



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 22 май 2018 г.  
(OR. en)

9060/18

---

---

**Междуинституционално досие:  
2018/0140 (COD)**

---

---

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

#### **ПРЕДЛОЖЕНИЕ**

---

От: Генералния секретар на Европейската комисия,  
подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор

Дата на получаване: 17 май 2018 г.

До: Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на  
Европейския съюз

---

№ док. Ком.: COM(2018) 279 final

---

Относно: Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА  
СЪВЕТА относно електронната информация за товарни превози

---

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2018) 279 final.

---

Приложение: COM(2018) 279 final



Брюксел, 17.5.2018 г.  
COM(2018) 279 final

2018/0140 (COD)

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**относно електронната информация за товарни превози**

(текст от значение за ЕИП)

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

## **ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ**

### **1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО**

- **Основания и цели на предложението**

Технологичните промени засягат всички области на обществото и икономиката и преобразяват живота на гражданите на ЕС. Транспортът не прави изключение от тази тенденция. Новите технологии радикално променят картината на мобилността. На този фон ЕС и неговата промишленост трябва да посрещнат това предизвикателство, така че да се превърнат в световен лидер в областта на иновациите, цифровизацията и декарбонизацията. Поради това Комисията възприе всеобхватен подход, за да гарантира, че политиките на ЕС в областта на мобилността отразяват тези политически приоритети, като прие три пакета за мобилност „Европа в движение“.

След стратегията за мобилност с ниски емисии през май и ноември 2017 г. Комисията прие два пакета за мобилност. В тези пакети е изложена положителна програма за изпълнение на стратегията за мобилност с ниски емисии и за гарантиране на безпроблемен преход към чиста, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички. Европейският парламент и Съветът следва да гарантират бързото приемане на предложенията.

Инициативата е част от третия пакет „Европа в движение“, с който се изпълнява обновената стратегия за промишлената политика от септември 2017 г., и е предназначена за завършване на процеса по подпомагане на Европа да извлече пълна полза от модернизацията на мобилността. От съществено значение е бъдещата система за мобилност да бъде безопасна, чиста и ефективна за всички граждани на ЕС. Целта е европейската мобилност да стане по-безопасна и по-достъпна, европейската промишленост — по-конкурентоспособна, европейските работни места — по-сигурни, както и по-чисти и по-добре пригодени към необходимостта от справяне с изменението на климата. За тази цел ще бъде необходима пълната ангажираност на ЕС, държавите членки и заинтересованите страни, не на последно място чрез укрепване на инвестициите в транспортна инфраструктура.

През последните 20 години общият товарен превоз в ЕС се е увеличил с почти 25 %<sup>1</sup>, като прогнозата е през 2015—2050 г. да се увеличи допълнително с 51 %<sup>2</sup>. Цялото това движение на стоки се придружава от голямо количество информация, която се обменя между множество страни както в частния, така и в публичния сектор. Днес тази информация най-често се разпечатва на хартия, в множество документи в стандартен формат.

При около 99 % от трансграничните транспортни операции на територията на ЕС на един или друг етап от операцията все още са необходими документи на хартиен носител<sup>3</sup>. Сега цифровизацията на обмена на информация има потенциала значително

---

<sup>1</sup> Измерено в милиарди тонкилометри (tkm). Източник: Транспортът в ЕС в цифри за 2017 г.

<sup>2</sup> Описание на развитията при текущите тенденции и политики (т.е. базовата линия) е налично в приложение 4 към придружаващия доклад за оценка на въздействието.

<sup>3</sup> По-специално в един или друг момент по време на транспортната операция за тях се изискват документи на хартиен носител. С други думи едва 1 % от тези операции са придружени от изцяло цифров обмен на информация и документи. Техният дял обаче варира в зависимост от вида транспорт. Оценка е изготвена въз основа на допълнителното проучване на Ecorys et al. (2008 г.) във връзка с оценката на въздействието.

да подобри ефективността на транспорта и следователно да допринесе за гладкото функциониране на единния пазар.

Комисията извърши оценка на въздействието по отношение на пречките пред цифровизацията на документите за товарни превози и възможностите да се подпомогне по-широкото използване на електронни документи и обмен на информация. Основният проблем, който тя установи, е ниската и варираща степен на приемане от органите на информация или документи, предоставени от предприятията по електронен път, когато органите изискват от тях да предоставят доказателство за съответствие с регулаторните условия за превоза на стоки на територията на различните държави членки.

Зад този проблем стоят два основни фактора:

- а) **разпокъсана правна рамка**, в която са определени **непоследователни задължения** за органите при приемане на електронна информация или документи<sup>4</sup>, и разрешаването на различни административни практики за тяхното изпълнение; и
- б) **разпокъсана ИТ среда**, характеризираща се с множество **оперативно несъвместими системи/решения** за обмен на електронна транспортна информация и документация както за комуникация от предприятия до администрация, така и за комуникация между предприятия.

Двата фактора се подсилват взаимно. Разпокъсаното законодателство и произтичащата от това липса на приемане от страна на органите отблъскват инвестициите в цифрови решения за електронни документи. Разпокъсаната ИТ среда, и по-специално липсата на добре установени или оперативно съвместими решения подкопава доверието на органите в използването на електронни документи.

Вследствие на това голяма част оператори на товарен транспорт и други заинтересовани страни от транспортния бизнес в ЕС продължават да използват документи на хартиен носител. Това възпрепятства постигането на значително повишаване на ефективността за различните участници на пазара, и по-специално в мултимодалния и трансграничния транспорт, и възпрепятства функционирането на единния пазар на ЕС.

Комисията призна необходимостта от насърчаване на приемането и използването на транспортни документи в редица политически инициативи: Бялата книга за транспорта от 2011 г.<sup>5</sup>, стратегията за цифров единен пазар от 2015 г.<sup>6</sup>, Приоритетите за стандартизацията в областта на ИКТ за цифровия единен пазар от 2016 г.<sup>7</sup> и Плана за действие на ЕС за електронно управление за периода 2016—2020 г.<sup>8</sup>. Необходимостта от намеса е призната и от широк набор от заинтересовани страни.

От 2015 г. участниците във Форума за цифров транспорт и логистика (DTLF) — експертна група на Комисията, съставена от повече от сто частни и публични

---

<sup>4</sup> Представената по електронен път информация, която понастоящем се съдържа в документите на хартиен носител, не е необходимо да представлява *формат* на документ в смисъла на стандартизирано представяне на данните. В този смисъл терминът „документи“ може да бъде подвеждащ. В приложение 8 към придружаващия доклад за оценка на въздействието е представено обяснение за ползите от преминаване от основан на документа към основан на данните подход.

<sup>5</sup> [COM\(2011\) 0144](#), стр. 13, 19.

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

<sup>7</sup> COM(2016) 176, стр. 11.

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

заинтересовани страни<sup>9</sup> — неколккратно подчертаха необходимостта от намеса на равнище ЕС с цел подпомагане на по-обширното внедряване на електронни транспортни документи. През октомври 2017 г. в Декларацията от Талин относно електронното управление държавите членки настоятелно призовават Комисията да ускори усилията си за постигане на ефективни, съсредоточени върху потребителя електронни процедури в ЕС, като отбелязват значението на плана за електронно управление<sup>10</sup> и визията за европейската рамка за оперативна съвместимост<sup>11</sup>.

През ноември по време на дните на цифровия транспорт в Талин няколко публични и частни заинтересовани страни от всички сектори на транспорта стигнаха до заключението, че е крайно време да се извлекат ползите от цифровизацията, включително безкнижния обмен на данни<sup>12</sup>. Като последващо действие в своите заключения относно цифровизацията на транспорта през декември 2017 г. Съветът призова Комисията да продължи работата си с DTLF с цел разработване на „мерки за подкрепа“<sup>13</sup> на по-системното използване и приемане на електронни документи и хармонизиран обмен на информация и данни в логистичната верига<sup>14</sup>. През май 2017 г. Парламентът вече беше поискал от Комисията и да „новиши степенята на хармонизация за превоза на пътници и превоза на стоки“, и да „ускори задължителното използване на ... електронни товарителници (e-CMR)“<sup>15</sup>.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Предложението е в съответствие с текущите законодателни разпоредби на ЕС относно електронния обмен на информация, приложим в транспортния сектор. Тези законодателни разпоредби значително се различават от гледна точка на: i) своя материален обхват — т.е. съответните информация или документи; ii) регулаторната цел, поради която се изискват информацията или документите; iii) това дали е осигурена възможността за съобщаване на информацията по електронен път; и iv) дали при осигуряване на тази възможност са предоставени по-подробни технически спецификации относно средствата за електронна комуникация и формата на електронната информация или документите. С настоящото предложение се допълва съществуващото в тази област законодателство на ЕС, а в случай на определени специфични за даден транспортен сектор актове на ЕС тези актове се допълват чрез по-подробни функционални изисквания и технически спецификации.

В Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета<sup>16</sup> се предвижда, че правната сила и допустимостта на електронен документ като доказателство в съдебни производства не могат да бъдат оспорени единствено на основание, че той е

<sup>9</sup> [DTLF](#) е създаден от Комисията през април 2015 г. (Решение C(2015)2259), за да осигури платформа, в която държавите членки и съответните заинтересовани страни от областта на транспорта и логистиката могат да обменят технически знания, да си сътрудничат и да се координират с оглед да подпомагат мерките за насърчаване на ефективен електронен обмен на информация в областта на транспорта и логистиката.

<sup>10</sup> [Декларацията от Талин относно електронното управление](#) е подписана на срещата на министрите по време на естонското председателство на Съвета на ЕС на 6 октомври 2017 г.

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

<sup>12</sup> Декларацията от дните на цифровия транспорт е подписана в Талин на 10 ноември 2017 г. и е достъпна на [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).

<sup>13</sup> P8\_TA(2017)0228.

<sup>14</sup> Заключение на Съвета относно цифровизацията на транспорта, 15050/17, 5.12.2017 г.

<sup>15</sup> Резолюция на Европейския парламент [2017/2545\(RSP\)](#) от 18 май 2017 г. относно автомобилния транспорт в ЕС.

<sup>16</sup> Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета относно електронната идентификация и удостоверителните услуги при електронни трансакции на вътрешния пазар и за отмяна на Директива 1999/93/ЕО (ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 73).

в електронна форма. В него са изложени също условията за трансгранично признаване и приемане на средства за електронна идентификация и удостоверителни услуги в рамките на вътрешния пазар. С него обаче държавите членки не се задължават да приемат електронни документи или съдържащата се в тях информация като доказателство в случаи, различни от съдебни производства. С установяването на единна за Съюза законодателна рамка, според която се изисква трансгранично приемане на електронна информация за товарни превози от страна на публичните органи, с настоящото предложение се допълват разпоредбите в този регламент.

Регламент (ЕС) № 952/2013 относно Митническият кодекс на Съюза<sup>17</sup> и Директива № 2010/65/ЕС относно формалностите за даване на сведения за кораби<sup>18</sup> вече съдържат определени разпоредби, които позволяват изпълнението на формалности за даване на сведения посредством съобщаване на информация по електронен път, включително и по отношение на товарите и съответно транспортната операция. Настоящото предложение има за цел да се разреши съобщаването по електронен път с цел изпълнение на регулаторните изисквания за информация също и отвъд входните пунктове или преди изходните пунктове на ЕС на цялата територия на Съюза. Следователно, от географска гледна точка, обхватът на тази инициатива започва там, където свършва този на Регламента относно митническият кодекс на Съюза и/или Директивата относно формалностите за даване на сведения за кораби (RFD) (или обратното — свършва там, където започва този на последния).

От гледна точка обаче на транспортните операции, засегнати от изискванията за информация, тези обхвати се припокриват: настоящата инициатива засяга както чисто международния транспорт в рамките на ЕС (който не попада в обхвата на регламента относно митническият кодекс на Съюза или на този на Директивата относно формалностите за даване на сведения за кораби), така и международния транспорт с произход, местоназначение или който преминава през територията на държава — членка на ЕС. В резултат на това комбинираното приложение на настоящата инициатива и това на тези два акта на ЕС допълнително ще улесни международния товарен транспорт с отправна точка и местоназначение извън ЕС, както и превоза по море в рамките на ЕС. То ще даде възможност за използване на електронни средства за предаване на регулаторна информация относно товарния транспорт на органите не само на входния и изходния пункт на ЕС, но и на цялата територия на ЕС.

Във връзка със законодателството на Съюза, с което се регулират условията на транспорта на територията на Съюза, с настоящото предложение не се изменят съществуващи разпоредби в съществуващи свързани актове, а по-скоро то има за цел да се гарантира:

- а) **установяване на единна правна рамка** за приемане, включително на специфичните изисквания, на електронна информация или документи, съдържащи тази информация, в случай на правни актове, които:

---

<sup>17</sup> Регламент (ЕС) № 952/2013 за създаване на Митнически кодекс на Съюза; Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията за определяне на подробни правила за прилагането на някои разпоредби на Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Митнически кодекс на Съюза; Делегиран регламент (ЕС) 2015/2446 на Комисията за допълнение на Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета за определяне на подробни правила за някои от разпоредбите на Митническият кодекс на Съюза.

<sup>18</sup> Директива № 2010/65/ЕС относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки.

- или изобщо **не предвиждат** възможност за представяне на информацията/документите по електронен път, а именно:
- Регламент № 11/1960 относно премахване на дискриминацията при определяне на транспортните тарифи и условия;
- Директива 92/106/ЕИО на Съвета относно създаването на общи правила за комбиниран транспорт на товари между държавите членки; и
- Регламент (ЕО) № 1072/2009 относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари; или
- **включват такава възможност, но в тях не се посочва или е посочено в много ограничена степен** по какъв начин тази информация следва да се представя по електронен път, а именно:
- Директива 2008/68/ЕО относно вътрешния превоз на опасни товари по железопътните, автомобилните и вътрешните водни пътища;
- Регламент (ЕО) № 2015/1998 за прилагане на Регламент (ЕО) № 300/2008 относно общите правила в областта на сигурността на въздухоплаването;
- Регламент (ЕО) № 1013/2006 относно превози на отпадъци;
- предложенията, които понастоящем се разглеждат от Европейския парламент и от Съвета, за преразглеждане на Директива 92/106/ЕИО и съответно на Регламент (ЕО) № 1072/2009 (Предложение № 2017/0123 (COD)).
- б) **оперативната съвместимост на различните ИТ системи**, използващи се понастоящем за правните актове, които:
- вече съдържат **много подробни технически спецификации**: относно формата на обмен на електронни данни и съобщения с цел приемане от органите на определена информация, свързана със стоки и с транспортна операция, независимо от въпросния вид транспорт, а именно Регламент (ЕС) № 952/2013 относно митническия кодекс на Съюза и неговите актове за изпълнение и делегирани актове и Директива 2010/65/ЕС относно формалностите за даване на сведения за кораби;
- съдържат **подробни, но специфични за вида транспорт спецификации**, а именно Регламент № 164/2010 на Комисията относно техническите спецификации за електронно корабно докладване при вътрешното корабоплаване, посочен в член 5 от Директива 2005/44/ЕО относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) и Регламент (ЕС) № 1305/2014 на Комисията относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ на железопътната система на Европейския съюз (ТСОС ТПТП).
- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Общата цел на инициативата е да се даде възможност за по-широко използване на цифрови технологии, за да се допринесе за: i) премахване на пречките пред безпроблемното функциониране на единния пазар; ii) модернизация на икономиката; и iii) повишаване на ефективността на транспортния сектор. Чрез въвеждане на единни условия за допълнително развитие и внедряване на цифрови технологии за електронен

обмен на информация за товарни превози с нея ще се допринесе и за развитието на цифровия единен пазар.

## **2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ**

### **• Правно основание**

Правното основание е член 91, член 100, параграф 2 и член 192, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). .

В член 91 и съответно в член 100, параграф 2, които трябва да се тълкуват в светлината на член 90, според който се изисква държавите членки да следват обща транспортна политика, е изложено изискването Европейският парламент и Съветът да въведат общи правила, приложими за международния транспорт до или от територията на държава членка или който преминава през територията на една или повече държави членки, и съответно подходящи разпоредби за морския и въздушния транспорт.

В член 192, параграф 1, който трябва да се тълкува в светлината на член 191, се предвижда, че Европейският парламент и Съветът приемат решения относно действията, които Съюзът трябва да предприеме, за да постигне целта за защита, наред с другото, на човешкото здраве и околната среда.

### **• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

Едностранните инициативи на държавите членки за улесняване на внедряването на електронни транспортни документи и обмен на информация биха имали ограничен ефект, ако в други държави членки, чиято територия също е засегната от въпросните транспортни операции, не се предприемат сходни действия.

Същевременно дори ако в повечето държави — членки на ЕС, се приеме законодателство, с което се улеснява използването на електронни документи, има значителен риск всяка държава членка да приеме различни изисквания за валидност и автентичност на електронните документи и съобщаването на регулаторна информация в по-общ план. На практика електронните документи и съобщаването на електронна регулаторна информация, които отговарят на изискванията за приемане в една държава членка, не биха били приети в друга(и), което ще създаде пречки в единния пазар на ЕС.

Следователно най-подходящото равнище за разрешаване на проблема и причините за него е равнище ЕС, при което може да бъде определен единен подход за приемането на електронни документи и общи стандарти за това. В това отношение настоящата инициатива стига по-далеч и допълва вече предприети на равнище ЕС мерки за гарантиране на единни условия за приемане на електронна информация и документи за товарни превози, включително чрез осигуряване на доверието в електронните средства, използвани за тяхното предаване<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Включително рамката за трансграничното използване на системи за електронна идентификация и електронни подписи, както е предвидено в регламента относно електронната идентификация и удостоверителните услуги.

## • Пропорционалност

Предложението съдържа мерки, предназначени за постигане на три отделни специфични политически цели, с които пряко се засягат двете основни установени причини за проблема.

За справяне с основната причина за проблема, а именно различаващата се и в ограничена степен конкретизирана правна рамка, настоящото предложение съдържа мерки за:

- (1) гарантиране на въвеждането във всички държави — членки на ЕС, на задължението за приемане от всички съответни публични органи на електронни документи/информация за товарни превози;
- (2) гарантиране, че органите изпълняват задължението за приемане по еднакъв начин;

За справяне с втората причина за проблема, която произтича от съществуващите сега едновременно множество и оперативно несъвместими системи, настоящото предложение съдържа мерки за:

- (3) гарантиране на оперативната съвместимост на ИТ системите и решенията, използвани за електронния обмен на информация за товарни превози, и по-специално съобщаване на регулаторна информация от предприятия до администрация (B2A).

Никоя от тези мерки не надхвърля необходимото за справяне с проблемите. С първия набор от мерки се въвежда задължението за органите да приемат електронна информация/документи, но не се налага задължението предприятията да използват електронен формуляр нито в отношения B2A, нито в B2B (между предприятията). С налагането на такова задължение върху обмена B2B би била гарантирана пълна цифровизация на обмена на информация и документи за товарни превози, но това не е необходимо, за да се гарантира приемането от страна на органите. Освен това повечето промишлени асоциации потвърдиха, че предприятията имат готовност и ще преминат към пълна цифровизация, когато органите разрешат това.

Същевременно органите не са задължени да приемат всеки електронен източник на информация, предоставян от предприятията. С мерките по-скоро се отчита необходимостта на органите да се предоставят автентична информация/документи, както и да бъде гарантирана тяхната цялост. С мерките от органите се изисква също да приемат информацията/документите, ако използваните електронни средства за представянето им отговарят на определен набор от изисквания.

С втория набор от мерки от държавите членки се изисква да си сътрудничат, за да приведат в съответствие своите (бъдещи) цифровизирани процеси за проверка на информацията/документите, предавани по електронен път. Това включва сътрудничество във връзка с набора от елементи на данни, който държавите членки изискват като необходим за изпълнение на изискванията за информация, установени в съответните правни актове на ЕС и национални правни актове. С тези мерки ще се гарантират единни правила за проверка на електронна информация/документи и ще се допринесе за намаляване на разходите (и следователно тежестта) за спазване на административните разпоредби за предприятията. С мерките обаче не се изисква

уеднаквяване на самите изисквания за информация, въведени в съответното законодателство на ЕС и на държавата членка.

С третия набор от мерки се въвеждат функционалните изисквания за електронните средства, които предприятията биха могли да използват, за да предоставят на органите изискваната регулаторна информация. С тези мерки се предвижда също разработване на технически спецификации за изпълнение на изискванията. С тези изисквания и съответните технически спецификации ще се гарантира оперативната съвместимост на използваните от органите на различните държави членки ИТ системи една с друга, както и с решенията, използвани от предприятията. С тези изисквания и спецификации ще се улесни също оперативната съвместимост между B2A и B2B решенията (които понастоящем са много специфични за вида транспорт).

- **Избор на инструмент**

При оценката на въздействието беше установено, че за постигане на целите са необходими обвързващи регулаторни мерки. По-подходящ инструмент за гарантиране на единното прилагане на предвидените мерки е регламентът. С директива би се създадо задължение за приемане на предоставена по електронен път информация и биха били въведени общи функционални изисквания, на които да отговарят електронните средства, с които се предоставя на информацията, но не биха били наложени общи обвързващи технически изисквания.

Текущите развития, включително в контекста на прилагането на директивата относно формалностите за даване на сведения, сочат, че липсата на насоки или незадължителните насоки за технически спецификации биха довели до въвеждането на множество и оперативно несъвместими системи от различните държави членки<sup>20</sup>. По този начин биха се увеличили разходите за спазване на изискванията за предприятията, понеже би трябвало те да инвестират в различни системи, които отговарят на изискванията на различните държави членки. В резултат на това предприятията може да предпочетат да продължат да използват хартия, което сериозно би възпрепятствало постигането на целта.

Инициативата е до голяма степен техническа и има голяма вероятност да е необходимо редовно да се актуализира в съответствие с развитието в техническата и правната област. В отговор на това са планирани също и редица мерки за прилагане. Те ще бъдат съсредоточени по-специално върху техническите спецификации за прилагане на функционалните изисквания.

### **3. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

- **Консултации със заинтересованите страни**

Комисията работи активно със заинтересованите страни и проведе обстойни консултации по време на целия процес на оценка на въздействието. Дейностите, свързани с консултациите, включваха:

---

<sup>20</sup> Могат да се очакват разлики в изискванията между различните органи както в рамките на държавите членки, така и между тях. Събраните примери по време на процеса на оценяване на въздействието са ясно доказателство за това.

- открита обществена консултация (ООК), организирана от Комисията, проведена от 25 октомври 2017 г. до 18 януари 2018 г.;
- проучване на дискуссионната група за МСП, организирано от Комисията, проведено от 24 ноември 2017 г. до 22 януари 2018 г.;
- правно проучване сред частни и публични заинтересовани страни, организирано от консултанта, отговарящ за допълнителното проучване във връзка с оценката на въздействието, извършено от 23 октомври 2017 г. до 1 януари 2018 г.;
- целенасочено проучване сред частни и публични заинтересовани страни, организирано от консултанта, отговарящ за допълнителното проучване във връзка с оценката на въздействието, извършено от 27 октомври 2017 г. до 7 януари 2018 г.;
- 50 интервюта със заинтересовани страни, включително представители и национални органи, проведени от консултанта, отговарящ за допълнителното проучване във връзка с оценката на въздействието, и неговите партньори, между 20 октомври 2017 г. и 15 януари 2018 г.;
- срещи и семинари на заинтересовани страни на няколко различни събития;
- пет проучвания на конкретни случаи, разгледани от консултанта, отговарящ за допълнителното проучване във връзка с оценката на въздействието, между 6 ноември 2017 г. и 15 януари 2018 г.

Чрез процеса на консултирането беше осигурен съществен принос, който спомогна за признаването и определянето на проблема и за оценяване на измеренията му, както и очерта предпочитанията на заинтересованите страни за възможните варианти на политиката. Приносът в тази област беше преди всичко от ООК, дискуссионната група за МСП и от останалите използвани инструменти за ангажиране на заинтересованите страни<sup>21</sup>.

Повечето консултирани заинтересовани страни — т.е. повече от 90 % от 265-те МСП, отговорили на дискуссионната група за проучване на МСП<sup>22</sup>, и 88 от 100-те респонденти на проучването на ООК — посочиха значителни или най-малкото няколко очаквани ползи от приемането на електронен обмен на информация.

90 % от частните дружества и асоциации, отговорили на ООК, посочват, че неприемането на електронни документи/информация за транспорта от органите на държавите членки е значителна причина за проблема. За по-малките дружества в рамките на дискуссионните групи за проучване на МСП беше установено, че основната причина да не се използват електронни документи за транспорта, е, че техните клиенти и бизнес партньори не използват транспортни документи в електронен формат. Следващата най-често посочвана причина за тази група (с много малка разлика) е неприемането от органите. Същевременно респондентите на целевите проучвания и интервюта подчертават, че основната причина, поради която предприятията не приемат електронни документи, е несигурността относно това дали органите ще ги приемат.

<sup>21</sup> Резюмето по-долу е изготвено въз основа на получените отговори на дискуссионните групи за проучване на ООК и МСП. За по-подробно описание на резултатите от консултацията, включително получения принос в интервютата и проучванията на конкретни случаи, извършени от външния консултант, вж. Esogys et al. (2018 г.) Допълнително проучване във връзка с оценката на въздействието, приложения VIII—XI.

<sup>22</sup> Броят респонденти, отговорили на свързаните с ползите въпроси в дискуссионните групи за проучване на МСП, варираше между 230 и 250 в зависимост от специфичните ползи, посочени в различните въпроси.

Повече от 70 % от респондентите на дискуссионната група за проучване на ООК и МСП посочват също липсата на оперативна съвместимост на текущите В2А и В2В ИТ системи и решения.

Подобно на тази оценка, около 90 % от респондентите на ООК разсъждават върху това да се осигури приемане от органите на държавите членки, докато 88% смятат, че трябва да се приложи правно обвързващ подход, с който да се гарантира, че такова приемане е по-ефективно от необвързващия. 90 % от всички респонденти на ООК посочват също оперативната съвместимост на В2А и В2В комуникациите като важна. Подобно на тях 75 % от респондентите на дискуссионната група за обсъждане на МСП посочват гарантирането на приемане от органите като много важно за политическите цели, а други 13 % — като умерено важно.

Повече от 70 % от респондентите на дискуссионната група за обсъждане както от ООК, така и от МСП биха искали също да се определят стандартизирани технически спецификации за споделяне на данни между логистичните оператори и публичната администрация, като 88 % от респондентите считат правнообвързващия подход за по-ефективен от необвързващите мерки. За В2В комуникациите 67 % от всички 100 респонденти от ООК считат правно обвързващия подход за по-ефективен, докато 84 % предпочитат доброволни мерки. 77 % от респондентите на дискуссионната група от МСП посочват като много важна (65 %) или като умерено важна (22%) възможността за използване на ИТ приложение/система за обмен на електронни транспортни документи с органите, подобно на възможността за използване на такова единно приложение/система за електронен обмен с всички останали дружества (68 % я посочват като много важна, а други 19 % — като умерено важна).

- **Събиране и използване на експертни становища**

Предложението е основано на проучвания и консултации с експерти, по-специално за оценяване на разходите и ползите, включително моделиране на косвените ефекти и въздействието от преминаването към друг режим. Външни консултанти изготвиха допълнително проучване на разходите и въздействията. Бяха поканени външни консултанти и за моделиране на косвените ефекти, и за оценяване на ефекта от въздействието на преминаването към друг режим.

Експерти от всички категории заинтересовани страни както от страна на сектора, така и от страна на органите на държавите членки взеха непосредствено участие, по-специално във Форума за цифров транспорт и логистика. Това спомогна да се гарантира всеобхватна и мултимодална перспектива спрямо разглежданите въпроси.

- **Оценка на въздействието**

Включените в настоящото предложение политически мерки са изготвени въз основа на резултатите от оценка на въздействието. Докладът за оценка на въздействието [SWD(2018) 184] получи положително становище от Комитета за регулаторен контрол на Комисията [SEC(2018) 231]. В становището си Комитетът за регулаторен контрол отправи редица препоръки относно представянето на аргументите в доклада за оценка на въздействието. Тези препоръки за взети предвид; в приложение 1 към доклада за оценка на въздействието е предоставено резюме за предприетите в тази връзка действия.

След обширни консултации със заинтересовани страни, срещи на експерти, независими проучвания и собствения анализ на Комисията беше разгледан дълъг списък с мерки на политиката, засягащ двете основни причини за проблема. Впоследствие беше направен преглед на списъка въз основа на следните критерии: i) правна, политическа и техническа осъществимост; ii) ефективност; iii) ефикасност; и iv) пропорционалност. Въз основа на този първоначален преглед бяха отхвърлени редица мерки на политиката.

Избраните мерки на политиката бяха групирани по четири отделни варианта на политиката:

- Вариант 1: Пълно задължаване на държавите членки да спазват текущата правна рамка по отношение на приемането на електронни договори за превоз с доброволно хармонизиране на прилагането
- Вариант 2: Пълно задължаване на органите на държавите членки да приемат електронни договори за превоз с минимално хармонизиране на прилагането
- Вариант 3: Пълно задължаване на органите на държавите членки да приемат регулаторна информация или документация относно товарния превоз с частично хармонизирано прилагане
- Вариант 4: Пълно задължаване на органите на държавите членки да приемат регулаторна информация или документация относно товарния превоз с напълно хармонизирано прилагане

В голямата си част всички варианти съдържаха един и същ набор от мерки на политиката. Тези мерки биха могли да се прилагат или под необвързваща форма, като помощни мерки за насърчаване на доброволни действия от страна на държавите членки, или под регулаторна форма, като например приемането на нов специфичен правен акт на ЕС и подписването на двустранни споразумения с трети държави. Логиката на изграждане на варианти на политиката следваше комбинация от тези мерки, варирайки по две оси: материалния обхват на политическата инициатива, от една страна, и нивата на регулаторна сила на намесата — от друга.

След това беше проведен сравнителен анализ на ефективността, ефикасността, разходите и ползите от четирите варианта. Анализът показва, че: i) прилагането на варианти на политиката 3 или 4 би довело до много сходни съотношения на разходите и ползите; и ii) и двата варианта значително биха допринесли за разрешаване на установените проблеми със значително по-голяма ефективност в постигането на специфичните и общите цели на политиката, отколкото вариант 1 или вариант 2.

Голямата ефективност на варианти 3 и 4, от една страна, се дължи на по-широкия обхват на информационното покритие в задължението за приемане, а от друга — на високата степен на конкретност на обвързващите изисквания за приемане на електронни средства. Задължението за приемане не е определено от гледна точка на специфични документи, какъвто е случаят на варианти 1 и 2, а от гледна точка на „информацията“, изисквана по силата на законодателството на ЕС и националното законодателство, с което се регулират условия на международния товарен транспорт на територията на държавите — членки на ЕС. Като такива са обхванати не само електронните договори за превоз, но и всеки формат за предаване на данни по електронен път, при условие че има съответствие със: i) изискванията на приложимото законодателство за съдържание на информацията; и ii) установените в рамките на

предложения нов правен акт изисквания за електронните средства, с които може да се предоставя тази информация.

**Вариант 3 беше предпочетеният вариант на политиката**, въз основа на който е разработено настоящото предложение. В избора между варианти 3 и 4 са отчетени мненията на заинтересованите страни, както и съображения за пропорционалност. Заинтересованите страни в морския, авиационния и железопътния сектор по-специално отбелязаха, че макар да е необходим мултимодален подход, Комисията следва да избягва да предлага универсален подход<sup>23</sup>. Основните съображения са свързани с инвестициите в съответни решения, които вече са изготвени в тези сектори. Тези решения са разработени въз основа на текущите разпоредби в международни конвенции и правото на ЕС, които са специфични за вида транспорт и значително се различават, както е подчертано и в правния анализ на доклада.

За да се наложат напълно общи технически спецификации за оперативна съвместимост за всички решения, използвани за В2А съобщаване на регулаторна информация, и във всички видове транспорт, както се предлага във вариант 4, в тези сектори биха били необходими по-големи начални инвестиции от предприятията за адаптиране към новите изисквания.

При вариант 3 степента, в която ще бъдат въведени общи технически спецификации за различните видове транспорт, би била определена въз основа на специфична оценка на въздействието. Целта на тази оценка би била по-точното въвеждане на минималните необходими общи технически спецификации за различните видове транспорт, с което би била гарантирана оперативна съвместимост между всички съответни системи, използвани от органите, и с решенията, използвани от предприятията, като същевременно се постига най-доброто съотношение между разходите и ползите за разходите за спазване на изискванията от страна на предприятията и бъдещите ползи.

Въз основа на аргументите на заинтересованите страни от сектора се приема, че може да бъде постигнато достатъчно равнище на оперативна съвместимост, без да се налага пълно хармонизиране на изискванията между всички видове транспорт. По-специално, според повечето заинтересовани страни от сектора, за оперативна съвместимост ще бъде необходим общ речник на мултимодалните данни<sup>24</sup>. Специално за различните видове транспорт могат да бъдат въведени технически спецификации за прилагане на други изисквания, като например тези, свързани с автентичността или целостта, в случай че при отделен специализиран анализ на оценката на въздействието се стигне до заключението, че такъв подход би бил най-разходоэффективен за някои (общи) изисквания.

**Основните очаквани ползи** от предпочетения вариант на политиката са от икономически и екологичен характер. Очаква се от 2018 г. до 2040 г. благодарение на

---

<sup>23</sup> Вж. напр. документите за изразяване на позиция на Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност (ECSCA) и Световния съвет по морски транспорт (WSC), както и на Общността на европейските железници (CER), изпратени в отговор на първоначалната оценка на въздействието. Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA) участва активно в почти всички организирани семинари за консултации със заинтересованите страни, по време на които тя също е изразявала ясно такава позиция.

<sup>24</sup> 73 % от респондентите в интерактивната сесия за обратна информация по време на семинара относно електронните документи в Талин изразиха подкрепа за въвеждането на стандартизирани технически спецификации за споделяне на данни между логистичните оператори и публичните администрации. По подобен начин съюзът TLF (Предприятия в областта на транспорта и логистиката) предложи да бъде въведен единен набор от данни на равнище ЕС. Според целевите интервюта (източник Escogys et al.) групата спедитори подчерта значението на общия набор от данни, въведен по силата на законодателството на ЕС. Необходимостта от общ набор от данни беше специално посочена в документа за изразяване на позиция на финландското правителство относно тази инициатива.

намаляването на административните разходи (т.е. разходите, свързани с управлението и обмена на транспортна информация и документация) секторът да направи икономии, възлизащи на 20—27 милиарда евро, в сравнение със сценария без политическа намеса на равнище ЕС (базова линия). Това се равнява на 75—102 милиона спестени часа годишно (или на 36—49 хиляди служители на пълен работен ден). Очаква се автомобилните превозвачи, 99 % от които са МСП, да извлекат полза от около 60 % от всички икономии от административни разходи за сектора.

Очакват се и положителни икономически въздействия поради понижаване на дела на автомобилния транспорт през 2030 г. спрямо базовата линия. В кумулативно изражение е оценено, че през 2018—2040 г. намалението на емисиите на CO<sub>2</sub> ще бъде повече от 1300 хиляди тона, спрямо базовата линия, което се равнява на 74 милиона евро външни икономии от разходи. Прогнозира се, че през същия период разходите поради задръствания ще бъдат намалени с почти 300 милиона евро спрямо базовата линия. Освен това, тъй като средно 1—5 копия от всеки документ от една пратка повече няма да бъдат отпечатвани, биха били спестени около 2—8 милиарда листа хартия или еквивалентът на 180—900 хиляди дървета годишно.

**Основните очаквани разходи** са свързани с инвестиции, необходими за спазване на новите изисквания на политиката. Разходите за публичните органи са оценени на около 268 милиона евро при перспективата за пълно внедряване на електронните транспортни документи, спрямо базовата линия, 17 милиона евро от които са свързани със сертифициране на доставчици на решения, а 251 милиона — с правоприлагане. Освен това от националните администрации ще се очаква да инвестират в нови ИТ системи или да коригират съществуващите; не се очаква тези разходи да бъдат съществени. Що се отнася до предприятията, очаква се разходите за спазване на изискванията да възлязат на около 4,4 милиарда евро.

Възможно е въздействието върху заетостта да бъде леко отрицателно в случай че станалият излишен поради намаляване на дейностите, свързани с управление на документацията, персонал не бъде преразпределен за изпълнение на други задачи. Очаква се това отрицателно въздействие до голяма степен да бъде компенсирано от общия растеж на сектора. По-голямото търсене на ИТ решения и системи е вероятно да създаде повече възможности за ИТ доставчиците, което ще доведе до увеличение на висококвалифицираната трудова заетост.

Възможно е да се наблюдават леко отрицателни външни ефекти от повишеното замърсяване на въздуха от водния транспорт, оценявани на около 41 милиона евро, спрямо базовата линия, при перспективата за пълно внедряване на електронните транспортни документи.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Предложението спомага за значително опростяване и подобряване на ефективността чрез намаляване на административната тежест за икономическите оператори при изпълнение на регулаторните изисквания за информация във връзка с превоза на стоки на територията на Съюза.

**Намаляването на административната тежест** се очаква да бъде постигнато чрез: гарантиране, че икономическите оператори могат да предоставят регулаторна информация на органите по електронен път; и привеждане в съответствие на използваните от органите на държавата членка процедури за проверка на регулаторната

информация, предоставяна по електронен път. Както бе подчертано по-рано, очаква се административните разходи за сектора да спаднат значително.

По-специално МСП и микропредприятията ще извлекат полза от възможността да предоставят на органите необходимата регулаторна информация по опростен и съгласуван начин, независимо от държавата членка или компетентните органи. Това се дължи на факта, че МСП и микропредприятията са пропорционално по-уязвими, що се отнася до неефективната администрация и загубеното време на персонала.

- **Основни права**

Предложението оказва въздействие върху защитата на личните данни, гарантирана с член 8 от Хартата. Всяко обработване на лични данни по линия на предложението се извършва в съответствие със законодателството на ЕС относно защитата на личните данни, и по-специално Общия регламент относно защитата на данните.

#### **4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

Предпочетеният вариант няма отражение върху бюджета.

#### **5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ**

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Комисията ще проследява напредъка, въздействията и резултатите от тази инициатива чрез набор от механизми за мониторинг/оценяване. Комисията ще измерва напредъка спрямо постигането на специфичните цели на новото предложение.

Исканията за информация (доклади, отговори на проучвания) ще бъдат внимателно балансираны, за да не се налага допълнителна тежест върху заинтересованите страни чрез създаване на непропорционални нови искания за докладване.

Пет години след края на датата на прилагане на правното предложение Комисията ще даде ход на оценяване, за да провери дали целите на инициативата са постигнати. Оценяването ще се извършва въз основа на доклади на държавите членки, проучвания на заинтересовани страни и друга информация (като например оплаквания) от спедитори. Впоследствие информацията от оценяването ще се използва за бъдещи процеси на вземане на решения, за да се гарантират необходимите корекции за постигане на поставените цели.

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

Предложението е разделено на пет глави. С първата и последната се въвеждат общият обхват и някои хоризонтални разпоредби, докато в глави II—IV се предвиждат подробните инструменти.

В член 1 е изложен обхватът на настоящия регламент.

Член 2 съдържа разпоредби относно делегираните на Комисията правомощия за изменение на несъществени елементи в приложение 1 към регламента, където са изброени регулаторните изисквания за информация, попадащи в обхвата на регламента.

Член 3 съдържа определенията.

В член 4 са изложени изискванията, свързани с електронния формат, в който регулаторната транспортна информация (eFTI) следва да се предоставя от съответните икономически оператори.

С член 5 се въвежда задължението за компетентните органи на държавите членки по отношение на регулаторната информация, предоставяна по електронен път от съответните икономически оператори, в съответствие с условията, изложени в член 4.

Член 6 съдържа изискването компетентните органи, доставчиците на услуги за eFTI и съответните икономически оператори да предприемат мерки, за да гарантират поверителността на обработваната и обменяна в съответствие с настоящия регламент информация.

С член 7 се въвежда задължението за Комисията да приема актове за изпълнение, с които се установяват общи набори и поднабори от данни във връзка с регулаторните изисквания в обхвата на настоящия регламент, и се предвиждат общи процедури и правила за достъп до и обработване от компетентните органи на предоставяната по електронен път регулаторна информация. Така следва да се гарантира единното прилагане от органите на държавите членки на мерките за прилагане на задължението за приемане на регулаторната информация, предоставяна по електронен път.

В член 8 са изложени функционалните изисквания за платформите за eFTI, чрез които регулаторната информация би могла да се предоставя от съответните икономически оператори, а Комисията се оправомощава да приема актове за изпълнение за определяне на подробните правила за тяхното прилагане. Тези изисквания имат за цел да се гарантира, че управлението на данни посредством тези платформи може да се извършва по начин, с който се гарантират основни аспекти, като например наличността, автентичността, целостта, поверителността и сигурността на данните. Тези изисквания са общи, а подробните правила за тяхното прилагане също е предвидено да се изготвят така, че да останат отворени за всяка текуща или бъдеща технология, с която би било възможно тези функции да се гарантират.

В член 9 са изложени изискванията за доставчиците на услуги за eFTI, които биха предоставяли услуги за регулаторна информация на съответните икономически оператори въз основа на платформи за eFTI.

С член 10, член 11 и член 12 се въвеждат правилата за система за сертифициране на платформите за eFTI и доставчиците на услуги за eFTI.

С член 13 се въвеждат условията за предоставяне на делегирани правомощия на Комисията съгласно настоящия регламент.

С член 14 се въвежда процедурата на комитет за упражняване от Комисията на правомощието да приема актове за изпълнение по линия на настоящия регламент.

Член 15 съдържа изискването Комисията да извършва оценка на прилагането на настоящия регламент, за да оцени резултатите от настоящия регламент спрямо целта, за която е създаден. Той също съдържа изискването държавите членки да подпомагат Комисията в събирането на необходимата информация за изготвяне на доклада за оценка.

С член 16 се въвежда задължението държавите членки да предоставят на всеки две години конкретна информация на годишна база, за да се осъществи наблюдение на въздействието от прилагането на настоящия регламент.

Член 17 съдържа разпоредби, свързани с датата на влизане в сила и, съответно, с прилагането на настоящия регламент.

Предложение за

## РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

### относно електронната информация за товарни превози

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, член 100, параграф 2 и член 192, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>25</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>26</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Ефективността на товарните превози и логистиката е от съществено значение за конкурентоспособността на икономиката на Съюза, функционирането на вътрешния пазар и социалното и икономическото сближаване на всички региони на Съюза.
- (2) Движението на стоки е придружено от голямо количество информация, която все още се обменя чрез хартиен носител, сред предприятията и между предприятията и публичните органи. Използването на документи на хартиен носител представлява значителна административна тежест за логистичните оператори.
- (3) Липсата на единна правна рамка на равнището на Съюза, според която от публичните органи са изисква да приемат съответната изисквана съгласно законодателството информация за товарните превози в електронна форма, се счита за основната причина за липсата на напредък в посока опростяване и по-голяма ефективност, които са възможни чрез електронните средства. Липсата на приемане от публичните органи на информация в електронна форма засяга не само улесняването на комуникацията между тях и операторите, но и косвено възпрепятства развитието на опростена електронна комуникация между предприятията в Съюза.
- (4) Съгласно някои области на правото на Съюза относно транспорта се изисква компетентните органи да приемат цифровизирана информация, но до момента

---

<sup>25</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

<sup>26</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

това далеч не се отнася до всички части на съответното законодателство на Съюза. Следва да е възможно да се използват електронни средства за предоставяне на регулаторна информация относно товарните превози на органите на цялата територия на Съюза и по отношение на всички съответни етапи от транспортните операции, извършвани в рамките на Съюза. Освен това тази възможност следва да е приложима за цялата регулаторна информация, за всички видове транспорт.

- (5) Следователно от органите на държавите членки следва да се изисква да приемат предоставяната по електронен път информация винаги, когато икономическите оператори са задължени да предоставят информация като доказателство за спазване на изискванията, изложени в актове на Съюза, приети в съответствие с дял VI от трета част от Договора или, като се има предвид сходството на ситуацията, със законодателството на Съюза относно превоза на отпадъци. Същото следва да важи, когато националното законодателство на държава членка, свързано с въпроси, които са предмет на дял VI от трета част от Договора, съдържа изискване регулаторната информация, която е изцяло или частично идентична на информацията, която трябва да се предостави съгласно такова законодателство на Съюза.
- (6) Тъй като настоящият регламент има за цел единствено да улеснява предоставянето на информация, по-специално по електронен път, той не следва да засяга разпоредбите на Съюза или националното право, определящо съдържанието на регулаторната информация, и по-специално, не следва да налага допълнителни регулаторни изисквания за информация. Макар че целта на настоящия регламент е да дава възможност за спазване на регулаторните изисквания за информация чрез електронни средства, вместо чрез документи на хартиен носител, той не следва да засяга по друг начин съответните разпоредби на Съюза относно изискванията за документите, които трябва да се използват за структурираното представяне на въпросната информация. Разпоредбите на законодателството на Съюза относно превозите на отпадъци, съдържащи процедурни изисквания за превозите, следва също да не бъдат засегнати от настоящия регламент. Този регламент не следва също да накърнява разпоредбите относно задълженията за докладване, изложени в Регламент (ЕС) № 952/2013, или в актове за изпълнение или делегирани актове, приети съгласно неговите условия.
- (7) Използването на електронни средства за обмен на информация в съответствие с настоящия регламент следва да се организира по начин, с който се гарантира сигурността и се зачита поверителността на чувствителната търговска информация.
- (8) За да се даде възможност на операторите да предоставят съответната информация в електронна форма по еднакъв начин във всички държави членки, е необходимо да се използват общи спецификации, които да бъдат приети от Комисията. С тези спецификации следва да се гарантира оперативната съвместимост на данните за различните набори и поднабори от данни по отношение на съответната регулаторна информация и да се определят общи процедури и подробни правила за достъп и обработване на тази информация от компетентните органи.
- (9) При определяне на тези спецификации следва да се отчетат надлежно съответните спецификации за обмена на данни, изложени в съответното право

на Съюза и в съответните европейски и международни стандарти за мултимодален обмен на данни, както и принципите и препоръките, изложени в Европейската рамка за оперативна съвместимост<sup>27</sup>, в която е предвиден подход за предоставяне на европейски цифрови публични услуги, договорени съвместно между държавите членки. Следва да се положат необходимите грижи също за да се гарантира, че тези спецификации остават технологично неутрални и отворени за иновативни технологии.

- (10) С настоящия регламент следва да се въведат функционалните изисквания, приложими за базираните на информационни и комуникационни технологии платформи, които икономическите оператори биха могли да използват, за да предоставят регулаторната информация за товарни превози в електронен формат (eFTI) на компетентните органи (платформи за eFTI). Следва също да се осигурят условия за трети доставчици на услуги за платформи за eFTI (доставчици на услуги за eFTI).
- (11) За да изградят доверието както на органите на държавите членки, така и на икономическите оператори по отношение на спазването на тези изисквания от страна на платформите за eFTI и доставчиците на услуги за eFTI, компетентните органи на държавите членки следва да въведат система за сертифициране, в основата на която стои акредитацията в съответствие с Регламент (ЕС) 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета<sup>28</sup>.
- (12) За да се гарантират единни условия за изпълнение на задължението за приемане на регулаторна информация, предоставяна в електронен формат съгласно настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>29</sup>.
- (13) По-специално на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за въвеждане на общи набори и поднабори от данни във връзка със съответните регулаторни изисквания за информация, обхванати от настоящия регламент, както и общи процедури и подробни правила за компетентните органи за достъпа до и обработването на тази информация, когато съответните икономически оператори предоставят тази информация по електронен път, включително подробни правила и технически спецификации.
- (14) Изпълнителни правомощия следва да бъдат предоставени на Комисията също и с цел да установи подробни правила за прилагане на изискванията за платформите за eFTI и за доставчиците на услуги за eFTI.
- (15) С цел да се гарантира правилното прилагане на настоящия регламент, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз:

---

<sup>27</sup> Европейска рамка за оперативна съвместимост — стратегия за прилагане, Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите (COM(2017) 134).

<sup>28</sup> Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 339/93 (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 30).

<sup>29</sup> Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

— да изменя част Б от приложение I, за да включи в законодателството на държавите членки списъците с регулаторни изисквания за информация, нотифицирани на Комисията от държавите членки в съответствие с настоящия регламент;

— да изменя част А от приложение I, за да вземе предвид всички делегирани актове или актове за изпълнение, приети от Комисията, в които се предвиждат нови регулаторни изисквания за информация на Съюза във връзка с превоза на стоки;

— да изменя част Б от приложение I, за да включва всяка нова разпоредба на съответното национално законодателство, с която се въвеждат промени в националните регулаторни изисквания за информация или се предвиждат нови съответни регулаторни изисквания за информация, попадащи в обхвата на настоящия регламент, нотифицирани на Комисията от държавите членки в съответствие с настоящия регламент;

— да допълва определени технически аспекти на настоящия регламент, а именно по отношение на правилата за сертифициране на платформите за eFTI и доставчиците на услуги за eFTI.

- (16) От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.<sup>30</sup>. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (17) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно да се гарантира единен подход спрямо приемането от органите на държавите членки на информация за товарни превози, предоставяна по електронен път, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради нуждата от въвеждане на общи изисквания могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, установен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, установен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (18) Обработването чрез електронни средства на изискваните лични данни като част от регулаторната информация относно товарните превози следва да се извършва в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета<sup>31</sup>.

<sup>30</sup> ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

<sup>31</sup> Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

- (19) Комисията следва да направи оценка на настоящия регламент. За изготвяне на оценката и за оценяване на резултатите от законодателството спрямо целите, за които е предвидено, следва да бъде събирана информация.
- (20) Настоящият регламент не може да бъде приложен ефективно, преди да влязат в сила предвидените в него делегирани актове и актове за изпълнение. Следователно настоящият регламент следва да се прилага от [моля, тук да се постави дата], за да се даде време на Комисията да приеме тези актове.
- (21) В съответствие с член 28, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета<sup>32</sup> беше проведена консултация с Европейския надзорен орган по защита на данните, който представи становище на хх ХХХ 20хх<sup>33</sup>,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

## ГЛАВА I

### ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

#### *Член 1*

#### *Предмет и обхват*

1. С настоящия регламент се въвежда правна рамка за електронното съобщаване на регулаторна информация, свързана с превоза на стоки на територията на Съюза. За тази цел в настоящия регламент:
  - а) са изложени условията, при които от компетентните органи се изисква да приемат регулаторната информация, предоставяна по електронен път от съответните икономически оператори;
  - б) са изложени правилата за предоставяне на услуги, свързани с предоставянето на регулаторна информация по електронен път от съответните икономически оператори.
2. Настоящият регламент е приложим за регулаторните изисквания за информация, изложени в актове на Съюза за определяне на условията за превоза на стоки на територията на Съюза в съответствие с дял VI от трета част от Договора, или за определяне на условията за превоза на отпадъци. По отношение на превоза на отпадъци настоящият регламент не е приложим за контрола от страна на митническите служби, предвиден в приложимите разпоредби на Съюза. Актовете на Съюза, за които е приложим настоящият регламент, и съответните регулаторни изисквания за информация са изброени в част А от приложение I.

Настоящият регламент е приложим и за регулаторните изисквания за информация, изложени в правото на държавите членки, свързано с въпроси, предмет на дял VI от трета част от Договора, и с които се изисква предоставяне на информация, която е частично или изцяло идентична с информацията, която

<sup>32</sup> Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 18.12.2000 г. относно защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни от институции и органи на Общността и за свободното движение на такива данни (ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1).

<sup>33</sup> ОВ С....

трябва да бъде предоставена съгласно регулаторните изисквания за информация, посочени в първа алинея.

Националното законодателство и съответните регулаторни изисквания за информация, посочени във втората алинея, се изброяват в част Б от приложение I съгласно процедурата, изложена в член 2, буква б).

3. Най-късно до [поставете годината на влизането в сила на настоящия регламент] държавите членки уведомяват Комисията относно разпоредбите на националното законодателство и съответните регулаторни изисквания за информация, посочени в параграф 2, втора алинея, които ще бъдат включени в част Б от приложение I. Държавите членки уведомяват Комисията също за всяка приета впоследствие нова разпоредба на националното законодателство, попадаща в обхвата на параграф 2, алинея втора, и с която се въвеждат промени в тези регулаторни изисквания за информация, или се установяват нови съответни регулаторни изисквания за информация в рамките на един месец след приемането на такава разпоредба.

## *Член 2*

### *Адаптиране на приложение I*

Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 13 относно изменението на приложение I, за да:

- а) включва позоваване на делегирани актове или актове за изпълнение, приети от Комисията, с които се въвеждат нови регулаторни изисквания за информация във връзка с правни актове на Съюза, уреждащи превоза на стоки в съответствие с дял VI от трета част от Договора;
- б) включва позовавания на национално законодателство и регулаторни изисквания за информация, нотифицирани от държавите членки в съответствие с член 1, параграф 3.

## *Член 3*

### *Определения*

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- (1) „регулаторна информация“ означава информация, независимо дали е представена под формата на документ, свързана с превоза на товари на територията на Съюза, включително транзитно, която трябва да се предоставя от съответния икономически оператор в съответствие с разпоредбите, посочени в член 1, параграф 2, с цел доказване на спазването на съответните изисквания на съответните актове;
- (2) „изискване за регулаторна информация“ означава изискване да се предоставя регулаторна информация;
- (3) „електронна информация за товарни превози“ (eFTI) означава всеки набор от елементи на данни, обработван по електронен път, за целите на обмена на регулаторна информация между съответните икономически оператори и с компетентните публични органи;
- (4) „обработване“ означава всяка операция или съвкупност от операции, извършвани в eFTI, чрез автоматични или други средства като събиране, записване, организиране, структуриране, съхранение, адаптиране или промяна,

извличане, консултиране, употреба, разкриване чрез предаване, разпространяване или по друг начин, по който данните стават достъпни, поддръждане или комбинирание, ограничаване, изтриване или унищожаване;

- (5) „платформа за eFTI“ означава всяко решение, базирано на информационни или комуникационни технологии (ИКТ), като например операционна система, оперативна среда или база данни, предназначена да бъде използвана за обработването на eFTI;
- (6) „разработчик на платформа за eFTI“ означава всяко физическо или юридическо лице, което е разработило или придобило платформа за eFTI или с цел обработване на регулаторна информация, свързана със собствената му икономическа дейност, или с цел пускане на тази платформа на пазара;
- (7) „услуга за eFTI“ означава услуга, която включва обработване на eFTI чрез платформа за eFTI, самостоятелно или в комбинация с други решения на ИКТ, включително други платформи за eFTI;
- (8) „доставчик на услуги за eFTI“ означава всяко физическо или юридическо лице, което предоставя услуга за eFTI на съответните икономически оператори въз основа на договор;
- (9) „съответен икономически оператор“ означава всеки транспортен или логистичен оператор, или всяко друго физическо или юридическо лице, което има отговорността за предоставяне на регулаторна информация на компетентните органи съгласно съответното изискване за регулаторна информация;
- (10) „четим от човека формат“ означава начин на представяне на данните в електронна форма, който може да се използва за информация от физическо лице, без да е необходимо допълнително обработване;
- (11) „машинночетим формат“ означава начин на представяне на данните в електронна форма, който може да се използва за автоматично обработване от машина;
- (12) „орган за оценка на съответствието“ означава орган за оценка на съответствието по смисъла на член 2, точка 13 от Регламент (ЕО) № 765/2008, който е акредитиран в съответствие с настоящия регламент да изпълнява оценка на съответствието на платформа за eFTI или доставчик на услуги за eFTI.

## ГЛАВА II

### РЕГУЛАТОРНА ИНФОРМАЦИЯ, ПРЕДОСТАВЯНА ПО ЕЛЕКТРОНЕН ПЪТ

#### Член 4

#### *Изисквания за съответните икономически оператори*

1. Ако съответните икономически оператори предоставят регулаторна информация по електронен път, те правят това въз основа на информацията, обработвана в сертифицирана платформа за eFTI, и, ако е приложимо, от сертифициран доставчик на eFTI. Регулаторната информация се предоставя в машинночетим формат и, по искане на компетентния орган, в четим от човека формат.

Информация в машинночетим формат се предоставя чрез удостоверена и сигурна връзка с източника на данни на платформа за eFTI. Съответните икономически оператори съобщават интернет адреса, чрез който може да бъде осъществен достъп до информацията, заедно с други елементи, необходими на компетентния орган, за да идентифицира по уникален начин регулаторната информация.

Информация в четим от човека формат се предоставя на място, на екрана на електронните устройства, собственост на съответния икономически оператор или на компетентните органи.

2. Държавите членки предприемат мерки, за да дадат възможност на своите компетентни органи да обработват регулаторната информация, предоставена от съответните икономически оператори, в машинночетим формат съгласно параграф 1, втора алинея в съответствие с разпоредбите, установени от Комисията, съгласно член 7.

#### *Член 5*

##### *Приемане от компетентните органи*

Компетентните органи на държавите членки приемат регулаторната информация, предоставяна по електронен път от икономическите оператори, в съответствие с член 4.

#### *Член 6*

##### *Поверителна търговска информация*

Компетентните органи, доставчиците на услуги за eFTI и съответните икономически оператори предприемат мерки, за да гарантират поверителността на обработваната търговска информация, предмет на обмен, в съответствие с настоящия регламент.

#### *Член 7*

##### *Общ набор от данни за eFTI, процедури и правила за достъп*

Комисията установява следното чрез актове за изпълнение:

- а) общ набор и поднабор от данни за eFTI във връзка със съответните регулаторни изисквания за информация, включително съответните определения за всеки елемент на данните, включен в общия набор и поднабор от данни;
- б) общи процедури и подробни правила, включително общи технически спецификации за достъпа на компетентните органи до платформите за eFTI, включително процедури за обработване на регулаторната информация, предоставяна по електронен път от съответните икономически оператори.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.

## ГЛАВА III

### ПЛАТФОРМИ И УСЛУГИ ЗА eFTI

#### РАЗДЕЛ 1

#### ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПЛАТФОРМИ И УСЛУГИ ЗА eFTI

##### Член 8

##### *Функционални изисквания за платформите за eFTI*

1. Използваните за обработване на регулаторна информация платформи за eFTI съдържат функции, с които се гарантира, че:
  - а) личните данни могат да бъдат обработвани в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679;
  - б) търговските данни могат да бъдат обработвани в съответствие с член 6;
  - в) между обработваните данни и физическото изпращане на определен набор от стоки, с които са свързани данните, може да бъде установена единна електронна връзка за идентифициране, от произхода до местоназначението, съгласно условията на единен договор за превоз, независимо от количеството или броя контейнери и пакети или бройките;
  - г) данните могат да се обработват единствено въз основа на разрешен и удостоверен достъп;
  - д) всички обработващи операции се записват надлежно, за да се даде възможност най-малкото за идентифициране на всяка отделна операция, физическото или юридическото лице, извършило операцията, и последователността на операциите относно всеки отделен елемент на данните; ако операцията включва изменение или заличаване на съществуващ елемент на данните, оригиналният елемент на данните се запазва;
  - е) данните могат да се архивират и достъпът до тях да се запазва за подходящ срок съгласно съответните регулаторни изисквания за информация;
  - ж) данните са защитени от увреждане и кражба;
  - з) обработваните елементи на данни съответстват на общия набор и поднабори от данни за eFTI и могат да се обработват на всеки един от езиците на Съюза.
2. Чрез актове за изпълнение Комисията приема подробни правила относно изложените в параграф 1 изисквания. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.

##### Член 9

##### *Изисквания за доставчиците на услуги за eFTI*

1. Доставчиците на услуги за eFTI гарантират, че:
  - а) данните се обработват единствено от упълномощени потребители и при спазване на ясно определени потребителски роли и права на обработване в рамките на платформата за eFTI съгласно съответните регулаторни изисквания за информация;

- б) данните се съхраняват и са достъпни в рамките на подходящ срок съгласно съответните регулаторни изисквания за информация;
  - в) органите имат пряк достъп до регулаторната информация относно дадена транспортна операция, обработвана чрез техните платформи за eFTI, когато такъв достъп е предоставен на органите от съответния икономически оператор;
  - г) данните са подходящо защитени, включително от неразрешено или незаконно обработване и срещу случайна загуба, унищожаване или повреждане.
2. Чрез актове за изпълнение Комисията приема подробни правила относно изложените в параграф 1 изисквания. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.

### **РАЗДЕЛ 3** **СЕРТИФИЦИРАНЕ**

#### *Член 10*

#### *Органи за оценка на съответствието*

1. Органите за оценка на съответствието се акредитират в съответствие с Регламент (ЕО) № 765/2008 за целите на извършване на сертифициране на доставчиците на платформи и услуги за eFTI, изложени в членове 11 и 12 от настоящия регламент.
2. За целите на акредитацията органът за оценяване на съответствието отговаря на изискванията, установени в приложение II.
3. Държавите членки поддържат актуален списък на акредитираните органи за оценка на съответствието и на доставчиците на платформи за eFTI и на услуги за eFTI, сертифицирани от тези органи в съответствие с членове 11 и 12. Те правят този списък обществено достояние на официална правителствена интернет страница. Списъкът се актуализира редовно и най-късно до 31 март всяка година.
4. До 21 март всяка година държавите членки представят на Комисията посочените в параграф 3 списъци заедно с адреса на интернет страницата, където тези списъци са публикувани. Комисията публикува на своята официална интернет страница връзка към адресите на тези интернет страници.

#### *Член 11*

#### *Сертифициране на платформи за eFTI*

1. При поискване от разработчик на платформа за eFTI органите за оценка на съответствието оценяват съответствието на платформата за eFTI с изискванията, изложени в член 8, параграф 1. Ако оценката е положителна, се издава сертификат за съответствие. Ако оценката е отрицателна, органът за оценка на съответствието уведомява заявителя по каква причина платформата не отговаря на тези изисквания.
2. Органите за оценка на съответствието поддържат актуален списък на сертифицираните платформи за eFTI и на тези, получили отрицателна оценка. Актуалният списък се предава на съответните компетентни органи при всяко издаване на сертификат или изготвяне на отрицателна оценка.

3. Предоставяната на компетентните органи информация посредством сертифицирана платформа за eFTI се придружава от сертификационен знак.
4. В случай на преразглеждане на техническите спецификации, приети в актовете за изпълнение, посочени в член 7, параграф 2, разработчикът на платформата за eFTI подава заявка за повторна оценка на своето сертифициране.
5. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 13, за да допълни настоящия регламент с правила относно сертифицирането, използването на сертификационен знак и подновяването на сертифицирането на платформите за eFTI.

#### *Член 12*

#### *Сертифициране на доставчиците на услуги за eFTI*

1. При поискване от страна на доставчик на услуга за eFTI органът за оценка на съответствието оценява съответствието на доставчика на услуга за eFTI с изискванията, изложени в член 9, параграф 1. Ако оценката е положителна, се издава сертификат за съответствие. Ако оценката е отрицателна, органът за оценка на съответствието уведомява заявителя по каква причина доставчикът не отговаря на тези изисквания.
2. Органите за оценка на съответствието поддържат актуален списък на сертифицираните доставчици на eFTI и на тези, които са получили отрицателна оценка. Актуалният списък се предоставя на съответните компетентни органи при всяко издаване на сертификат или изготвяне на отрицателна оценка.
3. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 13, за да допълни настоящия регламент с правила относно сертифицирането на доставчиците на услуги за eFTI.

### **ГЛАВА IV**

## **ДЕЛЕГИРАНЕ НА ПРАВОМОЩИЯ И РАЗПОРЕДБИ ЗА ПРИЛАГАНЕ**

#### *Член 13*

#### *Упражняване на делегирането*

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 9, параграф 2, член 11, параграф 5, и член 12, параграф 3, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент].
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 2, член 11, параграф 5 и член 12, параграф 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуйнституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията уведомява за акта едновременно Европейския парламент и Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 2, член 10, параграф 5 и член 11, параграф 3, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца, след като са били уведомени за този акт, или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се продължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

*Член 14*  
*Процедура на комитет*

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

**ГЛАВА V**

**ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

*Член 15*  
*Преглед*

1. Най-късно до [пет години след датата на прилагане на настоящия регламент] Комисията извършва оценка на регламента и представя основните констатации от него в доклад до Европейския парламент, Съвета и Европейския икономически и социален комитет.
2. Държавите членки трябва да предоставят на Комисията информацията, необходима за изготвянето на доклада.

*Член 16*  
*Наблюдение*

Държавите членки предоставят следната информация на Комисията на всеки две години и за пръв път най-късно до [две години от датата на прилагане на настоящия регламент]:

1. броя на компетентните органи, които са приложили мерки за достъп до и обработване на информацията, предоставена от съответните икономически оператори в съответствие с член 4, параграф 2;

2. броя, с разбивка по вид транспорт, на съответните икономически оператори, които са предоставили регулаторна информация на компетентните органи в съответствие с член 4, параграф 1.

Информацията се предоставя за всяка година, обхваната от периода на докладване.

*Член 17*

*Влизане в сила и прилагане*

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от [Службата за публикации въвежда дата, съответстваща на четири години след влизането в сила].

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Европейския парламент*

*За Съвета*

*Председател*

*Председател*