyczących kosztów i korzyści, w tym modelowania pośrednich skutków i wpływu przesunięcia międzygałęziowego. Zewnętrzni konsultanci przygotowali badanie uzupełniające dotyczące kosztów i skutków. Z pomocy zewnętrznych konsultantów skorzystano również w przypadku modelowania pośrednich skutków i oceny wpływu przesunięcia międzygałęziowego.

Eksperci ze wszystkich głównych kategorii zainteresowanych stron zarówno z branży, jak i z organów państwa członkowskiego byli ściśle zaangażowani, szczególnie w ramach Forum Cyfrowego Transportu i Logistyki. Pomogło to w zapewnieniu kompleksowego i multimodalnego spojrzenia na rozważane kwestie.

- **Ocena skutków**

Środki z zakresu polityki zawarte w niniejszym wniosku opierają się na wynikach oceny skutków. Sprawozdanie z oceny skutków [SWD(2018) 184] otrzymało pozytywną opinię działającej przy Komisji Rady ds. Kontroli Regulacyjnej [SEC(2018) 231]. W swojej opinii Rada ds. Kontroli Regulacyjnej przewidziała szereg zaleceń dotyczących przedstawiania argumentów w sprawozdaniu z oceny skutków. Odniesiono się do tych zaleceń; załącznik 1 do sprawozdania z oceny skutków zawiera streszczenie sposobu, w jaki tego dokonano.

Po szeroko zakrojonych konsultacjach z zainteresowanymi stronami, posiedzeniach ekspertów, niezależnych badaniach i własnej analizie Komisji rozpatrzono długą listę środków z zakresu polityki eliminujących główne przyczyny problemu. Następnie wykaz ten zweryfikowano w oparciu o następujące kryteria: (i) prawną, polityczną i techniczną wykonalność; (ii) skuteczność; (iii) wydajność; oraz (iv) proporcjonalność. W oparciu o tę początkową weryfikację odrzucono szereg środków z zakresu polityki.

Wybrane środki z zakresu polityki pogrupowano na cztery odrębne warianty strategiczne:

- Wariant 1: nałożenie na państwa członkowskie pełnego obowiązku dotyczącego zgodności z obecnymi ramami prawnymi w odniesieniu do uznawania elektronicznych umów transportowych, przy dobrowolnej harmonizacji wdrażania;
- Wariant 2: nałożenie na organy państw członkowskich pełnego obowiązku dotyczącego uznawania przez organy państwa członkowskiego elektronicznych umów transportowych, przy minimalnej harmonizacji wdrażania;

- Wariant 3: nałożenie na organy państw członkowskich pełnego obowiązku dotyczącego uznawania informacji regulacyjnych lub dokumentacji dotyczących transportu ładunku, przy częściowej harmonizacji wdrażania;
- Wariant 4: nałożenie na organy państw członkowskich pełnego obowiązku dotyczącego uznawania informacji regulacyjnych lub dokumentacji dotyczących transportu ładunku, przy całkowitej harmonizacji wdrażania.

Wszystkie warianty obejmowały w przeważającej części ten sam zbiór środków z zakresu polityki. Środki te można było wdrożyć w formie niewiążącej, jako środki wsparcia promujące dobrowolne działania państw członkowskich, albo w formie regulacyjnej, takiej jak przyjęcie nowego dedykowanego aktu prawnego UE i podpisanie dwustronnych umów z państwami trzecimi. Logika tworzenia wariantów strategicznych obejmowała połączenie tych środków z rozróżnieniem wzdłuż dwóch osi: zakresu przedmiotowego inicjatywy w zakresie polityki z jednej strony i poziomów regulacyjnej siły interwencji z drugiej.

Następnie przeprowadzono analizę porównawczą skuteczności, wydajności, kosztów i korzyści wszystkich czterech wariantów. Analiza wykazała, że: (i) wdrożenie wariantów strategicznych 3 i 4 wiązałoby się z bardzo podobnymi stosunkami kosztów i korzyści; oraz (ii) oba warianty znacząco przyczyniłyby się do rozwiązania zidentyfikowanych problemów przy znacznie wyższej skuteczności w odniesieniu do osiągania szczegółowych i ogólnych celów polityki niż warianty 1 lub 2.

Wysoka skuteczność wariantów 3 i 4 wynika z jednej strony z szerszego zakresu objęcia informacjami w związku z obowiązkiem uznania, a z drugiej strony z wyższego stopnia specyfikacji wiążących wymogów dotyczących uznania środków elektronicznych. Obowiązku uznawania nie zdefiniowano pod względem konkretnych dokumentów, jak w przypadku wariantów 1 i 2, lecz pod względem „informacji” wymaganych przez przepisy unijne i krajowe regulujące warunki międzynarodowego transportu towarowego na terytorium państw członkowskich UE. Do takich informacji należą nie tylko elektroniczne umowy przewozu, lecz także wszelkie elektroniczne formaty wydawania informacji, pod warunkiem że istnieje zgodność z: (i) wymogami w zakresie treści informacji zawartymi w mających zastosowanie przepisach; oraz (ii) wymogami w zakresie środków elektronicznych, dzięki którym można udostępniać te informacje, określonymi w ramach nowego aktu prawnego, który zaproponowano.

Wariant 3 był preferowanym wariantem strategicznym, na podstawie którego opracowano niniejszy wniosek. Przy dokonywaniu wyboru między wariantem 3 a 4 uwzględniono opinie zainteresowanych stron, jak również rozważania dotyczące proporcjonalności. Zainteresowane strony z sektorów morskiego, lotnictwa i kolejowego szczególnie wyraźnie zaznaczyły, że chociaż konieczne jest podejście multimodalne, Komisja powinna unikać proponowania rozwiązania uniwersalnego²³. Główne rozważania dotyczą inwestycji związanych z rozwiązaniami, które już w tych sektorach zastosowano. Rozwiązania te opracowano na podstawie aktualnych przepisów konwencji międzynarodowych i prawa Unii, które – jak podkreślono również w analizie prawnej w niniejszym sprawozdaniu – dotyczą konkretnego rodzaju transportu i znacznie się różnią.

²³

Zob. np. stanowiska ECSA i WSC (sektor morski), a także CER (kolejowy) przesłane w odpowiedzi na wstępną ocenę skutków. Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) aktywnie uczestniczyło w niemal wszystkich seminariach konsultacyjnych z zainteresowanymi stronami, na których również wyraźnie określiło swoje stanowisko.

Nałożenie w pełni wspólnych technicznych specyfikacji interoperacyjności w odniesieniu do wszystkich rozwiązań stosowanych do celów komunikacji B2A w zakresie informacji regulacyjnych i w przypadku wszystkich rodzajów transportu, jak zaproponowano w wariantcie 4, wymagałoby zwiększonych nakładów początkowych ze strony przedsiębiorstw w tych sektorach w celu dostosowania się do nowych wymogów.

W ramach wariantu 3 zakres takich wspólnych dla różnych rodzajów transportu specyfikacji technicznych zostałby określony na podstawie szczegółowej oceny skutków. Celem tej oceny skutków byłoby dokładniejsze określenie minimalnych, wspólnych dla różnych sektorów, niezbędnych specyfikacji technicznych, dzięki którym zapewniono by interoperacyjność między wszystkimi powiązаныmi systemami wykorzystywanymi przez organy i z rozwiązaniami stosowanymi przez przedsiębiorstwa, a zarazem uzyskano by najlepszy stosunek kosztów do korzyści w odniesieniu do kosztów zapewnienia zgodności przez przedsiębiorstwa i przyszłych korzyści.

W oparciu o argumenty zainteresowanych stron z tego sektora przemysłu zakłada się, że wystarczający poziom interoperacyjności można zapewnić bez wymagania przeprowadzenia pełnej harmonizacji wymogów w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu. Mówiąc bardziej szczegółowo, według większości zainteresowanych stron z tego sektora przemysłu interoperacyjność wymagałaby przynajmniej wspólnego multimodalnego słownika danych²⁴. Specyfikacje techniczne dotyczące wdrażania innych wymogów, takich jak te związane z autentycznością lub integralnością, można opracować specjalnie dla poszczególnych rodzajów transportu, jeżeli w oddzielnej, dedykowanej ocenie skutków stwierdzi się, że takie podejście byłoby najbardziej opłacalne w przypadku niektórych (wspólnych) wymogów.

Główne oczekiwane korzyści preferowanego wariantu strategicznego mają charakter gospodarczy i środowiskowy. Oczekuje się, że przemysł zaoszczędzi 20–27 mld EUR w latach 2018–2040 w porównaniu ze scenariuszem, w którym nie przeprowadza się interwencji z zakresu polityki na poziomie UE (poziom bazowy), dzięki redukcji kosztów administracyjnych (tzn. kosztów związanych z zarządzaniem i wymianą informacji i dokumentacji dotyczących transportu). Jest to równoznaczne z zaoszczędzeniem 75–102 mln godzin rocznie (lub 36–49 tysięcy pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy). Oczekuje się, że operatorzy transportu drogowego, z których 99 % to MŚP, skorzystają w związku z zaoszczędzeniem około 60 % kosztów administracyjnych w całej branży.

Oczekuje się także pozytywnych skutków dla środowiska ze względu na zmniejszenie udziału transportu drogowego w systemie modalnym w 2030 r. w odniesieniu do poziomu bazowego. W ujęciu kumulatywnym oczekuje się, że emisje CO₂ zostaną ograniczone o ponad 1 300 tysięcy ton w latach 2018–2040 w odniesieniu do poziomu bazowego, co odpowiada oszczędnościom związanym z kosztami zewnętrznymi w wysokości 74 mln EUR. Przewiduje się, że w tym samym okresie koszty związane z zagęszczeniem ruchu zmniejszą się o niemal 300 mln EUR w odniesieniu do poziomu bazowego. Ponadto zaoszczędzono by około 2–8 mld kartek papieru przy średniej wynoszącej 1–5 kopii każdego dokumentu na transport, których by się już nie drukowało, co przekłada się na 180–900 tysięcy drzew rocznie.

Główne oczekiwane korzyści wiążą się z inwestycjami niezbędnymi, aby osiągnąć zgodność z nowymi wymogami z zakresu polityki. Szacuje się, że koszty dla organów publicznych

²⁴

W ramach interaktywnej sesji, na której udzielano informacji zwrotnych, podczas warsztatów poświęconych dokumentom elektronicznym w Tallinie 73 % respondentów poparło opracowanie znormalizowanych specyfikacji technicznych dotyczących wymiany danych między operatorami logistycznymi a administracjami publicznymi. Podobnie Unia TLF zaproponowała stworzenie jednego zbioru danych na poziomie UE. W ukierunkowanych wywiadach (źródło: Ecorys i in.) grupa spedytorów towarowych podkreśliła znaczenie wspólnego zbioru danych egzekwowanego dzięki przepisom UE. Na potrzebę wspólnego zbioru danych w szczególności wskazano również w stanowisku fińskiego rządu na temat przedmiotowej inicjatywy.

wyniosą około 268 mln EUR przy pełnym wdrożeniu elektronicznych dokumentów przewozowych w odniesieniu do poziomu bazowego, w tym 17 mln EUR będzie związanych z certyfikacją dostawców rozwiązań, a 251 mln EUR – z egzekwowaniem przepisów. Ponadto oczekuje się, że administracje krajowe zainwestują w nowe systemy informatyczne lub dostosują istniejące; jest mało prawdopodobne, że koszty te będą znaczące. W przypadku przedsiębiorstw oczekuje się, że koszty przestrzegania przepisów wyniosą około 4,4 mld EUR.

Wpływ na zatrudnienie może być nieznacznie negatywny, jeżeli personelowi, który nie jest już potrzebny z powodu ograniczenia działań w zakresie zarządzania dokumentami, nie przydzielą się innych zadań. Oczekuje się, że ten negatywny wpływ zostanie w znacznej mierze zniwelowany przez ogólny wzrost w sektorze. Większe zapotrzebowanie na rozwiązania i systemy informatyczne prawdopodobnie stworzy dodatkowe możliwości dla dostawców usług informatycznych, co doprowadzi do wzrostu zatrudnienia wysoko wykwalifikowanych pracowników.

Nieznaczne negatywne efekty zewnętrzne, szacowane na około 41 mln EUR przy pełnym wdrożeniu elektronicznych dokumentów przewozowych w odniesieniu do poziomu bazowego, mogą wystąpić z powodu zwiększenia zanieczyszczenia powietrza przez transport wodny.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Wniosek zapewnia znaczące uproszczenie i zwiększoną wydajność dzięki zmniejszeniu obciążenia administracyjnego dla podmiotów gospodarczych przy spełnianiu wymogów dotyczących informacji regulacyjnych w związku z transportem towarowym na terytorium Unii.

Oczekuje się, że **zmniejszone obciążenie administracyjne** zostanie osiągnięte dzięki: zapewnieniu, aby podmioty gospodarcze mogły udostępniać organom informacje regulacyjne drogą elektroniczną; oraz ujednoliceniu procedur stosowanych przez organy państw członkowskich w celu sprawdzania informacji regulacyjne udostępnianych drogą elektroniczną. Jak podkreślono wcześniej, oczekuje się, że koszty administracyjne dla branży znacząco się obniżą.

MŚP i mikroprzedsiębiorstwa w szczególności skorzystają z możliwości dostarczania organom wymaganych informacji regulacyjnych w sposób uproszczony i ujednolicony niezależnie od państwa członkowskiego czy właściwych organów. Wynika to z faktu, że MŚP i mikroprzedsiębiorstwa są proporcjonalnie bardziej wrażliwe na nieskuteczną administrację i stracone godziny pracy personelu.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek ma wpływ na ochronę danych osobowych zagwarantowaną w art. 8 karty. Wszelkie przetwarzanie danych osobowych na podstawie wniosku należy przeprowadzać zgodnie z przepisami UE dotyczącymi ochrony danych osobowych, w szczególności ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wariant preferowany nie ma wpływu na budżet.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

• **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Komisja będzie monitorować postępy, skutki i wyniki przedmiotowej inicjatywy za pomocą szeregu mechanizmów monitorowania/oceny. Komisja będzie mierzyć postępy w dążeniu do osiągnięcia konkretnych celów nowego wniosku.

Wnioski o informacje (sprawozdania, odpowiedzi z badań) zostaną starannie wyważone, aby nie obciążać dodatkowo zainteresowanych stron przez tworzenie nowych nieproporcjonalnych wymogów w zakresie sprawozdawczości.

Pięć lat po zakończeniu wdrażania wniosku legislacyjnego Komisja rozpocznie przeprowadzanie oceny, aby zweryfikować, czy osiągnięto cele inicjatywy. Ocena zostanie oparta na sprawozdaniach państw członkowskich, ankietach przeprowadzonych wśród zainteresowanych stron i innych informacjach (takich jak skargi) od operatorów żeglugowych. Następnie informacje uzyskane w ramach tej oceny zostaną wykorzystane w przyszłych procesach decyzyjnych, aby zapewnić dostosowania niezbędne do osiągnięcia wyznaczonych celów.

• **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Wniosek podzielono na pięć rozdziałów. Rozdziały pierwszy i ostatni wprowadzają ogólny zakres i pewne przepisy horyzontalne, natomiast w rozdziałach II–IV określono bardziej szczegółowe narzędzia.

W art. 1 określono zakres stosowania niniejszego rozporządzenia.

Art. 2 zawiera przepisy dotyczące przekazanych Komisji uprawnień do zmiany innych niż istotne elementów w załączniku 1 do niniejszego rozporządzenia, w którym wymieniono wymogi dotyczące informacji regulacyjnych objętych zakresem tego rozporządzenia.

Art. 3 zawiera definicje.

W art. 4 określono wymogi związane z formatem elektronicznym, w którym zainteresowane podmioty gospodarcze powinny udostępniać regulacyjne informacje dotyczące transportu (eFTI).

W art. 5 nakłada się na właściwe organy państw członkowskich obowiązek przyjmowania informacji regulacyjnych udostępnionych drogą elektroniczną przez zainteresowane podmioty gospodarcze zgodnie z warunkami określonymi w art. 4.

W art. 6 wymaga się, aby właściwe organy, dostawcy usług eFTI i zainteresowane podmioty gospodarcze podejmowały działania w celu zapewnienia poufności informacji przetwarzanych i wymienianych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

W art. 7 nakłada się na Komisję obowiązek przyjmowania aktów wykonawczych ustanawiających wspólny zbiór i podzbiory danych w odniesieniu do wymogów regulacyjnych w ramach zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia i określających wspólne procedury i przepisy dotyczące dostępu właściwych organów do informacji regulacyjnych przekazywanych drogą elektroniczną i przetwarzania tych informacji przez te organy. Powinno to zapewnić jednolite wdrożenie przez organy państw członkowskich środków służących do

wdrożenia obowiązku uznawania informacji regulacyjnych udostępnianych drogą elektroniczną.

W art. 8 określono wymagania funkcjonalne dla platform eFTI, za pomocą których zainteresowane podmioty gospodarcze mogą udostępniać informacje regulacyjne, i upoważniono Komisję do przyjmowania aktów wykonawczych ustanawiających szczegółowe przepisy dotyczące wdrażania tych wymagań. Wymagania te mają na celu zapewnienie, aby można było zarządzać danymi za pomocą tych platform w sposób, który zapewnia niezbędne aspekty, takie jak dostępność, autentyczność, integralność, poufność i bezpieczeństwo danych. Wymagania te są ogólne, lecz przewidziano również sporządzenie szczegółowych przepisów dotyczących ich wdrażania – takich, które pozostają otwarte na wszelkie aktualne lub przyszłe technologie, które byłyby w stanie zapewnić te funkcje.

W art. 9 określono wymogi dla dostawców usług eFTI, które zapewnią usługi w zakresie informacji regulacyjnych zainteresowanym podmiotom gospodarczym w oparciu o platformy eFTI.

W art. 10, 11 i 12 ustanowiono przepisy dotyczące systemu certyfikacji platform eFTI i dostawców usług eFTI.

W art. 13 ustanowiono warunki przyznawania Komisji przekazanych uprawnień na mocy niniejszego rozporządzenia.

W art. 14 ustanowiono procedurę komitetową dotyczącą wykonywania przez Komisję prawa do przyjmowania aktów wykonawczych na mocy niniejszego rozporządzenia.

W art. 15 nakłada się na Komisję wymóg dokonania oceny wdrażania niniejszego rozporządzenia, aby ocenić wykonanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do jego celu. W artykule tym wymaga się również, aby państwa członkowskie pomagały Komisji w zbieraniu informacji niezbędnych do przygotowania sprawozdania z oceny.

W art. 16 ustanowiono obowiązek zapewniania przez państwa członkowskie co dwa lata – w ujęciu rocznym – konkretnych informacji mających na celu monitorowanie skutków wdrażania niniejszego rozporządzenia.

Art. 17 zawiera przepisy związane z datą wejścia w życie i – odpowiednio – datą stosowania niniejszego rozporządzenia.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91, art. 100 ust. 2 oraz art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²⁵,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²⁶,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wydajność transportu towarowego i logistyki ma zasadnicze znaczenie dla konkurencyjności gospodarki Unii, funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz spójności społecznej i gospodarczej wszystkich regionów Unii.
- (2) Przepływom towarów towarzyszy duża ilość informacji wymienianych w formie papierowej między przedsiębiorstwami oraz między przedsiębiorstwami a organami publicznymi. Korzystanie z dokumentów w formie papierowej stanowi znaczne obciążenie administracyjne dla operatorów logistycznych.
- (3) Brak jednolitych ram prawnych na szczeblu Unii zobowiązujących organy publiczne do uznawania odpowiednich wymaganych przez przepisy informacji dotyczących transportu towarowego w postaci elektronicznej jest uważany za główny powód braku postępów w kierunku uproszczenia i większej wydajności możliwej dzięki dostępnym środkom elektronicznym. Brak uznawania przez organy publiczne informacji w postaci elektronicznej wpływa nie tylko na łatwość komunikacji między nimi a operatorami, ale pośrednio utrudnia również rozwój uproszczonej komunikacji elektronicznej między przedsiębiorstwami w całej Unii.
- (4) Niektóre obszary unijnego prawa transportowego wymagają od właściwych organów uznawania informacji w postaci cyfrowej, ale zdecydowanie nie dotyczy to wszystkich odpowiednich przepisów Unii. Powinna istnieć możliwość wykorzystywania środków elektronicznych w celu udostępnienia organom informacji regulacyjnych dotyczących transportu towarowego na całym terytorium Unii oraz w odniesieniu do wszystkich

²⁵ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

²⁶ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

odpowiednich faz operacji transportu przeprowadzanych w Unii. Ponadto możliwość ta powinna mieć zastosowanie do wszystkich informacji regulacyjnych we wszystkich rodzajach transportu.

- (5) W związku z tym organy państw członkowskich powinny zostać zobowiązane do uznawania informacji udostępnianych drogą elektroniczną, ilekroć podmioty gospodarcze mają obowiązek udostępniać informacje jako dowód potwierdzający spełnienie wymogów określonych w aktach unijnych przyjętych zgodnie z tytułem VI części trzeciej Traktatu lub, z uwagi na podobieństwo sytuacji, przepisów Unii w zakresie przemieszczania odpadów. To samo powinno mieć zastosowanie, w przypadku gdy przepisy krajowe państwa członkowskiego dotyczące spraw uregulowanych w tytule VI części trzeciej Traktatu wymagają dostarczania informacji regulacyjnych, które są w całości lub w części identyczne z informacjami, które mają być dostarczane na mocy takich przepisów Unii.
- (6) W związku z tym, że niniejsze rozporządzenie ma jedynie na celu ułatwienie dostarczania informacji, w szczególności drogą elektroniczną, nie powinno ono wpływać na przepisy prawa unijnego ani krajowego określające treść informacji regulacyjnych, w szczególności nie powinno nakładać żadnych dodatkowych wymogów dotyczących informacji regulacyjnych. Chociaż niniejsze rozporządzenie ma na celu umożliwienie zgodności z wymogami dotyczącymi informacji regulacyjnych raczej za pomocą środków elektronicznych niż za pomocą dokumentów w formie papierowej, nie powinno ono w inny sposób wpływać na odpowiednie przepisy unijne w zakresie wymogów dotyczących dokumentów, które należy stosować do zorganizowanego przedstawiania przedmiotowych informacji. Niniejsze rozporządzenie nie powinno również mieć wpływu na przepisy Unii w zakresie przemieszczania odpadów zawierające wymogi proceduralne dotyczące przemieszczeń. Niniejsze rozporządzenie nie powinno również naruszać przepisów dotyczących obowiązku sprawozdawczości określonych w rozporządzeniu (UE) nr 952/2013 lub w aktach wykonawczych lub delegowanych przyjętych na jego podstawie.
- (7) Wykorzystanie środków elektronicznych do wymiany informacji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem powinno być zorganizowane w sposób zapewniający bezpieczeństwo i poszanowanie poufności szczególnie chronionych informacji handlowych.
- (8) Aby umożliwić operatorom dostarczanie istotnych informacji w postaci elektronicznej w taki sam sposób we wszystkich państwach członkowskich, należy polegać na wspólnych specyfikacjach, które mają zostać przyjęte przez Komisję. Specyfikacje te powinny zapewniać interoperacyjność danych w odniesieniu do poszczególnych zbiorów i podzbiorów danych dotyczących odpowiednich informacji regulacyjnych oraz określać wspólne procedury i szczegółowe zasady dostępu do tych informacji i ich przetwarzania przez właściwe organy.
- (9) Podczas określania tych specyfikacji należy w należyty sposób uwzględnić odpowiednie specyfikacje wymiany danych określone w odpowiednich przepisach prawa Unii oraz w odpowiednich normach europejskich i międzynarodowych dotyczących multimodalnej wymiany danych, a także zasady i zalecenia określone w europejskich ramach interoperacyjności²⁷, które zawierają podejście do świadczenia europejskich cyfrowych usług publicznych wspólnie uzgodnionych przez państwa

²⁷ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Europejskie ramy interoperacyjności – strategia wdrażania (COM(2017) 134).

członkowskie. Należy również przykładać szczególną uwagę do tego, aby specyfikacje te pozostawały technologicznie neutralne i otwarte na innowacyjne technologie.

- (10) W niniejszym rozporządzeniu należy określić wymagania funkcjonalne mające zastosowanie do platform opartych na technologiach informacyjno-komunikacyjnych, które mogą być wykorzystywane przez podmioty gospodarcze do udostępniania informacji regulacyjnych dotyczących transportu towarowego w formacie elektronicznym (eFTI) właściwym organom (platformy eFTI). Należy również określić warunki dotyczące osób trzecich będących dostawcami usług w ramach platform eFTI (dostawców usług eFTI).
- (11) Aby zbudować zaufanie zarówno organów państw członkowskich, jak i podmiotów gospodarczych do spełniania tych wymogów przez platformy eFTI i dostawców usług eFTI, właściwe organy państw członkowskich powinny wprowadzić system certyfikacji oparty na akredytacji zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008²⁸.
- (12) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania obowiązku uznawania informacji regulacyjnych udostępnionych w postaci elektronicznej na mocy niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011²⁹.
- (13) W szczególności należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia wspólnego zbioru i podzbiorów danych w odniesieniu do odpowiednich wymogów dotyczących informacji regulacyjnych objętych niniejszym rozporządzeniem, a także wspólnych procedur i szczegółowych zasad dla właściwych organów w zakresie dostępu do tych informacji i ich przetwarzania, w przypadku gdy zainteresowane podmioty gospodarcze udostępniają te informacje w postaci elektronicznej, w tym szczegółowe zasady i specyfikacje techniczne.
- (14) Należy również powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w celu ustanowienia szczegółowych zasad wdrażania wymogów dotyczących platform eFTI i dostawców usług eFTI.
- (15) W celu zapewnienia właściwego stosowania niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej:
 - w celu zmiany załącznika I część B, aby włączyć wykazy wymogów dotyczących informacji regulacyjnych do ustawodawstwa państw członkowskich notyfikowanego Komisji przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
 - w celu zmiany załącznika I część A, aby uwzględnić wszelkie akty delegowane lub wykonawcze przyjęte przez Komisję, które ustanawiają nowe unijne wymogi dotyczące informacji regulacyjnych w odniesieniu do transportu towarowego;
 - w celu zmiany załącznika I część B, aby włączyć wszelkie nowe przepisy odpowiedniego ustawodawstwa krajowego, które wprowadzają zmiany do krajowych

²⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

²⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

wymogów dotyczących informacji regulacyjnych lub ustanawiają nowe odpowiednie wymogi dotyczące informacji regulacyjnych wchodzące w zakres niniejszego rozporządzenia i notyfikowane Komisji przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;

- w celu uzupełnienia niektórych technicznych aspektów niniejszego rozporządzenia, mianowicie w odniesieniu do zasad certyfikacji platform eFTI i dostawców usług eFTI.

- (16) Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te były prowadzone zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa³⁰. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (17) W związku z tym, że cele niniejszego rozporządzenia, mianowicie zapewnienie jednolitego podejścia do uznawania przez organy państw członkowskich informacji dotyczących transportu towarowego udostępnionych w postaci elektronicznej, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na potrzebę ustanowienia wspólnych wymogów możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną we wspomnianym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (18) Przetwarzanie danych osobowych za pomocą środków elektronicznych wymagane w ramach przepisów regulacyjnych dotyczących transportu towarowego powinno odbywać się zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679³¹.
- (19) Komisja powinna przeprowadzić ocenę niniejszego rozporządzenia. Należy gromadzić informacje, które zostaną wykorzystane na potrzeby tej oceny oraz które pomogą w ocenie skuteczności prawodawstwa w odniesieniu do celów, którym ono służy.
- (20) Niniejsze rozporządzenie nie może być skutecznie stosowane przed wejściem w życie aktów delegowanych i wykonawczych przewidzianych w tym rozporządzeniu. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem obowiązywać od dnia [please insert the date] r., aby dać Komisji czas na przyjęcie tych aktów.
- (21) Zgodnie z art. 28 ust. 2 rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 45/2001³² zasięgnięto opinii Europejskiego Inspektora Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu xx XXX 20xx r.³³,

³⁰ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

³¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

³² Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

³³ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejszym rozporządzeniem ustanawia się ramy prawne w odniesieniu do przekazywania drogą elektroniczną informacji regulacyjnych związanych z transportem towarowym na terytorium Unii. W tym celu w niniejszym rozporządzeniu:
 - a) określa się warunki, na jakich właściwe organy państw członkowskich są zobowiązane do przyjęcia informacji regulacyjnych po ich udostępnieniu drogą elektroniczną przez zainteresowane podmioty gospodarcze;
 - b) określa się zasady świadczenia usług związanych z udostępnianiem informacji regulacyjnych drogą elektroniczną przez zainteresowane podmioty gospodarcze.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wymogów dotyczących informacji regulacyjnych ustanowionych w aktach unijnych określających warunki transportu towarowego na terytorium Unii zgodnie z tytułem VI części trzeciej Traktatu lub określających warunki przemieszczania odpadów. W odniesieniu do przemieszczania odpadów niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do kontroli przeprowadzanych przez urzędy celne, zgodnie z obowiązującymi przepisami unijnymi. Akty unijne, do których ma zastosowanie niniejsze rozporządzenie, oraz odpowiednie wymogi dotyczące informacji regulacyjnych są wymienione w załączniku I część A.

Niniejsze rozporządzenie ma również zastosowanie do wymogów dotyczących informacji regulacyjnych określonych w przepisach państwa członkowskiego dotyczących spraw uregulowanych w tytule VI części trzeciej Traktatu i wymagających dostarczania informacji, które są w całości lub w części identyczne z informacjami, które mają być dostarczane zgodnie z wymogami dotyczącymi informacji regulacyjnych, o których mowa w akapicie pierwszym.

Przepisy krajowe i odpowiednie wymogi dotyczące informacji regulacyjnych, o których mowa w akapicie drugim, wymienia się w załączniku I część B, zgodnie z procedurą określoną w art. 2 lit. b).
3. Najpóźniej do dnia [OP insert one year from the entry into force of this Regulation] r. państwa członkowskie notyfikują Komisji przepisy prawa krajowego i odpowiednie wymogi dotyczące informacji regulacyjnych, o których mowa w ust. 2 akapit drugi, które mają być włączone do załącznika I część B. Państwa członkowskie notyfikują również Komisji każdy nowy przepis prawa krajowego przyjęty w późniejszym terminie, objęty ust. 2 akapit drugi, który wprowadza zmiany do tych wymogów dotyczących informacji regulacyjnych lub ustanawia nowe istotne wymogi dotyczące informacji regulacyjnych, w ciągu miesiąca od przyjęcia takiego przepisu.

Artykuł 2
Dostosowanie załącznika I

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 13 dotyczących zmiany załącznika I w celu:

- a) włączenia odniesienia do wszelkich aktów delegowanych lub wykonawczych przyjętych przez Komisję, które ustanawiają nowe wymagania dotyczące informacji regulacyjnych w odniesieniu do unijnych aktów prawnych regulujących transport towarowy zgodnie z tytułem VI części trzeciej Traktatu;
- b) włączenia odniesień do przepisów krajowych i wymogów dotyczących informacji regulacyjnych zgłoszonych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 1 ust. 3.

Artykuł 3
Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „informacje regulacyjne” oznaczają informacje, niezależnie od tego, czy są przedstawiane jako dokumenty, czy nie, związane z transportem ładunków na terytorium Unii, w tym w drodze tranzytu, które mają zostać udostępnione przez zainteresowany podmiot gospodarczy zgodnie z przepisami, o których mowa w art. 1 ust. 2, w celu udowodnienia spełnienia odpowiednich wymogów określonych w tych aktach;
- 2) „wymóg dotyczący informacji regulacyjnych” oznacza wymóg przekazywania informacji regulacyjnych;
- 3) „elektroniczne informacje dotyczące transportu towarowego” (eFTI) oznaczają każdy zestaw elementów danych przetwarzanych z użyciem środków elektronicznych do celów wymiany informacji regulacyjnych między zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi i właściwymi organami publicznymi;
- 4) „przetwarzanie” oznacza każdą operację lub zestaw operacji wykonywanych na eFTI przy pomocy lub bez pomocy środków zautomatyzowanych, np. zbieranie, utrwalanie, organizowanie, porządkowanie, przechowywanie, adaptacja lub modyfikacja, pobieranie, uzyskiwanie wglądu, wykorzystywanie, ujawnianie przez przekazanie, rozpowszechnianie lub udostępnianie w inny sposób, dopasowywanie lub łączenie, ograniczanie, usuwanie lub niszczenie;
- 5) „platforma eFTI” oznacza każde rozwiązanie oparte na technologii informacyjno-komunikacyjnej (ICT), takie jak system operacyjny, środowisko operacyjne lub baza danych, przeznaczone do wykorzystania w przetwarzaniu eFTI;
- 6) „twórca platformy eFTI” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która opracowała lub nabyła platformę eFTI w celu przetwarzania informacji regulacyjnych związanych z własną działalnością gospodarczą lub w celu wprowadzenia tej platformy na rynek;
- 7) „usługa eFTI” oznacza usługę polegającą na przetwarzaniu eFTI za pomocą platformy eFTI, samodzielnie lub w połączeniu z innymi rozwiązaniami ICT, w tym innymi platformami eFTI;
- 8) „dostawca usług eFTI” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która świadczy usługę eFTI zainteresowanym podmiotom gospodarczym na podstawie umowy;
- 9) „zainteresowany podmiot gospodarczy” oznacza każdego przewoźnika lub operatora logistycznego lub każdą inną osobę fizyczną lub prawną, która jest odpowiedzialna za

udostępnianie właściwym organom informacji regulacyjnych zgodnie z odpowiednim wymogiem dotyczącym informacji regulacyjnych;

- 10) „format nadający się do odczytu przez człowieka” oznacza sposób przedstawienia danych w postaci elektronicznej, który może być wykorzystany jako informacja przez osobę fizyczną bez konieczności dalszego przetwarzania;
- 11) „format nadający się do odczytu maszynowego” oznacza sposób przedstawienia danych w postaci elektronicznej, który może być wykorzystany do automatycznego przetwarzania przez maszyny;
- 12) „jednostka oceniająca zgodność” oznacza jednostkę oceniającą zgodność w rozumieniu art. 2 pkt 13 rozporządzenia (WE) nr 765/2008, która jest akredytowana zgodnie z tym rozporządzeniem w celu przeprowadzenia oceny zgodności platformy eFTI lub dostawcy usług eFTI.

ROZDZIAŁ II

INFORMACJE REGULACYJNE UDOSTĘPNIANE DROGĄ ELEKTRONICZNĄ

Artykuł 4

Wymagania dotyczące zainteresowanych podmiotów gospodarczych

1. W przypadku gdy zainteresowane podmioty gospodarcze udostępniają informacje regulacyjne drogą elektroniczną, dokonują tego na podstawie danych przetwarzanych na certyfikowanej platformie eFTI oraz, w stosownych przypadkach, przez certyfikowanego dostawcę usług eFTI. Informacje regulacyjne udostępnia się w formacie nadającym się do odczytu maszynowego oraz, na żądanie właściwego organu, w formacie nadającym się do odczytu przez człowieka.

Informacje w formacie nadającym się do odczytu maszynowego udostępnia się za pośrednictwem uwierzytelnionego i bezpiecznego połączenia ze źródłem danych na platformie eFTI. Zainteresowane podmioty gospodarcze przekazują adres strony internetowej, za pośrednictwem której można uzyskać dostęp do informacji, wraz z wszelkimi innymi elementami, które są niezbędne, aby umożliwić właściwemu organowi jednoznaczną identyfikację informacji regulacyjnych.

Informacje w formacie nadającym się do odczytu przez człowieka udostępnia się na miejscu, na ekranie urządzeń elektronicznych będących własnością zainteresowanego podmiotu gospodarczego lub właściwych organów.

2. Państwa członkowskie wdrażają środki umożliwiające ich właściwym organom przetwarzanie informacji regulacyjnych udostępnionych przez zainteresowane podmioty gospodarcze w formacie nadającym się do odczytu maszynowego zgodnie z ust. 1 akapit drugi, jak wynika z przepisów ustanowionych przez Komisję zgodnie z art. 7.

Artykuł 5

Uznawanie przez właściwe organy

Właściwe organy państw członkowskich uznają informacje regulacyjne udostępnione drogą elektroniczną przez zainteresowane podmioty gospodarcze zgodnie z art. 4.

Artykuł 6
Poufne informacje handlowe

Właściwe organy, dostawcy usług eFTI i zainteresowane podmioty gospodarcze podejmują działania w celu zapewnienia poufności informacji handlowych przetwarzanych i wymienianych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 7
Wspólny zbiór danych eFTI, procedury i zasady dostępu

Komisja ustanawia w drodze aktów wykonawczych:

- a) wspólny zbiór i podzbiory danych eFTI w odniesieniu do odpowiednich wymogów dotyczących informacji regulacyjnych, w tym odpowiednie definicje każdego elementu danych zawartych we wspólnym zbiorze i podzbiórach danych;
- b) wspólne procedury i szczegółowe przepisy, w tym wspólne specyfikacje techniczne, w odniesieniu do dostępu właściwych organów do platform eFTI, w tym procedury przetwarzania informacji regulacyjnych udostępnianych drogą elektroniczną przez zainteresowane podmioty gospodarcze.

Przedmiotowe akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

ROZDZIAŁ III

PLATFORMY I USŁUGI EFTI

SEKCJA 1

WYMOGI DOTYCZĄCE PLATFORM I USŁUG EFTI

Artykuł 8
Wymagania funkcjonalne dotyczące platform eFTI

1. Platformy eFTI wykorzystywane do przetwarzania informacji regulacyjnych mają funkcje zapewniające:
 - a) możliwość przetwarzania danych osobowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679;
 - b) możliwość przetwarzania danych handlowych zgodnie z art. 6;
 - c) możliwość ustanowienia unikalnego elektronicznego połączenia identyfikacyjnego między przetwarzanymi danymi a fizycznym przemieszczaniem określonego zbioru towarów, z którymi dane te są powiązane, od miejsca nadania do miejsca przeznaczenia, zgodnie z warunkami pojedynczej umowy przesyłowej, niezależnie od liczby kontenerów, opakowań lub sztuk;
 - d) możliwość przetwarzania danych wyłącznie na podstawie autoryzowanego i uwierzytelnionego dostępu;
 - e) należyłą rejestrację wszystkich operacji przetwarzania w celu umożliwienia co najmniej identyfikacji każdej odrębnej operacji, osoby fizycznej lub prawnej, która dokonała operacji, i kolejności operacji dokonanych na każdym pojedynczym

elemencie danych; zachowanie oryginalnego elementu danych, w przypadku gdy operacja wymaga modyfikacji lub usunięcia istniejącego elementu danych;

- f) możliwość archiwizacji danych i dostęp do nich przez odpowiedni okres zgodnie z odpowiednimi wymogami dotyczącymi informacji regulacyjnych;
 - g) ochronę danych przed korupcją i kradzieżą;
 - h) aby przetwarzane elementy danych odpowiadały wspólnemu zbiorowi i podzbiorom danych eFTI i aby mogły być przetwarzane w dowolnym z języków urzędowych Unii.
2. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych szczegółowe przepisy dotyczące wymogów określonych w ust. 1. Przedmiotowe akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

Artykuł 9

Wymogi dotyczące dostawców usług eFTI

1. Dostawcy usług eFTI zapewniają:
- a) przetwarzanie danych wyłącznie przez uprawnionych użytkowników oraz zgodnie z jasno określoną rolą użytkownika i prawami do przetwarzania w ramach platformy eFTI, zgodnie z odpowiednimi wymogami dotyczącymi informacji regulacyjnych;
 - b) przechowywanie danych i dostęp do nich przez odpowiedni okres zgodnie z odpowiednimi wymogami dotyczącymi informacji regulacyjnych;
 - c) natychmiastowy dostęp organów do informacji regulacyjnych dotyczących operacji transportu towarowego przetwarzanych za pośrednictwem ich platform eFTI, gdy taki dostęp zostaje przyznany organom przez dany podmiot gospodarczy;
 - d) odpowiednie zabezpieczenie danych, w tym przed nieautoryzowanym lub niezgodnym z prawem przetwarzaniem oraz przed przypadkową utratą, zniszczeniem lub uszkodzeniem.
2. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych szczegółowe przepisy dotyczące wymogów określonych w ust. 1. Przedmiotowe akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

SEKCJA 3 CERTYFIKACJA

Artykuł 10

Jednostki oceniające zgodność

1. Jednostki oceniające zgodność są akredytowane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 w celu przeprowadzenia certyfikacji platform i dostawców usług eFTI, zgodnie z art. 11 i 12 niniejszego rozporządzenia.
2. Na potrzeby akredytacji jednostka oceniająca zgodność spełnia wymagania określone załączniku II.
3. Państwa członkowskie prowadzą aktualny wykaz akredytowanych jednostek oceniających zgodność oraz platform eFTI i dostawców usług eFTI certyfikowanych przez te jednostki zgodnie z art. 11 i 12. Udostępniają one ten wykaz publicznie na oficjalnej rządowej stronie internetowej. Wykaz jest regularnie aktualizowany, najpóźniej do dnia 31 marca każdego roku.

4. Do dnia 31 marca każdego roku państwa członkowskie przedkładają Komisji wykazy, o których mowa w ust. 3, wraz z adresem strony internetowej, na której te wykazy opublikowano. Komisja publikuje link do tych adresów internetowych na swojej oficjalnej stronie internetowej.

Artykuł 11 *Certyfikacja platform eFTI*

1. Na wniosek twórcy platformy eFTI jednostki oceniające zgodność dokonują oceny zgodności platformy eFTI z wymogami określonymi w art. 8 ust. 1. Jeżeli ocena jest pozytywna, wydaje się certyfikat zgodności. Jeżeli ocena jest negatywna, jednostka oceniająca zgodność informuje wnioskodawcę, dlaczego platforma nie spełnia tych wymogów.
2. Jednostki oceniające zgodność prowadzą aktualny wykaz certyfikowanych platform eFTI i tych, które otrzymały negatywną ocenę. Zaktualizowany wykaz jest przekazywany właściwym zainteresowanym organom każdorazowo po wydaniu certyfikatu lub oceny negatywnej.
3. Do informacji udostępnianych właściwym organom za pośrednictwem certyfikowanej platformy eFTI dołącza się znak certyfikujący.
4. Twórca platformy eFTI składa wniosek o ponowną ocenę swojej certyfikacji, jeżeli zmienione zostaną specyfikacje techniczne przyjęte w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 7 ust. 2.
5. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 13 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o przepisy dotyczące certyfikacji, używania znaku certyfikującego i odnowienia certyfikacji platform eFTI.

Artykuł 12 *Certyfikacja dostawców usług eFTI*

1. Na wniosek dostawcy usług eFTI jednostka oceniająca zgodność dokonuje oceny zgodności dostawcy usług eFTI z wymogami określonymi w art. 9 ust. 1. Jeżeli ocena jest pozytywna, wydaje się certyfikat zgodności. Jeżeli ocena jest negatywna, jednostka oceniająca zgodność informuje wnioskodawcę, dlaczego dostawca nie spełnia tych wymogów.
2. Jednostki oceniające zgodność prowadzą aktualny wykaz certyfikowanych dostawców usług eFTI i tych, którzy otrzymali negatywną ocenę. Zaktualizowany wykaz jest udostępniany właściwym zainteresowanym organom każdorazowo po wydaniu certyfikatu lub oceny negatywnej.
3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 13 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o przepisy dotyczące certyfikacji dostawców usług eFTI.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY DOTYCZĄCE PRZEKAZANIA UPRAWNIENI I PRZEPISY WYKONAWCZE

Artykuł 13

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 2, art. 11 ust. 5 i art. 12 ust. 3, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [date of entry into force of this Regulation] r.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 2, art. 11 ust. 5, art. 12 ust. 3, może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 2, art. 10 ust. 5 i art. 11 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 14

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

CHAPTER V

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 15 Przegląd

1. Najpóźniej do dnia [five years from the date of application of this Regulation] r. Komisja dokonuje oceny niniejszego rozporządzenia i przedstawia sprawozdanie na temat swoich głównych ustaleń Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu.
2. Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje niezbędne do przygotowania tego sprawozdania.

Artykuł 16 Monitorowanie

Państwa członkowskie przekazują Komisji następujące informacje co dwa lata, a po raz pierwszy najpóźniej do dnia [two years from the date of application of this Regulation] r.:

1. liczbę właściwych organów, które wdrożyły środki w celu uzyskiwania dostępu do informacji udostępnianych przez zainteresowane podmioty gospodarcze i przetwarzania tych informacji zgodnie z art. 4 ust. 2;
2. liczbę zainteresowanych podmiotów gospodarczych, które udostępniły informacje regulacyjne właściwym organom państwa członkowskiego zgodnie z art. 4 ust. 1, z podziałem na rodzaje transportu.

Informacje są przekazywane za każdy rok objęty okresem sprawozdawczym.

Artykuł 17 Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [OP insert four years from the entry into force] r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

For the European Parliament

W imieniu Rady

The President

Przewodniczący