



Rada  
Evropské unie

Brusel 22. května 2018  
(OR. en)

9060/18

---

---

**Interinstitucionální 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**

---

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	17. května 2018
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2018) 279 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o elektronických informacích o nákladní dopravě

---

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2018) 279 final.

---

Příloha: COM(2018) 279 final



V Bruselu dne 17.5.2018  
COM(2018) 279 final

2018/0140 (COD)

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**

**o elektronických informacích o nákladní dopravě**

(Text s významem pro EHP)

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

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### 1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

#### • Odůvodnění a cíle návrhu

Technologické změny se dotýkají všech složek společnosti a hospodářství a proměňují životy občanů EU. Doprava není výjimkou z tohoto trendu. Nové technologie radikálně mění oblast mobility. Za těchto okolností musí EU a její průmyslová odvětví dostat úkolu dosáhnout celosvětově vůdčího postavení v oblasti inovací, digitalizace a dekarbonizace. Komise proto přijala komplexní přístup, aby zajistila, že politika mobility EU bude odrážet tyto politické priority, a to ve formě tří balíčků opatření v oblasti mobility s názvem „Evropa v pohybu“.

V návaznosti na strategii pro nízkoemisní mobilitu přijala Komise v květnu a listopadu 2017 dva balíčky opatření v oblasti mobility. Tyto balíčky vytyčily pozitivní agendu, která by měla naplnit strategii pro nízkoemisní mobilitu a zajistit hladký přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny. Evropský parlament a Rada by měly zajistit rychlé přijetí těchto návrhů.

Tato iniciativa je součástí třetího balíčku „Evropa v pohybu“, který naplňuje novou strategii průmyslové politiky ze září 2017 a je navržen tak, aby dokončil proces, jenž Evropě umožní využívat všech přínosů modernizace mobility. Je nezbytné, aby budoucí systém mobility byl pro všechny občany EU bezpečný, čistý a účinný. Cílem je učinit evropskou mobilitu bezpečnější a dostupnější, evropský průmysl konkurenceschopnějším a evropská pracovní místa jistějšími a zajistit, aby byly čistší a dokázaly si lépe poradit s problematikou změny klimatu. To bude vyžadovat plné odhodlání EU, členských států a zúčastněných stran, v neposlední řadě v oblasti posílení investic do dopravní infrastruktury.

Objem nákladní dopravy v EU se za posledních 20 let zvýšil o téměř 25 %<sup>1</sup> a předpokládá se, že během období 2015 až 2050 vzroste o dalších 51 %<sup>2</sup>. Veškerou přepravu zboží doprovází velké množství informací, které si vyměňují rozličné strany v soukromém i veřejném prostoru. V současnosti jsou tyto informace většinou vytištěny na papíře v různých dokumentech standardního formátu.

Přibližně 99 % přeshraničních přepravních operací na území EU stále ještě v některé z fází operace vyžaduje doklady v tištěné podobě<sup>3</sup>. Digitalizace výměny informací však může účinnost dopravy výrazně zlepšit, a tím přispět k bezproblémovému fungování jednotného trhu.

Komise provedla posouzení dopadů věnované překážkám digitalizace přepravních dokladů v nákladní dopravě a možnostem, jak podpořit širší využívání výměny elektronických dokumentů a informací. Hlavním zjištěným problémem je nízká a navíc rozdílná míra ochoty orgánů přijímat informace nebo dokumenty zpřístupněné podniky v elektronické podobě,

<sup>1</sup> Měřeno v miliardách tunokilometrů (tkm). Zdroj: Doprava v EU v číslech za rok 2017.

<sup>2</sup> Popis vývoje podle současných trendů a politik (tj. výchozího scénáře) je dostupný v příloze 4 zprávy o posouzení dopadů, která tento návrh doprovází.

<sup>3</sup> Konkrétněji se použití dokladů v tištěné podobě vyžaduje v některém z bodů během přepravní operace. Jinými slovy, pouze 1 % takových operací doprovází plně digitální výměna informací a dokumentace. Podíl digitální výměny se však liší v závislosti na druhu dopravy. Odhad vychází z podpůrné studie pro účely posouzení dopadů vypracované společností Ecorys a kol. (2018).

když od podniků požadují, aby poskytly důkazy o splnění regulačních podmínek týkajících se přepravy zboží na území různých členských států EU.

Tento problém má dvě hlavní příčiny:

- a) **roztříštěný právní rámec**, který při přijímání elektronických informací nebo dokumentů ukládá orgánům **nesourodé povinnosti**<sup>4</sup> a povoluje různé správní postupy při jejich provádění; a
- b) **roztříštěné prostředí informačních technologií**, které se vyznačuje velkým množstvím **neinteroperabilních systémů / řešení** pro výměnu elektronických přepravních informací a dokumentace, a to jak pro komunikaci mezi podniky a správními orgány, tak pro komunikaci mezi podniky navzájem.

Tyto dvě příčiny se navzájem umocňují. Roztříštěnost právních předpisů a z toho vyplývající neochota orgánů přijímat dokumenty v elektronické podobě odrazují od investic do digitálních řešení pro elektronické dokumenty. Roztříštěné prostředí informačních technologií, konkrétně nedostatek zavedených nebo interoperabilních řešení, oslabuje důvěru orgánů ve využívání elektronických dokumentů.

V důsledku toho velká většina provozovatelů nákladní dopravy a dalších stran zapojených do dopravní činnosti v EU nadále používá doklady v tištěné podobě. To brání značnému zvýšení účinnosti pro různé účastníky trhu, zejména v multimodální a přeshraniční dopravě, a znesnadňuje fungování jednotného trhu EU.

Komise uznala potřebu podpořit přijímání a využívání elektronických přepravních dokladů v řadě politických iniciativ: bílá kniha o dopravě z roku 2011<sup>5</sup>, strategie pro jednotný digitální trh z roku 2015<sup>6</sup>, priority pro normalizaci IKT pro jednotný digitální trh z roku 2016<sup>7</sup> a akční plán EU pro „eGovernment“ na období 2016–2020<sup>8</sup>. Důvod k zásahu uznalo rovněž mnoho různých zúčastněných stran.

Účastníci Fóra pro digitální dopravu a logistiku (DTLF) – odborné skupiny Komise, kterou tvoří přes sto soukromých i veřejných zúčastněných stran<sup>9</sup> – od roku 2015 opakovaně zdůrazňují potřebu zásahu na úrovni EU na podporu širšího využívání elektronických přepravních dokladů. V říjnu 2017, v prohlášení o elektronické veřejné správě z Tallinnu, vyzvaly členské státy Komisi, aby zvýšila úsilí o dosažení účinných a na uživatele orientovaných elektronických postupů v EU, přičemž poukazovaly na význam akčního plánu pro „eGovernment“<sup>10</sup> a vize Evropského rámce interoperability<sup>11</sup>.

V listopadu 2017, během tallinských dnů digitální dopravy, dospělo několik veřejných a soukromých zúčastněných stran ze všech odvětví dopravy k závěru, že je třeba začít

---

<sup>4</sup> Elektronický záznam informací, které v současné době obsahují doklady v tištěné podobě, nemusí představovat *formát* dokladů ve smyslu standardizovaného záznamu dat. V tomto smyslu by mohl být pojem „doklady“ zavádějící. Vysvětlení předností přechodu od přístupu zaměřeného na doklady k přístupu zaměřenému na data obsahuje příloha 8 průvodní zprávy o posouzení dopadů.

<sup>5</sup> [COM\(2011\) 144](#), s. 13 a 19.

<sup>6</sup> [COM\(2015\) 192](#), s. 82–84.

<sup>7</sup> COM(2016) 176, s. 11.

<sup>8</sup> [COM\(2016\) 179](#), s. 8.

<sup>9</sup> [Fórum pro digitální dopravu a logistiku](#) zřídila Komise v dubnu 2015 (rozhodnutím C(2015)2259), aby poskytla platformu, kde si budou členské státy a příslušné zúčastněné strany v oblasti dopravy a logistiky moci vyměňovat technické znalosti, spolupracovat a koordinovat se za účelem podpůrných opatření na podporu účinné elektronické výměny informací v dopravě a logistice.

<sup>10</sup> [Tallinské prohlášení o elektronické veřejné správě](#) bylo podepsáno na zasedání ministrů během estonského předsednictví Rady EU dne 6. října 2017.

<sup>11</sup> [https://ec.europa.eu/isa2/eif\\_en](https://ec.europa.eu/isa2/eif_en)

využívat výhod digitalizace, včetně bezpapírového sdílení údajů<sup>12</sup>. Rada v návaznosti na to vyzvala ve svých závěrech o digitalizaci dopravy z prosince 2017 Komisi, aby nadále spolupracovala s Fórem pro digitální dopravu a logistiku na vypracování „opatření na podporu<sup>13</sup> systematictějšího využívání a přijímání elektronických dokumentů a harmonizovanou výměnu informací a údajů v logistickém řetězci“<sup>14</sup>. Také Parlament v květnu 2017 vyzval Komisi, aby „více harmonizovala přepravu cestujících a přepravu zboží“, zejména aby „urychlila povinné využívání [...] elektronických nákladních listů (e-CMR)“<sup>15</sup>.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Tento návrh je v souladu se stávajícími právními předpisy EU o elektronické výměně informací použitelnými v odvětví dopravy. Tyto právní předpisy se značně liší v/ve: i) své věcné působnosti, tj. dotčených informacích nebo dokumentech; ii) regulačním účelu, pro který se informace nebo dokumenty vyžadují; iii) tom, zda je zavedena možnost sdělovat informace elektronicky; a iv) tom, zda jsou stanoveny podrobnější technické specifikace pro prostředky elektronické komunikace a formu elektronických informací nebo dokumentů, pakliže tato možnost existuje. Tento návrh doplňuje stávající právní předpisy EU v této oblasti a – v případě některých aktů EU specifických pro odvětví dopravy – tyto právní akty upřesňuje prostřednictvím podrobnějších funkčních požadavků a technických specifikací.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014<sup>16</sup> stanoví, že elektronickému dokumentu nesmějí být upírány právní účinky a nesmí být odmítán jako důkaz v soudním a správním řízení pouze z toho důvodu, že má elektronickou podobu. Stanoví rovněž podmínky pro přeshraniční uznávání a přijímání prostředků pro elektronickou identifikaci a služeb vytvářejících důvěru na vnitřním trhu. Nezavazuje však členské státy, aby přijímaly elektronické dokumenty nebo informace v nich uvedené jako důkaz v jiných případech než v soudním a správním řízení. Tento návrh doplňuje ustanovení uvedeného nařízení zřízením jednotného legislativního rámce Unie, který vyžaduje přeshraniční přijímání elektronických informací o nákladní dopravě orgány veřejné moci.

Nařízení (EU) č. 952/2013, kterým se stanoví celní kodex Unie<sup>17</sup>, a směrnice 2010/65/EU o ohlašovacích formalitách lodí<sup>18</sup> již obsahují ustanovení umožňující splnění ohlašovacích formalit pomocí sdělení informací v elektronické podobě, a to včetně informací o nákladu, případně přepravní operaci. Cílem tohoto návrhu je umožnit elektronickou komunikaci pro splnění regulačních požadavků na informace také za vstupními místy nebo před místem výstupu z EU, a to na celém území Unie. Zeměpisná působnost této iniciativy proto začíná tam, kde končí působnost nařízení o celním kodexu Unie a/nebo směrnice o námořních

---

<sup>12</sup> Prohlášení ze dnů digitální dopravy bylo podepsáno v Tallinnu dne 10. listopadu 2017 a je dostupné na adrese [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration_en) P8\_TA(2017) 0228.

<sup>13</sup> Závěry Rady o digitalizaci dopravy, 15050/17, 5. prosince 2017.

<sup>14</sup> Usnesení Evropského parlamentu [2017/2545\(RSP\)](#) ze dne 18. května 2017 o silniční dopravě v Evropské unii.

<sup>15</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu a o zrušení směrnice 1999/93/ES (Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 73).

<sup>16</sup> Nařízení (EU) č. 952/2013, kterým se stanoví celní kodex Unie; prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/2447, kterým se stanoví prováděcí pravidla k některým ustanovením nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, kterým se stanoví celní kodex Unie; nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/2446, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, pokud jde o podrobná pravidla k některým ustanovením celního kodexu Unie.

<sup>17</sup> Směrnice 2010/65/EU o ohlašovacích formalitách lodí připlouvajících do přístavů členských států nebo odplouvajících z nich.

ohlašovacích formalitách (nebo naopak končí tam, kde působnost uvedených právních předpisů začíná).

Nicméně pokud jde o přepravní operace, jichž se požadavky na informace týkají, jejich působnosti se překrývá: tato iniciativa se týká jak mezinárodní dopravy výlučně v rámci EU (která nespadá do působnosti nařízení o celním kodexu Unie ani směrnice o námořních ohlašovacích formalitách), tak mezinárodní dopravy, která má na území členského státu EU svůj původ či místo určení nebo jím prochází. Společné uplatňování této iniciativy a uvedených dvou aktů EU ve svém důsledku dále usnadní mezinárodní nákladní dopravu, která má původ a místo určení mimo EU, stejně jako námořní přepravu v rámci EU. Umožní používání elektronických prostředků pro přenos regulačních informací o nákladní dopravě orgánům nejen v místě vstupu a výstupu EU, ale rovněž na celém území EU.

Ve vztahu k právním předpisům Unie, které upravují podmínky dopravy na jejím území, tento návrh nemění stávající ustanovení existujících příslušných právních aktů, ale spíše se snaží zajistit:

- a) **zavedení jednotného právního rámce** pro přijímání elektronických informací nebo dokumentů, jež tyto informace obsahují, včetně zvláštních požadavků, v případě právních aktů, které:
- buď vůbec **nestanoví** možnost poskytovat informace či dokumenty elektronicky, jmenovitě:
- nařízení č. 11/1960 o odstranění diskriminace v oblasti přepravních sazeb a podmínek;
- směrnice Rady 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro kombinovanou přepravu zboží mezi členskými státy; a
- nařízení (ES) č. 1072/2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy; nebo
- **takovou možnost zahrnují, ale neuvádějí, nebo jen velmi omezeně**, jakým způsobem by tyto informace měly být elektronicky poskytovány, jmenovitě:
- směrnice 2008/68/ES o pozemní přepravě nebezpečných věcí;
- nařízení Komise 2015/1998, kterým se provádí nařízení (ES) č. 300/2008 o společných pravidlech v oblasti letecké bezpečnosti;
- nařízení (ES) č. 1013/2006 o přepravě odpadů;
- návrhy na revizi směrnice 92/106/EHS (návrh č. 2017/0290 (COD)) a nařízení (ES) č. 1072/2009 (návrh č. 2017/0123 (COD)) v současné době projednávané Evropským parlamentem a Radou;
- b) **interoperabilitu různých IT systémů** v současné době používaných pro ty právní akty, které:
- již stanoví **velmi podrobné technické specifikace**: pro formát elektronických dat a výměnu zpráv přijímaných orgány ve vztahu k některým informacím týkajícím se zboží a přepravních operací bez ohledu na dotčený druh dopravy, jmenovitě nařízení (EU) č. 952/2013, kterým se stanoví celní kodex Unie, a jeho prováděcí akty a akty v přenesené pravomoci a směrnice 2010/65/EU o ohlašovacích formalitách lodí připlouvajících do přístavů členských států nebo odplouvajících z nich;

- obsahují **podrobné, ale pro každý druh dopravy jiné specifikace**, jmenovitě nařízení Komise (EU) č. 164/2010 o technických specifikacích pro systém elektronických zpráv pro vnitrozemskou plavbu podle článku 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS) na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství a nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ železničního systému Evropské unie (TAF TSI).
- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Cílem iniciativy je umožnit širší využívání digitálních technologií, aby se přispělo k: i) odstranění překážek hladkému fungování jednotného trhu; ii) modernizaci hospodářství; a iii) větší účinnosti odvětví dopravy. Zavedení jednotných podmínek pro další rozvoj a zavádění digitálních technologií pro elektronickou výměnu informací o nákladní dopravě přispěje rovněž k rozvoji jednotného digitálního trhu.

## 2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

### • Právní základ

Právní základ tvoří článek 91, čl. 100 odst. 2 a čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).

Článek 91 a čl. 100 odst. 2, jež je nutné chápat s ohledem na článek 90, který požaduje, aby členské státy sledovaly společnou dopravní politiku, stanovují požadavek, aby společná pravidla pro mezinárodní dopravu směřující do nebo z některého členského státu nebo procházející přes území jednoho či několika členských států a případně vhodná ustanovení pro dopravu námořní a leteckou stanovily Evropský parlament a Rada.

Ustanovení čl. 192 odst. 1, který je nutné chápat s ohledem na článek 191, uvádí, že Evropský parlament a Rada rozhodnou o krocích, jež má Unie podniknout, aby – mimo jiné – dosáhla cíle ochrany lidského zdraví a životního prostředí.

### • Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Jednostranné iniciativy členských států s cílem usnadnit využívání elektronických přepravních dokladů a výměny informací by měly omezený účinek, pokud by v jiných členských státech, jejichž území je rovněž dotčeno danými přepravními operacemi, nebyla přijata podobná opatření.

Současně, i kdyby většina členských států EU přijala právní předpisy usnadňující využívání elektronických dokumentů, existuje vysoké riziko, že při vytváření právních předpisů jednostranně by každý členský zavedl pro přijímání elektronických dokumentů a obecněji sdělování regulačních informací odlišné požadavky na jejich platnost a pravost. V praxi by elektronické dokumenty a sdělení regulačních informací, jež by splnily požadavky na přijetí v jednom členském státě, nebyly přijímány v jiných členských státech, čímž by se vytvářely překážky na jednotném trhu EU.

Nejvhodnější úroveň pro řešení problému a jeho příčin je proto úroveň EU, kde lze stanovit jednotný přístup k přijímání elektronických dokumentů a společné normy pro tyto dokumenty. Tato iniciativa v tomto ohledu rozšiřuje a doplňuje opatření již přijatá na úrovni EU, aby zajistila jednotné podmínky pro přijímání elektronických

informací a dokumentů o nákladní dopravě, a to i díky zajištění důvěry v elektronické prostředky používané pro jejich sdělování<sup>19</sup>.

- **Proporcionalita**

Návrh obsahuje opatření určená k dosažení tří různých specifických politických cílů, jež přímo řeší dvě hlavní zjištěné příčiny problému.

K odstranění hlavní příčiny problému, tj. nejednotného a nepříliš konkrétního stávajícího právního rámce, obsahuje tento návrh opatření, jež mají zajistit:

- 1) zavedení povinnosti přijímat elektronické přepravní doklady a informace v nákladní dopravě všemi příslušnými orgány veřejné moci ve všech členských státech EU;
- 2) aby orgány uplatňovaly povinnost přijímat tyto doklady a informace jednotným způsobem.

K odstranění druhé příčiny problému, která se odvíjí od stávající souběžné existence několika neinteroperabilních systémů, obsahuje návrh opatření, jež mají:

- 3) zajistit interoperabilitu IT systémů a řešení používaných pro elektronickou výměnu informací o nákladní dopravě, zejména pro sdělování regulačních informací mezi podniky a správními orgány (B2A).

Žádné z těchto opatření nepřekračuje rámec toho, co je pro řešení problémů nezbytné. První soubor opatření zavádí povinnost orgánů přijímat elektronické informace a dokumenty, ale neukládá podnikům povinnost používat elektronické formuláře, a to ani ve vztazích mezi podniky a správními orgány, ani mezi podniky navzájem (B2B). Uložení této povinnosti ve vztahu k výměnám mezi podniky by zajistilo plnou digitalizaci výměny informací a dokumentů o nákladní dopravě, není to však nezbytné k zajištění jejich přijímání ze strany orgánů. Většina průmyslových sdružení navíc tvrdila, že podniky jsou na plnou digitalizaci připraveny a přejdou na ni, jakmile to orgány konečně umožní.

Zároveň se od orgánů nepožaduje, aby přijímaly všechny elektronické zdroje informací poskytnuté podniky. Opatření naopak zohledňují potřebu orgánů mít jistotu, že předkládané informace a dokumenty jsou pravé a nebylo do nich zasahováno. Opatření od orgánů rovněž vyžadují, aby přijímaly informace či dokumenty, pokud elektronické prostředky použité k jejich předložení splňují daný soubor požadavků.

Druhý soubor opatření od členských států požaduje, aby spolupracovaly s cílem sladit své (budoucí) digitalizované postupy kontroly elektronicky předkládaných informací a dokumentů. To zahrnuje spolupráci ve vztahu k souboru datových prvků, které orgány členských států požadují jako nezbytné pro splnění požadavku na informace stanoveného v příslušných právních aktech EU a členských států. Tato opatření zajistí jednotná pravidla pro ověřování elektronických informací a dokumentů a přispějí ke snížení administrativních nákladů na dodržování předpisů (a tedy zátěže) pro podniky. Opatření však nevyžadují jednotnost požadavků na informace jako takových, jak jsou stanoveny v příslušných právních předpisech EU a členských států.

---

<sup>19</sup> Včetně rámce pro přeshraniční využívání elektronických osobních dokladů a elektronických podpisů, jak je stanoven v nařízení o elektronické identifikaci (eIDAS).



Třetí soubor opatření stanoví funkční požadavky na elektronické prostředky, jež podniky mohou používat k poskytování požadovaných regulačních informací orgánům. Tato opatření zajišťují také vývoj technických specifikací týkajících se uplatňování požadavků. Uvedené požadavky a související technické specifikace zajistí, aby IT systémy používané orgány různých členských států byly interoperabilní mezi sebou navzájem i s řešeními, která používají podniky. Požadavky a specifikace rovněž usnadní interoperabilitu mezi komunikačními řešeními mezi podniky a orgány správy a mezi podniky navzájem (jež jsou v současné době velmi specifická pro jednotlivé druhy dopravy).

- **Volba nástroje**

Posouzení dopadů stanovilo, že k dosažení cílů jsou nezbytná závazná, regulační opatření. Nařízení je vhodnějším nástrojem k zajištění jednotného provádění zamýšlených opatření. Směrnice by stanovila povinnost přijímat předkládané informace v elektronické podobě se společnými funkčními požadavky na elektronické prostředky, kterými jsou informace zpřístupňovány, ale neukládala by společné závazné technické požadavky.

Současný vývoj, včetně vývoje v souvislosti s prováděním směrnice o námořních ohlašovacích formalitách, ukazuje, že neexistence pokynů nebo dobrovolné pokyny pro technické specifikace by vedly k zavádění mnoha neinteroperabilních systémů v různých členských státech<sup>20</sup>. To by podnikům zvýšilo náklady na dodržování předpisů, neboť by musely investovat do různých systémů odpovídajících požadavkům různých členských států. V důsledku toho by podniky mohly nadále dávat přednost předávání papírových dokladů, což by vážně komplikovalo dosažení cíle.

Iniciativa je velmi technická a je vysoce pravděpodobné, že ji bude nutné pravidelně přizpůsobovat technickému vývoji a vývoji v právní oblasti. Proto se plánuje rovněž řada prováděcích opatření. Ta se zaměří zejména na technické specifikace pro provádění funkčních požadavků.

### **3. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ**

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Komise během celého procesu posuzování dopadů aktivně komunikovala se zúčastněnými stranami a vedla komplexní konzultace. Konzultační činnosti zahrnovaly:

- otevřenou veřejnou konzultaci organizovanou Komisí, která probíhala od 25. října 2017 do 18. ledna 2018;
- panelové šetření pro malé a střední podniky organizované Komisí, které probíhalo od 24. listopadu 2017 do 22. ledna 2018;
- šetření pro soukromé a veřejné zúčastněné strany ohledně právní úpravy organizované konzultantem odpovědným za podpůrnou studii k posouzení dopadů, které proběhlo ve dnech 23. října 2017 až 1. ledna 2018;

---

<sup>20</sup> Je nutné očekávat rozdíly v požadavcích mezi různými orgány jak v rámci členských států, tak mezi nimi. Jasně o tom svědčí příklady shromážděné během posuzování dopadů.

- cílené šetření pro soukromé a veřejné zúčastněné strany organizované konzultantem odpovědným za podpůrnou studii k posouzení dopadů, které proběhlo ve dnech 27. října 2017 až 7. ledna 2018;
- 50 pohovorů se zúčastněnými stranami včetně zástupců průmyslu a vnitrostátních orgánů prováděných konzultantem odpovědným za podpůrnou studii posouzení dopadů a jeho partnery od 20. října 2017 do 15. ledna 2018;
- setkání zúčastněných stran a semináře na několika různých akcích;
- pět případových studií přezkoumaných konzultantem odpovědným za podpůrnou studii posouzení dopadů ve dnech 6. listopadu 2017 až 15. ledna 2018.

Tyto konzultační činnosti měly velký informační přínos, který pomohl ověřit a vypracovat definici problému, odhadnout jeho velikost a zmapovat preference zúčastněných stran ohledně uskutečnitelných možností politiky. Vstupy v této oblasti pocházejí především z otevřené veřejné konzultace, panelového šetření pro malé a střední podniky a z dalších využitých nástrojů pro zapojení zúčastněných stran<sup>21</sup>.

Velká většina konzultovaných zúčastněných stran, tj. více než 90 % z 265 respondentů z řad malých a středních podniků v panelovém šetření pro malé a střední podniky<sup>22</sup> a 88 ze 100 respondentů v šetření otevřené veřejné konzultace, uvedla významné nebo alespoň nějaké očekávané přínosy vyplývající ze zavedení elektronické výměny informací.

Celých 90 % soukromých společností a sdružení, jež zareagovaly na otevřenou veřejnou konzultaci, označilo nepřijímání elektronických přepravních dokladů a informací orgány členských států za významnou příčinu problému. V případě menších společností odhalilo panelové šetření pro malé a střední podniky, že hlavním důvodem nepoužívání elektronických přepravních dokladů je to, že přepravní doklady v elektronické podobě nepoužívají jejich klienti a obchodní partneři. Dalším nejčastěji uváděným důvodem pro tuto skupinu (který následoval těsně za prvním) bylo nepřijímání elektronických informací a dokumentů ze strany orgánů. Respondenti cílených šetření a pohovorů zároveň zdůrazňovali, že hlavním důvodem, proč podniky nepřijímají elektronické dokumenty, je nejistota, zda je přijmou orgány. Více než 70 % respondentů otevřené veřejné konzultace i panelového šetření pro malé a střední podniky rovněž uvedlo nedostatečnou interoperabilitu stávajících IT systémů a chybějící komunikační řešení mezi podniky a orgány správy (B2A) a mezi podniky navzájem (B2B).

Toto posouzení se odráží ve skutečnosti, že zhruba 90 % respondentů otevřené veřejné konzultace zvažovalo zajištění přijetí ze strany orgánů členského státu, zatímco 88 % považovalo právně závazný přístup k zajištění tohoto přijetí za účinnější než nezávazný. Celých 90 % všech respondentů otevřené veřejné konzultace rovněž označilo za významnou interoperabilitu komunikace mezi podniky a správními orgány a mezi podniky navzájem. Obdobně 75 % respondentů panelového šetření pro malé a střední podniky označilo zajištění přijetí ze strany orgánů za velmi významný cíl a dalších 13 % za středně významný.

Více než 70 % respondentů otevřené veřejné konzultace i panelového šetření pro malé a střední podniky by také uvítalo standardizované technické specifikace pro sdílení údajů

<sup>21</sup> Níže uvedený souhrn vychází z odpovědí obdržených v rámci otevřené veřejné konzultace a panelového šetření pro malé a střední podniky. Podrobnější popis výsledků konzultací včetně vstupů získaných během pohovorů a případových studií provedených externím konzultantem viz Ecorys a kol. (2018), Podpůrná studie k posouzení dopadů, přílohy VIII–XI.

<sup>22</sup> Počet respondentů, kteří v panelovém šetření pro malé a střední podniky odpověděli na otázky týkající se přínosů, kolísá mezi 230 až 250 v závislosti na konkrétních přínosech uvedených v různých otázkách.

mezi provozovateli logistiky a orgány veřejné správy, přičemž 88 % respondentů otevřené veřejné konzultace považovalo právně závazný přístup za účinnější než nezávazná opatření. Co se týče komunikace mezi podniky, 67 % všech 100 respondentů otevřené veřejné konzultace považovalo právně závazný přístup za účinnější, přičemž 84 % by dalo přednost dobrovolným opatřením. Celkem 77 % respondentů panelového šetření pro malé a střední podniky uvedlo jako velmi významnou (65 %) nebo středně významnou (22 %) možnost používat stejnou IT aplikaci či stejný systém pro výměnu elektronických přepravních dokladů jako orgány a obdobně také možnost používat stejnou aplikaci či stejný systém pro elektronickou výměnu se všemi ostatními společnostmi (68 % tuto možnost uvedlo jako velmi významnou a dalších 19 % jako středně významnou).

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Návrh vychází ze zjišťování skutečností a z konzultací s odborníky, zejména u odhadů nákladů a přínosů, včetně modelování nepřímých dopadů a dopadů přesunu přepravy mezi jednotlivými druhy dopravy. Studii věnovanou nákladům a dopadům vypracovali a podpořili externí konzultanti. Externí konzultanti byli také využiti pro modelování nepřímých dopadů a posouzení dopadů přesunu přepravy mezi jednotlivými druhy dopravy.

Úzce zapojeni byli také odborníci ze všech hlavních kategorií zúčastněných stran, z průmyslu i z orgánů členských států, zejména prostřednictvím Fóra pro digitální dopravu a logistiku. To pomohlo zajistit komplexní a multimodální pohled na řešené otázky.

- **Posouzení dopadů**

Opatření obsažená v tomto návrhu vycházejí z výsledků posouzení dopadů. Zpráva o posouzení dopadů [SWD(2018) 184] obdržela kladné stanovisko Výboru Komise pro kontrolu regulace [SEC(2018) 231]. Ve svém stanovisku uvedl Výbor pro kontrolu regulace řadu doporučení ohledně argumentů předložených ve zprávě o posouzení dopadů. Tato doporučení se řešila a souhrnný přehled o tom, jak se postupovalo, poskytuje příloha 1 zprávy o posouzení dopadů.

Po rozsáhlých konzultacích se zúčastněnými stranami, setkáních odborníků, nezávislém výzkumu a vlastní analýze Komise byl posouzen dlouhý seznam opatření zaměřených na dvě hlavní příčiny problému. Seznam byl následně přezkoumán na základě těchto kritérií: i) právní, politická a technická proveditelnost; ii) účelnost; iii) účinnost a iv) proporcionalita. Na základě tohoto počátečního přezkoumání byla řada opatření zavržena.

Vybraná opatření byla seskupena do čtyř různých možností:

- Možnost 1: Plná povinnost členských států zajistit soulad se stávajícím právním rámcem, pokud jde o přijímání elektronických přepravních smluv, s dobrovolnou harmonizací provádění.
- Možnost 2: Plná povinnost orgánů členských států přijímat elektronické přepravní smlouvy s minimální harmonizací provádění.
- Možnost 3: Plná povinnost orgánů členských států přijímat regulační informace nebo dokumentaci o nákladní dopravě s částečně harmonizovaným prováděním.
- Možnost 4: Plná povinnost orgánů členských států přijímat regulační informace nebo dokumentaci o nákladní dopravě s plně harmonizovaným prováděním.

Všechny možnosti obsahovaly z větší části stejný soubor opatření. Tato opatření by se mohla provádět buď v nezávazné podobě jako podpůrná opatření na podporu dobrovolných kroků členských států, nebo v regulační podobě formou přijetí nového specializovaného právního aktu EU a podpisu dvoustranných dohod se třetími zeměmi. Logika tvorby možností sledovala kombinaci těchto opatření s odchylkami kolem dvou os: na jedné straně věcné působnosti politické iniciativy, na straně druhé úrovní regulační síly zásahu.

Poté byla provedena srovnávací analýza účelnosti, účinnosti, nákladů a přínosů daných čtyř možností. Tato analýza ukázala, že: i) provádění možností 3 nebo 4 by přineslo velmi podobný poměr nákladů a přínosů; a ii) obě možnosti by významně přispěly k řešení zjištěných problémů s výrazně vyšší účelností při dosahování specifických a celkových politických cílů než možnosti 1 nebo 2.

Vysoká účelnost možností 3 a 4 plyne na jedné straně ze širší oblasti působnosti informačního pokrytí povinnosti přijímání dokumentů a na straně druhé z konkrétnějších závazných požadavků pro přijímání elektronických prostředků. Povinnost přijímání není definována konkrétními dokumenty, jako je tomu v případě možností 1 a 2, ale „informacemi“ vyžadovanými podle právních předpisů EU a vnitrostátních právních předpisů, které upravují podmínky mezinárodní nákladní dopravy na území členských států EU. Jako takové nejsou zahrnuty pouze elektronické smlouvy o přepravě, ale rovněž veškeré formáty záznamu elektronických informací za předpokladu, že existuje soulad s: i) požadavky platných právních předpisů na informační obsah; a ii) požadavky na elektronické prostředky, pomocí nichž mohou být tyto informace zpřístupněny, stanovenými v rámci navrhovaného nového právního aktu.

**Možnost 3 byla zvolena jako upřednostňovaná varianta politiky**, na jejímž základě byl tento návrh vypracován. Volba mezi možnostmi 3 a 4 zohlednila názory zúčastněných stran i hledisko proporcionality. Zúčastněné strany z námořního, leteckého a železničního odvětví zejména jasně vyjádřily, že ačkoli je multimodální přístup nezbytný, Komise by se měla vyhnout navrhování paušálního řešení<sup>23</sup>. Úvahy se týkají především investic do souvisejících řešení, které již byly v těchto odvětvích provedeny. Tato řešení byla vypracována na základě stávajících ustanovení obsažených v mezinárodních úmluvách a právu EU, jež – jak rovněž zdůraznila právní analýza v této zprávě – jsou specifická pro každý druh dopravy a významně se liší.

Stanovení plně sjednocených technických specifikací týkajících se interoperability pro všechna řešení používaná pro sdělování regulačních informací mezi podniky a správními orgány a ve všech druzích dopravy, jak navrhuje možnost 4, by vyžadovalo vyšší počáteční investice podniků v těchto odvětvích na přizpůsobení se novým požadavkům.

V rámci možnosti 3 by se míra, do níž budou takovéto společné technické specifikace pro různé druhy dopravy stanoveny, určovala na základě konkrétního posouzení dopadů. Účelem tohoto posouzení dopadů by bylo přesněji zjistit minimální nezbytné společné meziodvětvové technické specifikace, jež by zajistily interoperabilitu mezi všemi souvisejícími systémy, které používají orgány, a řešeními podniků, aby se dosáhlo nejlepšího poměru nákladů a přínosů ve vztahu k nákladům podniků na dodržování předpisů a přínosům do budoucna.

Předpokladem založeným na argumentech průmyslových zúčastněných stran je, že lze zajistit dostatečnou úroveň interoperability, aniž by byla vyžadována plná harmonizace požadavků

<sup>23</sup> Viz např. dokumenty obsahující stanovisko Svazu provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA), Světové rady přepravců (WSC) a Společenství evropských železnic (CER) zaslané v reakci na počáteční posouzení dopadů. Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA) se aktivně účastnilo téměř všech pořádaných konzultačních seminářů pro zainteresované strany, kde rovněž jasně vyjádřilo výše uvedený postoj.

pro všechny druhy dopravy. Podle většiny průmyslových zúčastněných stran by interoperabilita konkrétněji vyžadovala minimálně společný multimodální datový slovník<sup>24</sup>. Technické specifikace provádějící jiné požadavky, jako jsou ty, jež se týkají pravosti nebo integrity, lze vypracovat konkrétně pro různé druhy dopravy, pokud by samostatná cílená analýza posouzení dopadů dospěla k závěru, že takový přístup by byl pro některé ze (společných) požadavků nákladově neefektivnější.

**Hlavní očekávané přínosy** upřednostňované možnosti jsou hospodářské a environmentální povahy. Předpokládá se, že průmysl dosáhne za období 2018–2040 úspor ve výši 20–27 miliard EUR ve srovnání se scénářem, kdy by EU nijak nezasáhla (výchozí scénář), a to díky snížení správních nákladů (tj. nákladů spojených se správou a výměnou informací a dokumentace o dopravě). To odpovídá 75–102 milionům hodin ušetřených ročně (nebo 36–49 tisícům ekvivalentů plného pracovního úvazku). Předpokládá se, že provozovatelé silniční dopravy, z nichž 99 % jsou malé a střední podniky, budou mít prospěch odpovídající zhruba 60 % všech úspor správních nákladů v odvětví.

Očekávají se také pozitivní dopady na životní prostředí, a to díky snížení podílu silniční dopravy na celkové dopravě v roce 2030 v porovnání s výchozím scénářem. Odhaduje se, že emise CO<sub>2</sub> za období 2018–2040 se v porovnání s výchozím scénářem kumulativně sníží o přibližně 1 300 tisíc tun, což odpovídá 74 milionům EUR v úsporách externích nákladů. Předpokládá se, že náklady způsobené přetížením dopravy se za stejné období v porovnání s výchozím scénářem sníží o téměř 300 milionů EUR. Navíc by se při průměrných 1–5 kopiích každého dokumentu na dodávku, které by se již netiskly, ušetřilo asi 2–8 miliard listů papíru, neboli ekvivalent 180–900 tisíc stromů ročně.

**Hlavní očekávané náklady** souvisejí s investicemi nezbytnými ke splnění nových požadavků. Náklady pro orgány veřejné moci se v porovnání s výchozím scénářem odhadují na přibližně 268 milionů EUR za celé období zavádění elektronických přepravních dokladů, z čehož 17 milionů EUR souvisí s certifikací poskytovatelů řešení a 251 milionů EUR s prosazováním. Kromě toho se očekává, že vnitrostátní správní orgány budou investovat do nových IT systémů nebo přizpůsobí stávající systémy. Tyto náklady pravděpodobně nebudou vysoké. U podniků se očekává, že náklady na dodržování předpisů se budou pohybovat okolo 4,4 miliardy EUR.

Dopady na zaměstnanost mohou být mírně negativní, nebudou-li pracovníci, kteří se stanou nadbytečnými v důsledku zjednodušení správy dokumentace, přeobsazeni na jiné úkoly. Očekává se, že tento negativní dopad bude do značné míry kompenzován celkovým růstem odvětví. Větší poptávka po IT řešeních a systémech pravděpodobně přinese více příležitostí pro poskytovatele IT, což povede ke zvýšení vysoce kvalifikované zaměstnanosti.

Může dojít k mírným negativním externalitám v porovnání s výchozím scénářem, které by byly způsobeny zvýšením znečištění ovzduší vodní dopravou a jež se odhadují na zhruba 41 milionů EUR za celé období zavádění elektronických přepravních dokladů.

---

<sup>24</sup> Celkem 73 % respondentů se při interaktivním setkání za účelem získání zpětné vazby během semináře o elektronických dokumentech v Tallinnu vyjádřila pro zavedení standardizovaných technických specifikací pro sdílení údajů mezi provozovateli logistiky a orgány veřejné správy. Obdobně sdružení TLF (Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France) navrhovalo zavedení jednotné sady údajů na úrovni EU. Podle cílených pohovorů (zdroj společnost Ecorys a kol.) zdůrazňovala skupina zasilatelů význam společné sady údajů prosazované pomocí právních předpisů EU. Potřeba společné sady údajů byla rovněž výslovně uvedena v dokumentu obsahujícím stanovisko finské vlády k této iniciativě.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Návrh nabízí podstatné zjednodušení a zlepšení účinnosti díky snížení administrativní zátěže hospodářských subjektů při plnění požadavků na regulační informace v souvislosti s přepravou zboží na území Unie.

Očekává se, že **snížené administrativní zátěže** bude dosaženo: zajištěním toho, aby hospodářské subjekty mohly orgánům zpřístupňovat regulační informace elektronicky; a sladěním postupů používaných orgány členských států ke kontrole elektronicky zpřístupněných regulačních informací. Jak bylo zdůrazněno výše, předpokládá se, že správní náklady pro průmysl se značně sníží.

Zvláště malé a střední podniky a mikropodniky budou mít prospěch z možnosti poskytovat orgánům požadované regulační informace jednodušším a standardizovaným způsobem bez ohledu na členský stát nebo příslušné orgány. Je tomu tak proto, že malé a střední podniky a mikropodniky jsou úměrně zranitelnější vůči neefektivní správě a ztraceným pracovním hodinám.

- **Základní práva**

Návrh má dopad na ochranu osobních údajů zaručenou v článku 8 Listiny. Veškeré zpracování osobních údajů podle tohoto návrhu bude probíhat v souladu s právními předpisy EU upravujícími ochranu osobních údajů, zejména s obecným nařízením o ochraně osobních údajů.

#### **4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY**

Upřednostňovaná možnost nemá rozpočtové důsledky.

#### **5. OSTATNÍ PRVKY**

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Komise bude sledovat pokrok, dopady a výsledky této iniciativy pomocí sady monitorovacích a hodnoticích mechanismů. Komise bude měřit pokrok směřující k dosažení specifických cílů nového návrhu.

Požadavky na informace (zprávy, odpovědi na průzkumy) budou pečlivě vyváženy tak, aby zúčastněným stranám nepřinášely další zátěž způsobenou vytvářením nepřiměřených nových požadavků na předkládání zpráv.

Pět let po skončení lhůty pro provedení právního aktu zahájí Komise hodnocení, aby ověřila, zda bylo dosaženo cílů iniciativy. Hodnocení bude založeno na zprávách členských států, šetřeních zúčastněných stran a dalších vstupech (například stížnostech) od provozovatelů dopravy. Hodnocení následně poskytne informace pro budoucí rozhodovací procesy, aby se zajistilo, že budou provedeny nezbytné úpravy v zájmu dosažení stanovených cílů.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Návrh je rozdělen do pěti kapitol. První a poslední kapitola uvádí obecnou oblast působnosti a obsahuje některá horizontální ustanovení, zatímco kapitoly II–IV poskytují podrobnější nástroje.

Článek 1 stanoví oblast působnosti tohoto nařízení.

Článek 2 obsahuje ustanovení o přenesení pravomocí na Komisi, aby mohla měnit jiné než podstatné prvky přílohy 1 tohoto nařízení, v níž jsou uvedeny požadavky na regulační informace spadající do oblasti působnosti nařízení.

Článek 3 obsahuje definice.

Článek 4 stanoví požadavky týkající se elektronického formátu, v němž by regulační informace o dopravě (dále též jen „eFTI“) měly být dotčenými hospodářskými subjekty zpřístupňovány.

Článek 5 stanoví povinnost příslušných orgánů členských států přijímat regulační informace zpřístupněné elektronicky dotčenými hospodářskými subjekty v souladu s podmínkami stanovenými v článku 4.

Článek 6 požaduje, aby příslušné orgány, poskytovatelé služeb eFTI a dotčené hospodářské subjekty přijaly opatření k zajištění důvěrnosti informací, které jsou zpracovávány a vyměňovány v souladu s tímto nařízením.

Článek 7 stanoví povinnost Komise přijmout prováděcí akty, kterými zřídí společnou sadu a dílčí sady údajů v souvislosti s regulačními požadavky spadajícími do oblasti působnosti tohoto nařízení a jimiž stanoví společné postupy a pravidla pro přístup příslušných orgánů k regulačním informacím poskytovaným elektronicky a pro jejich zpracovávání těmito orgány. To by mělo zajistit jednotné uplatňování opatření, jejichž prostřednictvím se provádí povinnost orgánů členských států přijímat regulační informace zpřístupněné elektronicky.

Článek 8 stanoví funkční požadavky na platformy eFTI, jejichž prostřednictvím by dotčené hospodářské subjekty mohly zpřístupňovat regulační informace, a zmocňuje Komisi k přijetí prováděcích aktů, jimiž stanoví podrobná pravidla pro provádění těchto požadavků. Cílem uvedených požadavků je zajistit, aby se správa údajů pomocí těchto platform mohla provádět způsobem, který bude zajišťovat základní aspekty, jako jsou dostupnost, pravost, integrita, důvěrnost a zabezpečení údajů. Tyto požadavky jsou obecné a podrobná pravidla k jejich provádění by měla být rovněž vypracována tak, aby zůstala otevřená pro všechny stávající nebo budoucí technologie, jež by byly schopné tyto funkce zajistit.

Článek 9 stanoví požadavky na poskytovatele služeb eFTI, kteří by dotčeným hospodářským subjektům poskytovali služby týkající se regulačních informací na základě platform eFTI.

Článek 10, článek 11 a článek 12 stanoví pravidla pro certifikační systém platform eFTI a poskytovatelů služeb eFTI.

Článek 13 stanoví podmínky pro svěření přenesené pravomoci Komisi podle tohoto nařízení.

Článek 14 stanoví postup projednávání ve výboru za účelem výkonu pravomoci Komise přijmout prováděcí akty podle tohoto nařízení.

Článek 15 požaduje, aby Komise provedla hodnocení provádění tohoto nařízení za účelem posouzení výkonnosti tohoto nařízení směřující k cíli, k jehož sledování bylo určeno. Požaduje rovněž, aby členské státy byly Komisi nápomocny při shromažďování informací nezbytných k vypracování hodnotící zprávy.

Článek 16 stanoví povinnost členského státu poskytnout každé dva roky konkrétní informace za jednotlivé roky zaměřené na monitorování dopadů provádění tohoto nařízení.

Článek 17 obsahuje ustanovení týkající se dne vstupu v platnost a data použitelnosti tohoto nařízení.



Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY****o elektronických informacích o nákladní dopravě**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91, čl. 100 odst. 2 a čl. 192 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>25</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>26</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Efektivnost nákladní dopravy a logistiky je zásadní pro konkurenceschopnost hospodářství Unie, fungování vnitřního trhu a sociální i hospodářskou soudržnost všech regionů Unie.
- (2) Přepravu zboží doprovází velké množství informací, které jsou mezi podniky navzájem a mezi podniky a orgány veřejné moci stále ještě vyměňovány v tištěné podobě. Používání dokladů v tištěné podobě představuje značnou administrativní zátěž pro provozovatele logistiky.
- (3) Absence jednotného právního rámce na úrovni Unie, který by od orgánů veřejné moci vyžadoval, aby přijímaly příslušné informace o nákladní dopravě, jež požadují právní předpisy, v elektronické podobě, je považována za hlavní důvod nedostatečného pokroku ke zjednodušení a větší efektivnosti, kterých lze dosáhnout díky dostupným elektronickým prostředkům. Nepřijímání informací v elektronické podobě ze strany orgánů veřejné moci má dopad nejen na snadnost komunikace mezi nimi a hospodářskými subjekty, ale nepřímo také brzdí rozvoj zjednodušené elektronické komunikace mezi podniky v celé Unii.
- (4) Některé oblasti dopravního práva Unie od příslušných orgánů vyžadují, aby přijímaly digitalizované informace, zdaleka se to však netýká všech příslušných unijních právních předpisů. Mělo by být možné používat elektronické prostředky ke zpřístupnění regulačních informací o nákladní dopravě orgánům na celém území Unie

---

<sup>25</sup> Úř. věst. C, , s. .

<sup>26</sup> Úř. věst. C, , s. .

a pro všechny příslušné fáze přepravních operací prováděné v Unii. Tato možnost by se navíc měla vztahovat na všechny regulační informace ve všech druzích dopravy.

- (5) Od orgánů členských států by se proto mělo vyžadovat, aby přijímaly elektronicky zpřístupněné informace, kdykoli jsou hospodářské subjekty povinny zpřístupnit informace na důkaz splnění požadavků stanovených v aktech Unie přijatých v souladu s částí třetí hlavou VI Smlouvy nebo – vzhledem k podobnosti situací – s právními předpisy Unie o přepravě odpadů. Totéž by mělo platit v případě, kdy vnitrostátní právní předpisy členského státu týkající se problematiky, již upravuje část třetí hlava VI Smlouvy, vyžadují poskytnutí regulačních informací zcela či zčásti shodných s informacemi, jež se mají poskytovat podle takovýchto právních předpisů Unie.
- (6) Jelikož je toto nařízení určeno pouze k usnadnění poskytování informací, konkrétně elektronickými prostředky, neměla by jím být dotčena ustanovení právních předpisů Unie ani vnitrostátních právních předpisů, která určují obsah regulačních informací, a zejména by nemělo ukládat žádné další požadavky na regulační informace. Jelikož je cílem tohoto nařízení umožnit splnění požadavků na regulační informace pomocí elektronických prostředků namísto dokladů v tištěné podobě, neměla by jím být jinak dotčena příslušná ustanovení Unie ohledně požadavků týkajících se dokumentů, jež se mají používat ke strukturované prezentaci dotyčných informací. Ustanovení právních předpisů Unie o přepravě odpadů, která obsahují procesní požadavky týkající se přepravy, by taktéž měla zůstat tímto nařízením nedotčena. Tímto nařízením by neměla být dotčena ani ustanovení o povinnostech podávat zprávy obsažená v nařízení (EU) č. 952/2013 nebo v prováděcích aktech či aktech v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě.
- (7) Používání elektronických prostředků pro výměnu informací v souladu s tímto nařízením by mělo být organizováno způsobem, který zajistí zabezpečení a bude respektovat důvěrnost citlivých obchodních informací.
- (8) Aby bylo provozovatelům umožněno poskytovat příslušné informace v elektronické podobě stejným způsobem ve všech členských státech, je nezbytné se opírat o společné specifikace, které přijme Komise. Tyto specifikace by měly zajistit interoperabilitu údajů pro různé sady údajů a dílčí sady údajů týkajících se příslušných regulačních informací a určit společné postupy a podrobná pravidla pro přístup příslušných orgánů k těmto informacím a pro jejich zpracování těmito orgány.
- (9) Při definování těchto specifikací by se mělo náležitě přihlížet k příslušným specifikacím výměny údajů stanoveným v příslušném právu Unie a v příslušných evropských a mezinárodních normách pro multimodální výměnu údajů, jakož i k zásadám a doporučením stanoveným v Evropském rámci interoperability<sup>27</sup>, který zajišťuje přístup k poskytování evropských digitálních veřejných služeb, na nichž se členské státy společně dohodly. Měla by být rovněž věnována dostatečná pozornost tomu, aby tyto specifikace zůstaly technologicky neutrální a otevřené inovativním technologiím.
- (10) Toto nařízení by mělo stanovit funkční požadavky vztahující se na platformy založené na informačních a komunikačních technologiích, které by hospodářské subjekty mohly používat ke zpřístupnění regulačních informací o nákladní dopravě v elektronickém formátu (eFTI) příslušným orgánům (platformy eFTI). Měly by být rovněž stanoveny

---

<sup>27</sup> Evropský rámec interoperability – Strategie provádění, sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů (COM(2017) 134 final).

podmínky pro třetí strany – poskytovatele služeb platformem eFTI (poskytovatele služeb eFTI).

- (11) Aby se vytvořila důvěra orgánů členských států i hospodářských subjektů, pokud jde o soulad platformem eFTI a poskytovatelů služeb eFTI s těmito požadavky, příslušné orgány členských států by měly zavést certifikační systém podložený akreditací v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008<sup>28</sup>.
- (12) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro uplatňování povinnosti přijímat regulační informace zpřístupněné v elektronickém formátu podle tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011<sup>29</sup>.
- (13) Prováděcí pravomoci by měly být Komisi svěřeny zejména proto, aby stanovila společnou sadu a dílčí sady údajů v souvislosti s příslušnými požadavky na regulační informace, na něž se vztahuje toto nařízení, jakož i společné postupy a podrobná pravidla pro příslušné orgány ohledně přístupu k informacím a jejich zpracování, když dotčené hospodářské subjekty zpřístupní tyto informace elektronicky, a to včetně podrobných pravidel a technických specifikací.
- (14) Komisi by rovněž měly být svěřeny prováděcí pravomoci, aby stanovila podrobná pravidla pro uplatňování požadavků vztahujících se na platformy eFTI a poskytovatele služeb eFTI.
- (15) Za účelem zajištění řádného uplatňování tohoto nařízení by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, aby mohla:
  - měnit přílohu I část B za účelem začlenění seznamů požadavků na regulační informace obsažených v právních předpisech členských států oznámených Komisi členskými státy v souladu s tímto nařízením;
  - měnit přílohu I část A s cílem zohlednit veškeré akty v přenesené pravomoci nebo prováděcí akty přijaté Komisí, které stanoví nové požadavky Unie na regulační informace v souvislosti s přepravou zboží;
  - měnit přílohu I část B za účelem začlenění veškerých nových ustanovení příslušných vnitrostátních právních předpisů, která zavádějí změny vnitrostátních požadavků na regulační informace nebo stanoví nové příslušné požadavky na regulační informace spadající do oblastí působnosti tohoto nařízení, oznámených Komisi členskými státy v souladu s tímto nařízením;
  - doplnit určité technické aspekty tohoto nařízení, zejména pokud jde o pravidla pro certifikaci platformem eFTI a poskytovatelů služeb eFTI.
- (16) Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních

---

<sup>28</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

<sup>29</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

předpisů ze dne 13. dubna 2016<sup>30</sup>. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států, přičemž jejich odborníci mají automaticky přístup na jednání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

- (17) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž zajištění jednotného přístupu orgánů členských států k přijímání informací o nákladní dopravě zpřístupněných elektronicky, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich vzhledem k potřebě stanovit společné požadavky může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality, jak je stanovena v uvedeném článku, nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů.
- (18) Zpracování osobních údajů elektronickými prostředky vyžadované jako součást regulačních informací o nákladní dopravě by mělo být prováděno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679<sup>31</sup>.
- (19) Komise by měla provést hodnocení tohoto nařízení. Měly by být shromážděny informace za účelem získání podkladů pro toto hodnocení a posouzení toho, zda právní předpisy směřují k cílům, které sledují.
- (20) Toto nařízení nelze účinně uplatňovat dříve, než vstoupí v platnost akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty v něm stanovené. Proto by se toto nařízení mělo stát použitelným s účinností od [vložit prosím datum], aby byl Komisi poskytnut čas na přijetí těchto aktů.
- (21) Evropský inspektor ochrany údajů byl konzultován v souladu s čl. 28 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001<sup>32</sup> a vydal stanovisko dne xx XXX 20xx<sup>33</sup>,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

## KAPITOLA I

### OBECNÁ USTANOVENÍ

#### *Článek 1*

#### *Předmět a oblast působnosti*

1. Toto nařízení stanoví právní rámec pro sdělování regulačních informací týkajících se přepravy zboží na území Unie v elektronické podobě. Za tímto účelem toto nařízení:
  - a) stanoví podmínky, za nichž je od příslušných orgánů členských států požadováno, aby přijímaly regulační informace, když jsou dotčenými hospodářskými subjekty zpřístupněny elektronicky;

<sup>30</sup> Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>31</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

<sup>32</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1).

<sup>33</sup> Úř. věst. C ...

- b) stanoví pravidla pro poskytování služeb souvisejících se zpřístupňováním regulačních informací dotčenými hospodářskými subjekty v elektronické podobě.
2. Toto nařízení se vztahuje na požadavky na regulační informace vymezené v aktech Unie, kterými se stanoví podmínky pro přepravu zboží na území Unie v souladu s částí třetí hlavou VI Smlouvy nebo podmínky pro přepravu odpadů. Ve vztahu k přepravě odpadů se toto nařízení nevztahuje na kontroly prováděné celními úřady stanovené v příslušných ustanoveních Unie. Akty Unie, na které se toto nařízení vztahuje, a odpovídající požadavky na regulační informace jsou uvedeny v části A přílohy I.

Toto nařízení se vztahuje rovněž na požadavky na regulační informace stanovené v právních předpisech členských států, které se zabývají problematikou, již upravuje část třetí hlava VI Smlouvy, a které vyžadují poskytnutí informací zcela či zčásti shodných s informacemi, jež se mají poskytovat podle požadavků na regulační informace uvedených v prvním pododstavci.

Vnitrostátní právní předpisy a odpovídající požadavky na regulační informace podle druhého pododstavce jsou uvedeny v části B přílohy I v souladu s postupem stanoveným v čl. 2 písm. b).

3. Členské státy oznámí Komisi nejpozději do [*Úřad pro publikace: vložte datum jeden rok od vstupu tohoto nařízení v platnost*] ustanovení vnitrostátních právních předpisů a odpovídající požadavky na regulační informace uvedené v odst. 2 druhém pododstavci, aby mohly být zahrnuty do části B přílohy I. Členské státy oznámí Komisi rovněž každé následně přijaté nové ustanovení vnitrostátních právních předpisů, na něž se vztahuje odst. 2 druhý pododstavec a které zavádí změny uvedených požadavků na regulační informace nebo stanoví nové příslušné požadavky na regulační informace, a to do jednoho měsíce od přijetí takového ustanovení.

## *Článek 2 Změny přílohy I*

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 13, pokud jde o změny přílohy I za účelem:

- a) zahrnutí odkazu na veškeré akty v přenesené pravomoci nebo prováděcí akty přijaté Komisí, které stanoví nové požadavky na regulační informace v souvislosti s právními akty Unie, jimiž se řídí přeprava zboží v souladu s částí třetí hlavou VI Smlouvy;
- b) začlenění odkazů na vnitrostátní právní předpisy a požadavky na regulační informace oznámené členskými státy v souladu s čl. 1 odst. 3.

## *Článek 3 Definice*

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „regulačními informacemi“ informace předkládané v podobě dokumentu či nikoli, které se týkají přepravy nákladu na území Unie, včetně tranzitu, jež musí dotčený hospodářský subjekt zpřístupnit v souladu s ustanoveními uvedenými v čl. 1 odst. 2, aby prokázal splnění příslušných požadavků dotyčných aktů;

- 2) „požadavkem na regulační informace“ požadavek, aby byly poskytnuty regulační informace;
- 3) „elektronickými informacemi o nákladní dopravě“ (eFTI) jakýkoli soubor datových prvků zpracovaný formou elektronické podpory pro účely výměny regulačních informací mezi dotčenými hospodářskými subjekty a s příslušnými orgány veřejné moci;
- 4) „zpracováním“ jakákoliv operace nebo soubor operací s elektronickými informacemi o nákladní dopravě, které jsou prováděny pomocí či bez pomoci automatizovaných postupů, jako jsou shromáždění, zaznamenání, uspořádání, strukturování, uložení, přizpůsobení nebo pozměnění, vyhledání, nahlédnutí, použití, zpřístupnění přenosem, šíření nebo jakékoliv jiné zpřístupnění, seřazení či zkombinování, omezení, výmaz nebo zničení;
- 5) „platformou eFTI“ jakékoli řešení založené na informačních a komunikačních technologiích (IKT), jako jsou operační systém, operační prostředí nebo databáze, určené k použití za účelem zpracování eFTI;
- 6) „vývojářem platformy eFTI“ jakákoliv fyzická nebo právnická osoba, která vyvinula nebo získala platformu eFTI, ať už pro účely zpracování regulačních informací týkajících se její vlastní hospodářské činnosti, nebo pro uvedení této platformy na trh;
- 7) „službou eFTI“ služba spočívající ve zpracování eFTI pomocí platformy eFTI, a to samostatně nebo v kombinaci s jinými řešeními IKT včetně jiné platformy eFTI;
- 8) „poskytovatelem služby eFTI“ jakákoliv fyzická nebo právnická osoba, která na základě smlouvy poskytuje službu eFTI dotčeným hospodářským subjektům;
- 9) „dotčeným hospodářským subjektem“ jakýkoli provozovatel dopravy nebo logistiky nebo jakákoliv jiná fyzická či právnická osoba, která je odpovědná za zpřístupnění regulačních informací příslušným orgánům v souladu s příslušným požadavkem na regulační informace;
- 10) „pro člověka čitelným formátem“ způsob znázornění údajů v elektronické podobě, který může fyzická osoba použít jako zdroj informací bez jakéhokoliv dalšího zpracování;
- 11) „strojově čitelným formátem“ způsob znázornění údajů v elektronické podobě, který lze použít k automatickému zpracování strojem;
- 12) „subjektem posuzování shody“ subjekt posuzování shody ve smyslu čl. 2 bod 13 nařízení (ES) č. 765/2008, který je v souladu s uvedeným nařízením akreditován pro provádění posuzování shody platformy eFTI nebo poskytovatele služby eFTI.

## **KAPITOLA II**

### **REGULAČNÍ INFORMACE ZPŘÍSTUPNĚNÉ ELEKTRONICKY**

#### *Článek 4*

#### *Požadavky na dotčené hospodářské subjekty*

1. Pokud dotčené hospodářské subjekty zpřístupňují regulační informace elektronicky, činí tak na základě údajů zpracovaných certifikovanou platformou eFTI a případně

certifikovaným poskytovatelem služby eFTI. Regulační informace se zpřístupní ve strojově čitelném formátu a na žádost příslušného orgánu také v pro člověka čitelném formátu.

Informace ve strojově čitelném formátu se zpřístupní pomocí ověřeného a zabezpečeného připojení ke zdroji dat platformy eFTI. Dotčené hospodářské subjekty sdělí internetovou adresu, která umožňuje přístup k informacím, společně se všemi dalšími prvky nezbytnými k tomu, aby příslušnému orgánu umožnily konkrétně identifikovat regulační informace.

Informace v pro člověka čitelném formátu se zpřístupní na místě na obrazovkách elektronických zařízení vlastněných dotčeným hospodářským subjektem nebo příslušnými orgány.

2. Členské státy přijmou opatření, aby svým příslušným orgánům umožnily zpracovávat regulační informace zpřístupněné dotčenými hospodářskými subjekty ve strojově čitelném formátu podle odst. 1 druhého pododstavce v souladu s ustanoveními stanovenými Komisí podle článku 7.

#### *Článek 5*

##### *Přijímání příslušnými orgány*

Příslušné orgány členských států přijímají regulační informace zpřístupněné dotčenými hospodářskými subjekty v elektronické podobě v souladu s článkem 4.

#### *Článek 6*

##### *Důvěrné obchodní informace*

Příslušné orgány, poskytovatelé služeb eFTI a dotčené hospodářské subjekty přijmou opatření, aby byla zajištěna důvěrnost obchodních informací zpracovávaných a vyměňovaných v souladu s tímto nařízením.

#### *Článek 7*

##### *Společná sada údajů eFTI, postupy a pravidla pro přístup*

Komise v prováděcích aktech stanoví:

- a) společnou sadu a dílčí sady údajů eFTI v souvislosti s příslušnými požadavky na regulační informace, včetně odpovídajících definic pro každý datový prvek zahrnutý do společné sady a dílčích sad údajů;
- b) společné postupy a podrobná pravidla včetně společných technických specifikací pro přístup příslušných orgánů k platformám eFTI a také včetně postupů pro zpracování regulačních informací zpřístupněných dotčenými hospodářskými subjekty v elektronické podobě.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.

## KAPITOLA III

### PLATFORMY A SLUŽBY eFTI

#### ODDÍL 1

#### POŽADAVKY NA PLATFORMY A SLUŽBY eFTI

##### *Článek 8*

##### *Funkční požadavky na platformy eFTI*

1. Platformy eFTI používané pro zpracování regulačních informací poskytují funkce, které zajistí, aby:
  - a) osobní údaje mohly být zpracovávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679;
  - b) obchodní údaje mohly být zpracovávány v souladu s článkem 6;
  - c) mohly být zřízeny jedinečné elektronické identifikační odkazy propojující zpracovávané údaje a fyzickou dodávku určené sady zboží, k níž se tyto údaje vztahují, a to od místa původu po místo určení, v souladu s podmínkami jediné přepravní smlouvy a bez ohledu na množství nebo počet nádob, balení nebo kusů;
  - d) údaje mohly být zpracovávány výhradně na základě povoleného a ověřeného přístupu;
  - e) všechny operace zpracování byly řádně zaznamenány s cílem umožnit přinejmenším identifikaci každé jednotlivé operace, fyzické či právnické osoby, která operaci provedla, a rozčlenění operací na jednotlivé datové prvky; pokud operace zahrnuje změnu nebo výmaz stávajícího datového prvku, původní datový prvek se uchová;
  - f) údaje mohly být archivovány a zůstaly přístupné po vhodnou dobu v souladu s příslušnými požadavky na regulační informace;
  - g) údaje byly chráněny před zneužitím a krádeží;
  - h) zpracovávané datové prvky odpovídaly společné sadě a dílčím sadám údajů eFTI a mohly být zpracovávány v kterémkoli úředním jazyce Unie.
2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme podrobná pravidla pro požadavky stanovené v odstavci 1. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.

##### *Článek 9*

##### *Požadavky na poskytovatele služeb eFTI*

1. Poskytovatelé služeb eFTI zajistí, aby:
  - a) údaje byly zpracovávány pouze oprávněnými uživateli a na základě jasně definované uživatelské role a práv ke zpracování v rámci platformy eFTI v souladu s příslušnými požadavky na regulační informace;
  - b) se údaje ukládaly a zůstaly přístupné po vhodnou dobu v souladu s příslušnými požadavky na regulační informace;



- c) orgány měly okamžitý přístup k regulačním informacím týkajícím se nákladní přepravní operace zpracovávané pomocí jejich platformy eFTI, je-li tento přístup orgánům poskytnut dotčeným hospodářským subjektem;
  - d) údaje byly přiměřeně zabezpečeny, a to i proti neoprávněnému nebo protiprávnímu zpracování a proti náhodné ztrátě, zničení či poškození.
2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme podrobná pravidla pro požadavky stanovené v odstavci 1. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.

## **ODDÍL 3**

### **CERTIFIKACE**

#### *Článek 10*

##### *Subjekty posuzování shody*

1. Subjekty posuzování shody jsou akreditovány podle nařízení (ES) č. 765/2008 pro účely provádění certifikace platformem eFTI a poskytovatelů služeb, jak je stanoveno v člancích 11 a 12 tohoto nařízení.
2. Pro účely akreditace musí subjekt posuzování shody splňovat požadavky stanovené v příloze II.
3. Členské státy vedou aktualizovaný seznam akreditovaných subjektů posuzování shody a platformem eFTI a poskytovatelů služeb eFTI certifikovaných těmito subjekty v souladu s články 11 a 12. Seznam veřejně zpřístupní na oficiálních internetových stránkách vlády. Seznam se pravidelně aktualizuje, a to nejpozději ke dni 31. března každého roku.
4. Ke dni 31. března každého roku předloží členské státy Komisi seznamy uvedené v odstavci 3 společně s adresou internetových stránek, kde jsou tyto seznamy zveřejněny. Komise zveřejní odkazy na tyto internetové adresy na své oficiální internetové stránce.

#### *Článek 11*

##### *Certifikace platformem eFTI*

1. Na žádost vývojáře platformy eFTI posoudí subjekty posuzování shody soulad platformy eFTI s požadavky stanovenými v čl. 8 odst. 1. Je-li posouzení kladné, je vydáno osvědčení o shodě. Je-li posouzení zamítavé, subjekt posuzování shody informuje žadatele, proč platforma nesplňuje uvedené požadavky.
2. Subjekty posuzování shody vedou aktuální seznam certifikovaných platformem eFTI a platformem, které obdržely zamítavé posouzení. Aktualizovaný seznam se předává dotčeným příslušným orgánům pokaždé, když je vydáno osvědčení nebo zamítavé posouzení.
3. Informace zpřístupněné příslušným orgánům pomocí certifikované platformy eFTI doprovází certifikační ochranná známka.
4. Vývojář platformy eFTI zažádá o opětovné posouzení své certifikace, pokud byly technické specifikace přijaté prováděcími akty uvedenými v čl. 7 odst. 2 revidovány.

5. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 13, aby doplnila toto nařízení o pravidla pro certifikaci, používání certifikační ochranné známky a obnovení certifikace platformy eFTI.

#### *Článek 12*

#### *Certifikace poskytovatelů služeb eFTI*

1. Na žádost poskytovatele služeb eFTI posoudí subjekt posuzování shody soulad poskytovatele služeb eFTI s požadavky stanovenými v čl. 9 odst. 1. Je-li posouzení kladné, je vydáno osvědčení o shodě. Je-li posouzení zamítavé, subjekt posuzování shody informuje žadatele, proč poskytovatel nesplňuje uvedené požadavky.
2. Subjekty posuzování shody vedou aktuální seznam certifikovaných poskytovatelů služeb eFTI a poskytovatelů, kteří obdrželi zamítavé posouzení. Aktualizovaný seznam se zpřístupní dotčeným příslušným orgánům pokaždé, když je vydáno osvědčení nebo zamítavé posouzení.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 13, aby doplnila toto nařízení o pravidla pro certifikaci poskytovatelů služeb eFTI.

### **KAPITOLA IV**

## **PŘENESENÍ PRAVOMOCÍ A PROVÁDĚCÍ USTANOVENÍ**

#### *Článek 13*

#### *Výkon přenesené pravomoci*

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je Komisi svěřena za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 2, čl. 11 odst. 5 a čl. 12 odst. 3 je Komisi svěřena na dobu neurčitou od [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 2, čl. 11 odst. 5 a čl. 12 odst. 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 2, čl. 10 odst. 5 a čl. 11 odst. 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

*Článek 14*  
*Postup projednávání ve výboru*

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

**KAPITOLA V**

**ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

*Článek 15*  
*Přezkum*

1. Komise provede hodnocení tohoto nařízení nejpozději do [pět let od data použitelnosti tohoto nařízení] a předloží zprávu o hlavních zjištěních Evropskému parlamentu, Radě a Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru.
2. Členské státy poskytnou Komisi informace nezbytné k vypracování této zprávy.

*Článek 16*  
*Sledování*

Členské státy poskytnou Komisi jednou za dva roky a poprvé nejpozději do [dva roky od data použitelnosti tohoto nařízení] tyto informace:

1. počet příslušných orgánů, které provedly opatření za účelem zajištění přístupu k informacím zpřístupněným dotčenými hospodářskými subjekty a jejich zpracování v souladu s čl. 4 odst. 2;
2. počet dotčených hospodářských subjektů, které zpřístupnily regulační informace příslušným orgánům členského státu v souladu s čl. 4 odst. 1, rozdělený podle druhů dopravy.

Informace se poskytnou za každý rok spadající do období, o němž se podává zpráva.

*Článek 17*  
*Vstup v platnost a použitelnost*

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se od [Úřad pro publikace: vložte datum čtyři roky od data vstupu v platnost].

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament*

*předseda*

*Za Radu*

*předseda*