



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2018 m. gegužės 22 d.
(OR. en)

9060/18

Tarpinstitucinė byla:
2018/0140 (COD)

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

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2018 m. gegužės 17 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENU
Komisijos dok. Nr.:	COM(2018) 279 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2018) 279 final.

Pridedama: COM(2018) 279 final



Briuselis, 2018 05 17
COM(2018) 279 final

2018/0140 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos

(Tekstas svarbus EEE)

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

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Technologiniai pokyčiai turi įtakos visoms visuomenės grupėms ir ekonomikai bei keičia ES piliečių gyvenimą. Šiuo požiūriu transportas nėra išimtis. Naujos technologijos radikaliai keičia padėtį judumo srityje. Šiomis aplinkybėmis ES ir jos įmonės turi priimti šį iššūkį, kad taptų pasaulio lyderėmis inovacijų, skaitmeninimo ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo srityse. Todėl Komisija laikosi visapusiško požiūrio, siekdama užtikrinti, kad ES judumo politikoje šie politikos prioritetai atsispindėtų trijuose judumo dokumentų rinkiniuose „Europa kelyje“.

Įgyvendindama mažataršio judumo strategiją, 2017 m. gegužės ir lapkričio mėn. Komisija patvirtino du judumo dokumentų rinkinius. Šiuose dokumentų rinkiniuose išdėstyta konstruktyvi mažataršio judumo strategijos įgyvendinimo darbotvarkė, kuria užtikrinamas sklandus perėjimas prie netaišaus, konkurencingo ir susietojo judumo visiems. Europos Parlamentas ir Taryba turėtų užtikrinti spartų šių pasiūlymų priėmimą.

Ši iniciatyva yra dalis trečiojo dokumentų rinkinio „Europa kelyje“, kuriuo įgyvendinama 2017 m. rugsėjo mėn. nauja pramonės politikos strategija ir kuriuo siekiama užbaigti procesą, leidžiantį Europai pasinaudoti visomis judumo modernizacijos galimybėmis. Labai svarbu, kad ateities judumo sistema būtų saugi, netaiši ir veiksminga visiems ES piliečiams. Tikslas yra pasiekti, kad Europos judumas būtų saugesnis ir prieinamesnis, Europos pramonė konkurencingesnė, Europos darbo vietos saugesnės, taip pat mažiau teršti ir geriau prisitaikyti prie būtinybės spręsti klimato kaitos problemą. Tam reikės ES, valstybių narių ir suinteresuotųjų šalių visapusiško įsipareigojimo, be kita ko, didinant investicijas į transporto infrastruktūrą.

Per pastaruosius 20 metų visa ES krovinių vežimo apimtis padidėjo beveik 25 proc.¹ ir numatoma, kad 2015–2050 m. ji padidės dar 51 proc.². Vykstant prekių judėjimui įvairūs dalyviai – tiek privačiojo, tiek viešojo sektorių – keičiasi dideliu kiekiu informacijos. Šiuo metu ši informacija daugiausia teikiama atspausdinta, užpildžius įvairius standartinės formos dokumentus.

Kalbant apie ES teritorijoje vykdomas tarpvalstybinio vežimo operacijas, maždaug 99 proc. atvejų kuriuo nors etapu yra naudojami popieriniai dokumentai³. Tačiau suskaitmeninus informacijos mainus būtų galima gerokai padidinti vežimo efektyvumą, taigi ir prisidėti prie sklandaus bendrosios rinkos veikimo.

Komisija atliko krovinių vežimo dokumentų skaitmeninimo kliūčių ir galimybių remti platesnį elektroninių dokumentų naudojimą bei keitimąsi informacija poveikio vertinimą. Pagrindinė problema, nustatyta atlikus šį poveikio vertinimą, – tai, kad institucijos menkai ir

¹ Vertinama mlrd. tonkilometrų. Šaltinis: „2017 m. ES transporto statistiniai duomenys“.

² Pokyčių esant dabartinėms tendencijoms ir įgyvendinant dabartinę politiką (t. y. palyginti su pradine padėtimi) aprašymas pateikiamas pridedamos poveikio vertinimo ataskaitos 4 priede.

³ Konkrečiau kalbant, kuriuo nors vežimo operacijos etapu yra reikalaujama naudoti popierinius dokumentus. Kitaip tariant, operacijos, kurias vykdančios yra pridedama visiškai skaitmeninė informacija ir atliekami tik skaitmeniniai dokumentų mainai, sudaro vos 1 proc. Tačiau šių operacijų dalis skiriasi priklausomai nuo vežimo rūšies. Pateiktos vertės grindžiamos Ecorys et al. (2018) pagalbinio poveikio vertinimo tyrimu.

nevienodai priima įmonių elektroninėmis priemonėmis teikiamą informaciją ar dokumentus, kai pastarosios privalo joms pateikti atitiktis teisės aktuose nustatytoms prekių vežimo kitos ES valstybės narės teritorijoje sąlygoms įrodymus.

Šią problemą lemia du pagrindiniai veiksniai:

- (a) **suskaidyta teisinė sistema**, kurioje institucijoms yra nustatyti **prieštaringi įpareigojimai** dėl elektroninės informacijos ar dokumentų priėmimo⁴ ir pagal kurią gali būti taikoma įvairi administravimo praktika siekiant juos vykdyti; ir
- (b) **suskaidyta informacinių technologijų (toliau – IT) aplinka**, kuriai būdinga tai, kad vykdant elektroninius vežimo informacijos ir dokumentų mainus yra taikoma daugybė **nesąveikių sistemų ir (arba) sprendimų** – tiek įmonėms palaikant ryšius su administravimo įstaigomis, tiek su kitomis įmonėmis.

Šie du veiksniai vienas kitą papildo. Kadangi teisės aktai suskaidyti ir dėl to institucijos nepriima elektroninių dokumentų, neskatinama investuoti į elektroniniams dokumentams skirtus skaitmeninius sprendimus. Kadangi IT aplinka suskaidyta, o tiksliau sakant – nėra veiksmingų ar sąveikių sprendimų, institucijos neskatinamos pasitikėti teikiamais elektroniniais dokumentais.

Dėl šios priežasties dauguma ES krovinių vežėjų ir kitų vežimo verslo suinteresuotųjų šalių tebenaudoja popierinius dokumentus. Taip užkertamas kelias įvairiems rinkos dalyviams, ypač vykdančioms veiklą daugiarūšio ir tarpvalstybinio vežimo srityje, pasiekti didelį efektyvumą ir trukdoma ES bendrajai rinkai tinkamai veikti.

Būtinybę skatinti priimti elektroninius vežimo dokumentus ir juos naudoti Komisija jau pripažino įvairiose politikos iniciatyvose: 2011 m. transporto politikos baltojoje knygoje⁵, 2015 m. bendrosios skaitmeninės rinkos strategijoje⁶, 2016 m. komunikate „Bendrajai skaitmeninei rinkai skirtos IRT standartizacijos prioritetai“⁷ ir komunikate „2016–2020 m. ES e. valdžios veiksmų planas“⁸. Intervencijos reikalingumą pripažino ir daugelis suinteresuotųjų šalių.

Nuo 2015 m. Skaitmeninio transporto ir logistikos forumo (toliau – STLF), t. y. Komisijos ekspertų grupės, kurią sudaro daugiau negu šimtas privačiųjų ir viešųjų suinteresuotųjų šalių⁹, dalyviai ne kartą pabrėžė, jog reikalinga ES lygmens intervencija siekiant remti platesnį elektroninių vežimo dokumentų taikymą. 2017 m. spalio mėn. valstybės narės Talino deklaracijoje dėl e. valdžios ragino Komisiją dėti daugiau pastangų siekiant užtikrinti, kad ES būtų taikomos efektyvios, į vartotoją orientuotos elektroninės procedūros, taip pat atkreipė dėmesį į e. valdžios veiksmų plano¹⁰ ir komunikate „Europos sąveikumo sistema“¹¹ išdėstytos vizijos svarbą.

⁴ Šiuo metu popieriniuose dokumentuose pateikiamą informaciją teikiant elektroniniu būdu nebūtina naudoti tam tikros dokumentų *formos*, kurioje būtų teikiami standartizuoti duomenys. Šiuo požiūriu terminas „dokumentai“ gali būti klaidinantis. Perėjimo nuo dokumentais grindžiamo prie duomenimis grindžiamo požiūrio pranašumai paaiškinti pridedamos poveikio vertinimo ataskaitos 8 priede.

⁵ [KOM/2011/0144](#), p. 13, 19.

⁶ [COM\(2015\) 192](#), p. 82–84.

⁷ COM(2016) 176, p. 11.

⁸ [COM\(2016\) 179](#), p. 8.

⁹ 2015 m. balandžio mėn. Komisija, siekdama sukurti platformą, kurioje valstybės narės bei susijusios transporto ir logistikos srities suinteresuotosios šalys galėtų keistis techninėmis žiniomis, bendradarbiauti ir derinti veiksmus siekdamas remti priemones, kuriomis skatinami efektyvūs elektroniniai transporto ir logistikos informacijos mainai, sukūrė [STLF](#) (Sprendimu C(2015)2259).

¹⁰ [Talino deklaracija dėl e. valdžios](#) pasirašyta Estijos pirmininkavimo ES Tarybai laikotarpiu 2017 m. spalio 6 d. vykusiame ministrų susitikime.

2017 m. lapkričio mėn. Taline, vykstant skaitmeninio transporto dienų renginiui, keletas viešųjų ir privačiųjų suinteresuotųjų šalių iš visų transporto sektorių nusprendė, jog laikas pradėti naudotis skaitmeninimo, įskaitant elektroninius duomenų mainus, teikiamais pranašumais¹². Paskui 2017 m. gruodžio mėn. išvadose dėl transporto skaitmeninimo Taryba paragino Komisiją tęsti darbą su STLF rengiant „priemonės, kuriomis būtų remiamas“¹³ sistemingesnis e. dokumentų naudojimas bei priėmimas ir suderintas keitimasis informacija bei duomenimis logistikos grandinėje“¹⁴. 2017 m. gegužės mėn. Parlamentas taip pat ragino Komisiją visų pirma „labiau derinti teisės aktus, susijusius su keleivių ir krovinių vežimu“ ir „greičiau nustatyti privalomą <...> elektroninių važtaraščių (e. CMR) naudojimą“¹⁵.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Šis pasiūlymas dera su esamomis transporto sektoriuje taikomomis ES teisės aktų nuostatomis dėl elektroninių informacijos mainų. Šios teisės aktų nuostatos labai skiriasi kalbant apie šiuos aspektus: i) materialinę taikymo sritį, t. y. informaciją arba susijusius dokumentus; ii) reguliavimo tikslą, dėl kurio reikalaujama teikti informaciją arba dokumentus; iii) ar yra nustatyta galimybė informaciją teikti elektroninėmis priemonėmis; iv) ar yra pateiktos išsamesnės elektroninių ryšių palaikymo priemonių ir elektroninės informacijos arba dokumentų pateikimo formos techninės specifikacijos, jei yra nustatyta galimybė informaciją teikti elektroninėmis priemonėmis. Šiuo pasiūlymu papildomi esami šios srities ES teisės aktai ir, kalbant apie tam tikrus transporto sektoriui skirtus ES teisės aktus, nustatomi išsamesni veikimo reikalavimai ir techninės specifikacijos.

Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 910/2014¹⁶ nustatyta, kad negalima atsisakyti pripažinti elektroninio dokumento teisinės galios ir jo tinkamumo naudoti kaip įrodymą teismo procese tik dėl to, kad jis yra elektroninis. Be to, jame nustatytos elektroninės atpažinties priemonių ir patikimumo užtikrinimo paslaugų tarpvalstybinio pripažinimo ir priėmimo vidaus rinkoje sąlygos. Tačiau šiuo reglamentu valstybės narės neįpareigojamos priimti elektroninių dokumentų ar juose pateiktos informacijos kaip įrodymo kitais atvejais, t. y. ne teismo procese. Šiuo pasiūlymu nustatoma vienoda Sąjungos teisės aktų sistema, kuria reikalaujama, kad tarpvalstybiniu lygmeniu valdžios institucijos priimtų elektroninę krovinių vežimo informaciją, taigi juo papildomos to reglamento nuostatos.

Į Reglamentą (ES) Nr. 952/2013, kuriuo nustatomas Sąjungos muitinės kodeksas¹⁷, ir Direktyvą Nr. 2010/65/ES dėl pranešimo formalumų, taikomų laivams¹⁸, jau yra įtrauktos nuostatos, kuriomis leidžiama, atliekant pranešimo formalumus, teikti informaciją, įskaitant su krovinių ir atitinkamai su vežimu susijusią informaciją, elektroninėmis priemonėmis. Šiuo pasiūlymu siekiama suteikti galimybę vykdant reikalavimus pateikti reglamentavimo

¹¹ https://ec.europa.eu/isa2/eif_lt.

¹² Skaitmeninio transporto dienų deklaracija pasirašyta Taline 2017 m. lapkričio 10 d., ji skelbiama adresu https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration_en.

¹³ P8_TA(2017)0228.

¹⁴ Tarybos išvados dėl transporto skaitmeninimo, 15050/17, 2017 12 05.

¹⁵ 2017 m. gegužės 18 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl Europos Sąjungos kelių transporto [2017/2545\(RSP\)](#).

¹⁶ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 910/2014 dėl elektroninės atpažinties ir elektroninių operacijų patikimumo užtikrinimo paslaugų vidaus rinkoje, kuriuo panaikinama Direktyva 1999/93/EB (OL L 257, 2014 8 28, p. 73).

¹⁷ Reglamentas (ES) Nr. 952/2013, kuriuo nustatomas Sąjungos muitinės kodeksas (toliau – SMK); Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/2447, kuriuo nustatomos išsamios tam tikrų Reglamentas (ES) Nr. 952/2013 nuostatų įgyvendinimo taisyklės; Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2015/2446, kuriuo Reglamentas (ES) Nr. 952/2013 papildomas išsamiais taisyklėmis, kuriomis patikslinamos kai kurios SMK nuostatos.

¹⁸ Direktyva Nr. 2010/65/ES dėl pranešimo formalumų, taikomų į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams;

informaciją naudotis elektroninėmis ryšių palaikymo priemonėmis ne tik įvežimo į ES ar išvežimo iš ES punktuose, bet ir visoje Sąjungos teritorijoje. Taigi geografiniu požiūriu šios iniciatyvos taikymo sritis prasideda ten, kur baigiasi Sąjungos muitinės kodekso reglamento ir (arba) Jūrų transporto pranešimo formalumų direktyvos taikymo sritis (arba priešingai – ji baigiasi ten, kur pastaroji prasideda).

Tačiau kalbant apie informacijos teikimo reikalavimų taikymą vežant krovinius, šios taikymo sritys iš dalies sutampa: ši iniciatyva susijusi tiek su tarptautiniu krovinių vežimu vien tik ES (tai neįeina į Sąjungos muitinės kodekso reglamento arba Jūrų transporto pranešimo formalumų direktyvos taikymo sritį), tiek su tarptautiniu krovinių, kurių kilmės ir paskirties vietos šalis yra ES nepriklausanti šalis arba kurie yra gabenami tranzitu per ES teritoriją, vežimu. Taigi kartu taikant šią iniciatyvą ir šiuos du ES teisės aktus bus dar lengviau vykdyti tarptautinį krovinių, kurių kilmės ir paskirties vietos šalis yra ES nepriklausanti šalis, vežimą, taip pat bus palengvintos ES jūrų laivybos sąlygos. Šia iniciatyva bus suteikta galimybė teikiant institucijoms reglamentavimo informaciją apie krovinių vežimą naudotis elektroninėmis priemonėmis ne tik įvežimo į ES ar išvežimo iš ES punktuose, bet ir visoje ES teritorijoje.

Kalbant apie Sąjungos teisės aktus, kuriais reguliuojamos vežimo Sąjungos teritorijoje sąlygos, šiuo pasiūlymu nekeičiamos galiojančios esamų susijusių teisės aktų nuostatos, o užtikrinama, kad būtų:

- a) **nustatyta vienoda** elektroninės informacijos arba dokumentų, kuriuose ši informacija pateikiama, priėmimo **teisinė sistema** (įskaitant konkrečius reikalavimus), taikytina, jei teisės aktuose;
- visai **nenumatyta** galimybė teikti informaciją ir (arba) duomenis elektroninėmis priemonėmis, konkrečiai:
- Reglamente Nr. 11/1960 dėl diskriminacijos panaikinimo transporto įkainių ir sąlygų atžvilgiu;
- Tarybos direktyvoje 92/106/EEB dėl kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių bendrų taisyklių nustatymo ir
- Reglamente (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių; arba
- **ši galimybė numatyta, tačiau nenurodyta**, kaip ši informacija turėtų būti teikiama elektroninėmis priemonėmis, **arba apie tai menkai teužsiminama**, konkrečiai:
- Direktyvoje 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais, keliais ir vidaus vandens keliais;
- Komisijos reglamente 2015/1998, kuriuo įgyvendinamas Reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl bendrųjų aviacijos saugumo taisyklių;

Reglamente (EB) Nr. 1013/2006 dėl atliekų vežimo;

- šiuo metu Europos Parlamente ir Taryboje svarstomuose pasiūlyimuose dėl Direktyvos 92/106/EEB (Pasiūlymas Nr. 2017/0290 (COD)) ir atitinkamai Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 (Pasiūlymas Nr. 2017/0123 (COD)) peržiūros;
- b) užtikrintas **įvairių** šiuo metu naudojamų **IT sistemų sąveikumas**, jei šiuose teisės aktuose:

- jau yra nustatytos **labai išsamios techninės specifikacijos**: dėl institucijoms priimtinos vykdant mainus teikiamų elektroninių duomenų ir informacijos formos, kurią naudojant turėtų būti teikiama tam tikra su krovniais ir vežimu susijusi informacija, neatsižvelgiant į susijusią vežimo rūšį, konkrečiai – Reglamente (ES) Nr. 952/2013 dėl Sąjungos muitinės kodekso ir jo įgyvendinimo ir deleguotuosiuose teisės aktuose, taip pat Direktyvoje 2010/65/ES dėl jūrų transporto pranešimo formalumų;
- yra pateiktos **išsamios, tačiau konkrečioms vežimo rūšims skirtos specifikacijos**, konkrečiai – Komisijos reglamente Nr. 164/2010 dėl laivų vidaus vandens navigacijos elektroninių pranešimų techninių specifikacijų, nurodytų Direktyvos 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) 5 straipsnyje, ir Komisijos reglamente ES Nr. 1305/2014 dėl geležinkelių sistemos telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemio techninės sąveikos specifikacijos.
- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Bendras iniciatyvos tikslas – suteikti galimybę plačiau naudoti skaitmenines technologijas siekiant prisidėti prie: i) kliūčių, trukdančių bendrajai rinkai sklandžiai veikti, pašalinimo; ii) ekonomikos modernizavimo; iii) transporto sektoriaus efektyvumo didinimo. Šioje iniciatyvoje nustatomos vienodos tolesnio skaitmeninių technologijų kūrimo ir diegimo sąlygos siekiant vykdyti elektroninius krovinių vežimo informacijos mainus, taigi ja taip pat bus prisidedama prie bendrosios skaitmeninės rinkos plėtojimo.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Teisinis pagrindas yra nustatytas Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 straipsnyje, 100 straipsnio 2 dalyje ir 192 straipsnio 1 dalyje.

91 straipsnyje ir atitinkamai 100 straipsnio 2 dalyje (šie straipsniai turi būti suprantami atsižvelgiant į 90 straipsnį, kuriuo reikalaujama, kad valstybės narės vykdytų bendrą transporto politiką) nustatytas reikalavimas Europos Parlamentui ir Tarybai nustatyti bendras taisykles, taikomas tarptautiniam transportui, vykstančiam į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba vykstančiam per vienos ar keleto valstybių narių teritoriją, ir priimti atitinkamas jūrų ir oro transporto nuostatas.

192 straipsnio 1 dalyje, kuri turi būti suprantama atsižvelgiant į 191 straipsnį, nustatyta, kad Europos Parlamentas ir Taryba sprendžia, kokių veiksmų Sąjungai reikia imtis, kad būtų pasiektas tikslas saugoti, be kita ko, žmonių sveikatą ir aplinką.

• Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

Valstybių narių vienašalių iniciatyvų, kuriomis siekiama sudaryti palankesnes sąlygas naudotis elektroniniais vežimo dokumentais ir vykdyti elektroninius informacijos mainus, poveikis būtų ribotas, jei panašių veiksmų nebūtų imamasi kitose valstybėse narėse, kurių teritorijoje taip pat vykdoma atitinkama vežimo veikla.

Be to, net jeigu dauguma ES valstybių narių priimtų teisės aktų, kuriais būtų palengvinamos naudojimosi elektroniniais dokumentais sąlygos, esama didelės

rizikos, kad, vienašališkai priimant teisės aktus, kiekvienos valstybės narės nustatyti galiojantys ir patikimi elektroninių dokumentų priėmimo ir, bendriau kalbant, reglamentavimo informacijos perdavimo reikalavimai būtų skirtingi. Praktiškai vienos valstybės priėmimo reikalavimus atitinkantys elektroniniai dokumentai ir teikiama reglamentavimo informacija nebūtų priimami kitoje (-se) valstybėje (-ėse) narėje (-ėse) ir taip atsirastų kliūčių ES bendrojoje rinkoje.

Taigi būtų tinkamiausia šią problemą spręsti ir ją lemiančius veiksnius šalinti ES lygmeniu – būtų galima nustatyti vienodą požiūrį į elektroninių dokumentų priėmimą ir su jo taikymu susijusius bendrus standartus. Šiuo požiūriu šia iniciatyva imamasi naujų priemonių, kuriomis papildomos ES lygmeniu jau įgyvendinamos priemonės, kuriomis siekiama užtikrinti vienodas elektroninės krovinių vežimo informacijos ir dokumentų priėmimo sąlygas, be kita ko, užtikrinant pasitikėjimą elektroninėmis jų perdavimo priemonėmis¹⁹.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlyme nustatomos priemonės, kurias taikant būtų siekiama trijų atskirų konkrečių politikos tikslų ir kuriomis būtų tiesiogiai sprendžiamas nustatytų dviejų pagrindinių problemos veiksnių pašalinimo klausimas.

Siekiant pašalinti pagrindinį problemos buvimą lemiantį veiksnių, t. y. esamos nenuoseklios ir nepakankamai aiškiai nustatytos teisinės sistemos trūkumus, šiame pasiūlyme pateikiama priemonių, kuriomis siekiama:

- (1) užtikrinti, kad visose ES valstybėse narėse visos susijusios valdžios institucijos būtų įpareigosotos priimti elektroninius krovinių vežimo dokumentus ir (arba) informaciją;
- (2) užtikrinti, kad institucijos vienodai įgyvendintų įpareigojimą priimti šiuos dokumentus ir (arba) informaciją.

Siekiant pašalinti antrąją problemos buvimą lemiantį veiksnių, kuris egzistuoja dėl to, kad šiuo metu taikomos įvairios nesąveikios sistemos, šiame pasiūlyme pateikiama priemonių, kuriomis siekiama:

- (3) užtikrinti IT sistemų ir sprendimų, taikomų vykdant elektroninius krovinių vežimo informacijos mainus, sąveikumą, visų pirma kai reglamentavimo informaciją įmonės pateikia administravimo įstaigoms (angl. B2A).

Nė viena iš šių priemonių neviršijama to, kas būtina nustatytoms problemoms išspręsti. Pirmuoju priemonių rinkiniu nustatomas įpareigojimas institucijoms priimti elektroninę informaciją ir (arba) dokumentus, tačiau įmonėms nenustatoma prievolė naudoti elektroninę formą nei teikiant informaciją ir (arba) dokumentus administravimo įstaigoms, nei kitoms įmonėms (angl. B2B). Nustatant šios prievolės taikymą įmonėms tarpusavyje keičiantis informacija ir (arba) dokumentais, būtų užtikrinti visiškai suskaitmeninti krovinių vežimo informacijos ir dokumentų mainai, tačiau tai nėra būtina norint užtikrinti, kad ši informacija ir dokumentai būtų priimamai institucijose. Be to, dauguma pramonės asociacijų teigė, kad įmonės yra pasirengusios pereiti prie visiško skaitmeninimo ir tai padarys, kai tik institucijos suteiks galimybę.

¹⁹ Įskaitant eIDAS reglamente nustatytą elektroninės atpažinties priemonių ir elektroninių parašų naudojimo tarpvalstybiniu mastu sistemą.

Be to, nereikalaujama, kad institucijos priimtų bet kokią įmonių pateiktą skaitmeninę informaciją. Šiomis priemonėmis atsižvelgiama į būtinybę užtikrinti, kad institucijoms teikiama informacija ir (arba) dokumentai būtų autentiški ir kad būtų garantuotas jų vientisumas. Priemonėmis taip pat reikalaujama, kad institucijos priimtų informaciją ir (arba) dokumentus, jei jiems teikti naudojamos elektroninės priemonės atitinka tam tikrus nustatytus reikalavimus.

Antruoju priemonių rinkiniu reikalaujama, kad valstybės narės bendradarbiautų siekdamos suderinti savo (būsimus) suskaitmenintus elektroninėmis priemonėmis teikiamos informacijos ir (arba) dokumentų tikrinimo procesus. Tai apima bendradarbiavimą nustatant duomenų elementus, kuriuos valstybių narių institucijos reikalauja nustatyti, kad būtų vykdomi susijusiuose ES ir nacionalinės teisės aktuose nustatyti reikalavimai dėl informacijos. Šiomis priemonėmis bus užtikrintas vienodų elektroninės informacijos ir (arba) dokumentų tikrinimo taisyklių taikymas ir prisidedama prie įmonių patiriamų administracinių reikalavimų laikymosi išlaidų (ir atitinkamai naštos) mažinimo. Tačiau šiomis priemonėmis nereikalaujama, kad atitinkamuose ES ir nacionalinės teisės aktuose nustatyti reikalavimai dėl informacijos būtų vienodi.

Trečiuoju priemonių rinkiniu nustatomi elektroninių priemonių, kuriomis įmonės galėtų naudotis teikdamos institucijoms reikalaujamą reglamentavimo informaciją, veikimo reikalavimai. Pagal šias priemones taip pat numatoma parengti reikalavimų įgyvendinimo technines specifikacijas. Šiais reikalavimais ir susijusiomis techninėmis specifikacijomis bus užtikrinamas įvairių valstybių narių institucijų naudojamų IT sistemų tarpusavio sąveikumas ir sąveikumas su įmonių naudojamais sprendimais. Taikant reikalavimus ir specifikacijas taip pat bus lengviau užtikrinti sprendimų, naudojamų įmonėms teikiant informaciją ir (arba) dokumentus administravimo įstaigoms ir kitoms įmonėms (šiuo metu jie labai priklauso nuo konkrečios vežimo rūšies), sąveikumą.

• **Priemonės pasirinkimas**

Atlikus poveikio vertinimą nustatyta, kad tikslams pasiekti būtina nustatyti privalomas reguliavimo priemones. Reglamentas – tinkamiausia priemonė siekiant užtikrinti vienodą numatytų priemonių įgyvendinimą. Direktyva būtų nustatytas įpareigojimas priimti elektroninėmis priemonėmis teikiamą informaciją ir reikalavimas užtikrinti, kad elektroninės priemonės, kuriomis teikiama informacija, atitiktų bendruosius veikimo reikalavimus, tačiau, priėmus direktyvą, nebūtų nustatyta bendrųjų privalomų techninių reikalavimų.

Iš esamų pokyčių, be kita ko, susijusių su Pranešimo formalumų direktyvos įgyvendinimu, matyti, jog, nepateikus rekomendacijų arba savanoriškai taikytinų rekomendacijų dėl techninių specifikacijų, valstybės narės įdiegtų įvairių nesąveikių sistemų²⁰. Dėl to padidėtų įmonių patiriamos reikalavimų laikymosi išlaidos, nes šioms įmonėms reikėtų investuoti į įvairias sistemas, kad būtų užtikrinta jų atitiktis įvairių valstybių narių reikalavimams. Dėl šios priežasties įmonės gali nuspręsti toliau naudoti popierinius dokumentus ir tai labai trukdytų pasiekti tikslą.

Ši iniciatyva yra labai techninio pobūdžio, taigi esama didelės tikimybės, jog ji turės būti reguliariai pritaikoma prie techninių ir teisinių pokyčių. Siekiant atsižvelgti į šiuos pokyčius, numatyta ir keletas įgyvendinimo priemonių. Jas taikant daugiausia dėmesio bus visų pirma skiriama techninėms veikimo reikalavimų įgyvendinimo specifikacijoms.

²⁰ Tikėtina, jog įvairių institucijų taikomi reikalavimai skirtųsi tiek valstybėje narėje, tiek tarp valstybių narių. Tai aiškiai matyti iš pavyzdžių, nustatytų vykstant poveikio vertinimo procesui.

3. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

• Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Komisija per visą poveikio vertinimo procesą aktyviai bendravo su suinteresuotosiomis šalimis ir vykdė išsamias konsultacijas. Konsultuojantis vykdyta ši veikla:

- 2017 m. spalio 25 d. – 2018 m. sausio 18 d. vyko Komisijos surengtos atviros viešos konsultacijos;
- 2017 m. lapkričio 24 d. – 2018 m. sausio 22 d. vyko Komisijos surengta mažųjų ir vidutinių įmonių (toliau – MVĮ) darbo grupės apklausa;
- 2017 m. spalio 23 d. – 2018 m. sausio 1 d. vyko privačių ir viešųjų suinteresuotųjų šalių teisinė apklausa, ją surengė už pagalbinių poveikio vertinimo tyrimą atsakingas konsultantas;
- 2017 m. spalio 27 d. – 2018 m. sausio 7 d. vyko privačių ir viešųjų suinteresuotųjų šalių tikslinė apklausa, ją surengė už pagalbinių poveikio vertinimo tyrimą atsakingas konsultantas;
- 2017 m. spalio 20 d. – 2018 m. sausio 15 d. vyko 50 pokalbių su suinteresuotosiomis šalimis, įskaitant pramonės atstovus ir nacionalines institucijas. Šiuos pokalbius surengė už pagalbinių poveikio vertinimo tyrimą atsakingas konsultantas ir jo partneriai;
- suinteresuotųjų šalių posėdžiai ir praktiniai seminarai per keletą įvairių renginių;
- penki atvejų tyrimai, kuriuos 2017 m. lapkričio 6 d. – 2018 m. sausio 15 d. atliko už pagalbinių poveikio vertinimo tyrimą atsakingas konsultantas.

Per šią konsultacijų veiklą surinkta svarbios informacijos – ji buvo naudinga patvirtinant problemą ir ją apibrėžiant, nustatant jos mastą, taip pat suinteresuotųjų šalių prioritetus, susijusius su politikos galimybių pasirinkimu. Šioje srityje daugiausia informacijos surinkta per atviras viešas konsultacijas, MVĮ darbo grupės apklausą ir naudojantis kitomis suinteresuotųjų šalių įtraukimo priemonėmis²¹.

Didžioji dalis suinteresuotųjų šalių, su kuriomis konsultuotasi, t. y. daugiau negu 90 proc. visų MVĮ darbo grupės apklausoje dalyvavusių MVĮ respondentų, kurių iš viso buvo 265²², taip pat 88 iš 100 respondentų, dalyvavusių atvirose viešose konsultacijose, teigė, kad būtų labai naudinga patvirtinti elektroninius informacijos mainus arba kad tikėtina, jog tai duotų tam tikros naudos.

90 proc. privačių bendrovių ir asociacijų, pateikusių atsakymus per atviras viešas konsultacijas, teigė, jog svarbus problemos buvimą lemiantis veiksnys yra tas, kad valstybių narių institucijos nepriima elektroninių vežimo dokumentų ir (arba) informacijos. Kalbant apie mažesnes bendroves, per MVĮ darbo grupės apklausą nustatyta, jog pagrindinė priežastis, kodėl nenaudojami elektroniniai vežimo dokumentai, – ta, kad jų klientai ir verslo partneriai

²¹ Toliau pateikta santrauka parengta remiantis atsakymais, gautais surengus atviras viešas konsultacijas ir MVĮ darbo grupės apklausas. Konsultacijų rezultatai, įskaitant informaciją, surinktą per pokalbius ir atvejų tyrimus, kuriuos vykdė išorės konsultantas, išsamiau aprašyti Ecorys et al. (2018) atlikto pagalbinių poveikio vertinimo tyrimo (angl. *Impact Assessment support study*) VIII–XI prieduose.

²² Respondentų, kurie per MVĮ darbo grupės apklausą atsakė į klausimus, susijusius su pranašumais, skaičius siekė 230–250, priklausomai nuo konkrečių įvairiuose klausimuose nurodytų pranašumų.

nenaudoja elektroninio formato vežimo dokumentų. Kita šios grupės dažniausiai nurodyta priežastis (jos svarba tik šiek tiek mažesnė) – ta, kad šio formato dokumentų nepriima institucijos. Be to, respondentai, pateikę atsakymus per tikslines apklausas ir pokalbius, pabrėžė, kad pagrindinė priežastis, kodėl įmonės nepriima elektroninių dokumentų, – neaiškumas dėl to, ar juos priims institucijos. Daugiau negu 70 proc. respondentų, dalyvavusių atvirose viešose konsultacijose ir MVĮ darbo grupės apklausoje, taip pat nurodė, kad esamos IT sistemos ir sprendimai, taikomi įmonėms teikiant informaciją ir (arba) dokumentus administravimo įstaigoms ir kitoms įmonėms, yra nesąveikūs.

Remiantis šiuo vertinimu, apie 90 proc. respondentų, pateikusių atsakymus per atviras viešas konsultacijas, laikosi nuomonės, jog reikėtų užtikrinti, kad valstybių narių institucijos priimtų elektroninius dokumentus, o 88 proc. respondentų nuomone, būtų veiksmingiau taikyti teisiškai privalomą, o ne neprivalomą šių dokumentų priėmimo užtikrinimo priemonę. 90 proc. visų respondentų, pateikusių atsakymus per atviras viešas konsultacijas, taip pat nurodė, jog svarbu, kad įmonėms teikiant informaciją ir (arba) dokumentus administravimo įstaigoms ir kitoms įmonėms, jų teikimo būdai būtų sąveikūs. Panašiai 75 proc. MVĮ darbo grupės apklausoje dalyvavusių respondentų nurodė, jog užtikrinti, kad institucijos priimtų elektroninius dokumentus, – labai svarbus politikos tikslas, o 13 proc. respondentų laikėsi nuomonės, kad tai yra vidutinės svarbos tikslas.

Daugiau negu 70 proc. respondentų, dalyvavusių atvirose viešose konsultacijose ir MVĮ darbo grupės apklausoje, taip pat palankiai vertina galimybę nustatyti standartizuotas technines specifikacijas, taikytinas logistikos veiklos vykdytojams ir valstybės valdymo institucijoms vykdant duomenų mainus, o 88 proc. atvirų viešų konsultacijų respondentų laikėsi nuomonės, kad būtų veiksmingiau taikyti teisiškai privalomą, o ne neprivalomą priemonę. Kalbant apie įmonių vykdomą informacijos ir (arba) duomenų teikimą kitoms įmonėms, 67 proc. visų atvirose viešose konsultacijose dalyvavusių respondentų, kurių buvo 100, nuomone, būtų veiksmingiau taikyti teisiškai privalomą priemonę, o 84 proc. respondentų teikė pirmenybę savanoriškomis priemonėms. 77 proc. MVĮ darbo grupės apklausos respondentų nurodė, jog galimybė vykdant elektroninių vežimo dokumentų mainus su institucijomis naudotis viena taikomąja IT programa ar sistema yra labai svarbi (65 proc.) arba vidutiniškai svarbi (22 proc.), kaip ir galimybė naudotis šia bendra taikomąja programa ar sistema vykdant elektroninius mainus su visomis kitomis bendrovėmis (68 proc. respondentų teigimu, tai labai svarbu, o dar 19 proc. respondentų nuomone – vidutiniškai svarbu).

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Pasiūlymas grindžiamas faktų nustatymo priemonėmis ir konsultacijomis su ekspertais, visų pirma dėl sąnaudų ir naudos vertinimo, įskaitant netiesioginio poveikio ir perėjimo prie kitų vežimo rūšių poveikio prognozavimą. Išorės konsultantai parengė sąnaudų ir poveikio tyrimą. Išorės konsultantų paslaugomis naudotasi ir prognozuojant netiesioginį poveikį bei vertinant perėjimo prie kitų vežimo rūšių poveikį.

Nuodugnai konsultuotasi su ekspertais, atstovaujančiais visoms pagrindinėms suinteresuotųjų šalių kategorijoms, – tiek pramonei, tiek valstybių narių valdžios institucijoms, visų pirma konsultuotasi Skaitmeniniame transporto ir logistikos forume. Tai padėjo užtikrinti, kad svarstomi klausimai būtų išnagrinėti visapusiškai, atsižvelgiant į daugiarūšio vežimo aplinkybes.

- **Poveikio vertinimas**

Į šį pasiūlymą įtrauktos politikos priemonės grindžiamos poveikio vertinimo rezultatais. Poveikio vertinimo ataskaitą [SWD(2018) 184] palankiai įvertino Komisijos Reglamentavimo patikros valdyba [SEC(2018) 231]. Reglamentavimo patikros valdyba savo nuomonėje pateikė keletą rekomendacijų dėl argumentų pateikimo poveikio vertinimo ataskaitoje. Į šias rekomendacijas atsižvelgta – poveikio vertinimo ataskaitos I priede glaustai aprašyta, kaip tai padaryta.

Po nuodugnių konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis, posėdžių su ekspertais, atlikus nepriklausomų mokslinių tyrimų, taip pat Komisijai atlikus atskirą analizę, parengtas ilgas politikos priemonių, skirtų dviem pagrindiniams problemos veiksniams pašalinti, sąrašas. Paskui šis sąrašas peržiūrėtas remiantis šiais kriterijais: i) teisinių, politinių ir techninių galimybių; ii) veiksmingumo; iii) efektyvumo; iv) proporcingumo. Atlikus šią pirminę peržiūrą kelių politikos priemonių atsisakyta.

Pasirinktos politikos priemonės sugrupuotos ir pateiktos keturios atskiros politikos galimybės:

- 1 galimybė. Visiškai įpareigoti valstybes nares laikytis esamos teisinės sistemos, susijusios su elektroninės vežimo sutarties priėmimu, savanoriškai derinant įgyvendinimo veiksmus.
- 2 galimybė. Visiškai įpareigoti valstybių narių institucijas priimti elektronines vežimo sutartis, taip pat minimaliai suderinti įgyvendinimo veiksmus.
- 3 galimybė. Visiškai įpareigoti valstybių narių institucijas priimti reglamentavimo informaciją apie krovinių vežimą arba dokumentus, taip pat iš dalies suderinti įgyvendinimo veiksmus.
- 4 galimybė. Visiškai įpareigoti valstybių narių institucijas priimti reglamentavimo informaciją apie krovinių vežimą arba dokumentus, taip pat visiškai suderinti įgyvendinimo veiksmus.

Visos galimybės iš esmės apima tas pačias politikos priemones. Šios priemonės galėtų būti įgyvendinamos neprivaloma tvarka, kaip paramos priemonės, kuriomis valstybės narės skatinamos savanoriškai imtis veiksmų, arba jos galėtų būti taikomos kaip reguliavimo priemonės, pavyzdžiui, priimant naują specialų ES teisės aktą ir pasirašant dvišalius susitarimus su trečiosiomis šalimis. Politikos galimybės sugrupuotos derinant šias priemones, atsižvelgiant į šiuos du aspektus: politikos iniciatyvos materialinę taikymo sritį ir intervencijos priemonių intensyvumo lygį reguliavimo požiūriu.

Paskui atlikta lyginamoji šių keturių galimybių veiksmingumo, efektyvumo, sąnaudų ir naudos analizė. Atlikus šią analizę nustatyta, kad: i) įgyvendinus 3 arba 4 politikos galimybę būtų pasiektas labai panašus sąnaudų ir naudos santykis; ii) abiem šiomis galimybėmis būtų reikšmingai prisidedama prie nustatytų problemų sprendimo ir būtų gerokai veiksmingiau siekiama konkrečių ir bendrųjų politikos tikslų, palyginti su padėtimi įgyvendinant 1 arba 2 galimybes.

Didelį 3 ir 4 galimybių veiksmingumą lemia, viena vertus, didesnis informacijos aprėpties įgyvendinant įpareigojimą priimti elektroninę informaciją mastas, o kita vertus, didesnis privalomų reikalavimų, susijusių su elektroninių priemonių priėmimu, konkretizavimo lygis. Įpareigojimas priimti elektroninę informaciją apibrėžtas ne dėl konkrečių dokumentų, kaip kad 1 ir 2 galimybių atveju, bet dėl informacijos, kurią teikti reikalaujama ES ir nacionalinės

teisės aktais, reguliuojančiais tarptautinio krovinių vežimo ES valstybių narių teritorijoje sąlygas. Taigi įpareigojimas susijęs ne tik su elektroninėmis vežimo sutartimis, bet ir su visais teikiamos elektroninės informacijos formatais, jeigu laikomasi: i) taikomuose teisės aktuose nustatytų reikalavimų dėl informacijos turinio; ii) naujuose siūlomuose teisės aktuose nustatytų reikalavimų dėl elektroninių priemonių, kuriomis gali būti teikiama ši informacija.

3 galimybė pasirinkta kaip tinkamiausia politikos galimybė ir ja remiantis parengtas šis pasiūlymas. Renkantis tarp 3 ir 4 galimybių atsižvelgta į suinteresuotųjų šalių nuomonę, taip pat į aspektus, susijusius su proporcingumu. Pramonės, visų pirma jūrų laivininkystės, aviacijos ir geležinkelio sektorių, suinteresuotosios šalys pateikė aiškią nuomonę, kad, nors ir reikia taikyti daugiarūšių vežimu grindžiamą požiūrį, Komisija turėtų vengti siūlyti visiems subjektams taikyti vienodą sprendimą²³. Pagrindiniai argumentai susiję su tuo, kad šiuose sektoriuose jau investuota į susijusius sprendimus. Sprendimai buvo kuriami remiantis esamomis tarptautinių konvencijų ir ES teisės nuostatomis, kurios, kaip pabrėžiama šioje ataskaitoje pateikiamoje teisinėje analizėje, yra pritaikytos konkrečioms vežimo rūšims ir labai skiriasi.

Nustačius bendrąsias technines sąveikumo specifikacijas, taikytinas visiems sprendimams, taikomiems, kai įmonės administravimo įstaigoms pateikia reglamentavimo informaciją, taip pat taikomiems visoms vežimo rūšims, kaip siūloma 4 galimybėje, šių sektorių įmonėms reikėtų skirti daugiau išankstinių investicijų siekiant prisitaikyti prie naujų reikalavimų.

Pagal 3 galimybę šių techninių specifikacijų, taikytinų įvairioms vežimo rūšims, apimties mastas būtų nustatytas remiantis konkrečiu poveikio vertinimu. Šio poveikio vertinimo tikslas būtų nustatyti reikalingas tikslesnes būtiniausias bendrąsias įvairiems sektoriams skirtas technines specifikacijas, kuriomis būtų užtikrinamas visų susijusių sistemų, kurias naudoja institucijos, sąveikumas, taip pat šių sistemų ir įmonių taikomų sprendimų sąveikumas, ir, kalbant apie įmonių patiriamas reikalavimų laikymosi išlaidas ir būsimą naudą, užtikrinti geriausią sąnaudų ir naudos santykį.

Remiantis pramonės suinteresuotųjų šalių pateiktais argumentais daroma prielaida, kad tinkamą sąveikumo lygį būtų galima užtikrinti nereikalaujant visiškai suderinti visoms vežimo rūšims taikomų reikalavimų. Konkrečiau kalbant, daugumos pramonės suinteresuotųjų šalių teigimu, sąveikumui užtikrinti reikėtų bent jau parengti bendrą su daugiarūšių vežimu susijusių duomenų žodyną²⁴. Būtų galima parengti įvairioms vežimo rūšims skirtas technines specifikacijas, kuriomis būtų įgyvendinami kiti reikalavimai, kaip antai susiję su autentiškumu arba vientisumu, jei, atlikus atskirą specialią poveikio analizę, būtų prieita prie išvados, kad šio požiūrio taikymas būtų ekonomiškai efektyviausias kai kurių (bendrųjų) reikalavimų įgyvendinimo sprendimas.

Pagrindiniai **numatomi** tinkamiausios politikos galimybės **pranašumai** yra susiję su ekonomika ir aplinka. Numatoma, kad dėl sumažėjusių administracinių išlaidų (t. y. su vežimo informacijos ir dokumentų valdymu bei mainais susijusių išlaidų) pramonės subjektų 2018–2040 m. sutaupytos išlaidos sieks 20–27 mlrd. EUR, palyginti su scenarijumi, kai ES

²³ Žr., pvz., Europos bendrijos laivų savininkų asociacijos (ECSA) ir Pasaulinės laivybos tarybos (WSC), taip pat Europos geležinkelių bendrijos (CER) pozicijos dokumentus, atsižvelgiant į įžanginį poveikio vertinimą. Tarptautinė oro transporto asociacija (IATA) aktyviai dalyvauja beveik visuose rengiamuose konsultavimosi su suinteresuotosiomis šalimis seminaruose – jos atstovai taip pat yra aiškiai išreiškę šią poziciją.

²⁴ 73 proc. respondentų, dalyvavusių interaktyvioje atsiliepimų teikimo sesijoje, surengtoje Taline vykstant praktiniam seminarui e. dokumentų klausimais, pritarė, kad reikėtų parengti standartizuotas technines specifikacijas, taikytinas logistikos veiklos vykdytojams ir valstybės valdymo institucijoms vykdant duomenų mainus. Panašiai transporto ir logistikos forumo sąjunga siūlė sukurti bendrą ES lygmens duomenų rinkinį. Remiantis tiksliniais pokalbiais (šaltinis – Ecorys et al.), ekspeditorių grupė pabrėžė, kad svarbu bendro duomenų rinkinio taikymo reikalavimą nustatyti ES teisės aktu. Bendro duomenų rinkinio reikalingumas taip pat konkrečiai nurodytas Suomijos vyriausybės pozicijos dėl šios iniciatyvos dokumente.

lygmeniu intervencinių politikos veiksmų nesiimama (pradinė padėtis). Tai atitinka 75–102 mln. sutaupytų darbo valandų per metus (arba 36–49 tūkst. etato ekvivalentų). Numatoma, kad apie 60 proc. visų pramonės sektoriuje sutaupytų administracinių išlaidų sudarys vežėjų keliais (99 proc. šių vežėjų yra MVĮ) išlaidos.

Taip pat numatoma, kad, palyginti su pradine padėtimi, iki 2030 m. sumažės vežimo keliais dalis ir tai turės teigiamą poveikį aplinkai. Apskritai numatoma, kad, palyginti su pradine padėtimi, 2018–2040 m. išmetamas CO₂ kiekis sumažės daugiau negu 1 300 tūkst. tonų – tai atitinka 74 mln. EUR sutaupytų išorės sąnaudų. Planuojama, kad dėl spūsčių patiriamos sąnaudos per tą patį laikotarpį sumažėtų beveik 300 mln. EUR, palyginti su pradine padėtimi. Be to, jei kiekvieno vienam kroviniui skirtą dokumento būtų spausdinama vidutiniškai 1–5 kopijomis mažiau, kasmet būtų sutaupyta 2–8 mlrd. popieriaus lapų, arba atitinkamai nenukirsta 180–900 tūkst. medžių.

Pagrindinė numatomų išlaidų dalis yra susijusi su investicijomis, kurios reikalingos siekiant užtikrinti naujų politikos reikalavimų laikymąsi. Vertinama, kad, palyginti su pradine padėtimi, valdžios institucijų išlaidos per visą elektroninių vežimo dokumentų taikymo laiką sumažėtų apie 268 mln. EUR, iš kurių 17 mln. EUR būtų susijusios su sprendimų paslaugų teikėjų sertifikavimu, o 251 mln. EUR – su vykdymo užtikrinimu. Be to, nacionalinėms administracijoms reikės investuoti į naujas IT sistemas arba pritaikyti esamas; tikėtina, jog šios išlaidos nebus didelės. Kalbant apie įmones, manoma, kad reikalavimų laikymosi išlaidos sieks apie 4,4 mlrd. EUR.

Gali būti padarytas tam tikras neigiamas poveikis užimtumui, jei darbuotojai, kurių nebereikės sumažėjus dokumentų valdymo veiklos apimčiai, nebus perkelti kitoms užduotims atlikti. Manoma, kad iš esmės ši neigiamą poveikį turėtų kompensuoti bendras sektoriaus augimas. Tikėtina, jog, išaugus IT sprendimų ir sistemų paklausai, IT paslaugų teikėjams atsirastų daugiau galimybių ir dėl to padidės aukštos kvalifikacijos asmenų užimtumas.

Tam tikrų neigiamų padarinių gali atsirasti dėl padidėjusios vandens transporto keliamos oro taršos – numatoma, kad per visą elektroninių vežimo dokumentų naudojimo laikotarpį, palyginti su pradine padėtimi, atitinkamos išlaidos siektų apie 41 mln. EUR.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Igyvendinus pasiūlymą būtų iš esmės supaprastinta esama sistema ir padidėtų efektyvumas – tai būtų pasiekta sumažinus ekonominės veiklos vykdytojams tenkančią administracinę naštą, atsirandančią vykdant reikalavimus pateikti reglamentavimo informaciją, taikomus vežant krovinius Sąjungos teritorijoje.

Tikimasi, kad **administracinė našta sumažės** užtikrinus, kad ekonominės veiklos vykdytojais galėtų elektroninėmis priemonėmis teikti institucijoms reglamentavimo informaciją ir suderinus procedūras, kurias valstybių narių institucijos taiko tikrinamos elektroninėmis priemonėmis pateiktą reglamentavimo informaciją. Kaip anksčiau pabrėžta, manoma, jog iš esmės sumažės pramonės subjektų administracinės išlaidos.

Neatsižvelgiant į valstybę narę ar kompetentingas institucijas, MVĮ ir labai mažoms įmonėms bus ypač naudinga tai, kad jos galės supaprastintu ir suderintu būdu teikti institucijoms reikiamą reglamentavimo informaciją. Taip yra dėl to, kad MVĮ ir labai mažos įmonės proporcingai labiau nukenčia dėl neefektyvaus administravimo ir prarastų darbo valandų.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymu daromas poveikis asmens duomenų apsaugai – teisė į šią apsaugą garantuota Chartijos 8 straipsnyje. Tvarkant asmens duomenis pagal šį pasiūlymą laikomasi ES teisės aktų dėl asmens duomenų apsaugos, visų pirma – Bendrojo duomenų apsaugos reglamento.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Tinkamiausia galimybė biudžetui poveikio neturi.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Komisija stebės šios iniciatyvos įgyvendinimo pažangą, poveikį ir rezultatus, taikydama įvairius stebėsenos ir (arba) vertinimo mechanizmus. Komisija vertins pažangą, padarytą siekiant konkrečių naujo pasiūlymo tikslų.

Bus rūpestingai užtikrinta prašymų pateikti informaciją (ataskaitose, apklausų atsakymuose) pusiausvyra, kad dėl neproporcingų naujai nustatomų ataskaitų teikimo reikalavimų suinteresuotosios šalys nepatirtų papildomos naštos.

Praėjus penkeriems metams nuo teisės akto pasiūlymo įgyvendinimo pabaigos dienos Komisija pradės vertinimą siekdama patikrinti, ar pasiekti iniciatyvos tikslai. Vertinimas bus grindžiamas valstybių narių ataskaitomis, suinteresuotųjų šalių apklausomis ir kita vežėjų pateikta informacija (pvz., skundais). Paskui vertinimo išvados bus remiamasi ateityje vykdant sprendimų priėmimo procesus siekiant užtikrinti, kad, atlikus reikiamus pritaikymus, būtų pasiekti nustatyti tikslai.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Pasiūlymas suskirstytas į penkis skyrius. Pirmame ir paskutiniame skyriuose aprašoma bendroji taikymo sritis ir keletas horizontaliųjų nuostatų, o II–IV skyriuose išsamiau aprašomos priemonės.

1 straipsnyje nustatoma šio reglamento taikymo sritis.

2 straipsnyje pateikiamos nuostatos dėl Komisijai deleguotų įgaliojimų iš dalies keisti neesminius šio reglamento 1 priedo, kuriame yra išvardyti į šio reglamento taikymo sritį įeinantys reikalavimai pateikti reglamentavimo informaciją, elementus.

3 straipsnyje pateikiamos terminų apibrėžtys.

4 straipsnyje nustatomi reikalavimai dėl elektroninio formato, kuriuo atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai turėtų teikti reglamentavimo informaciją apie vežimą (eFTI).

5 straipsnyje nustatomas įpareigojimas valstybių narių kompetentingoms institucijoms priimti reglamentavimo informaciją, kurią, laikydamiesi 4 straipsnyje nustatytų sąlygų, elektroninėmis priemonėmis teikia atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai.

6 straipsnyje reikalaujama, kad kompetentingos institucijos, eFTI paslaugų teikėjai ir atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai imtųsi priemonių siekdami užtikrinti informacijos, kuri tvarkoma ir kuria keičiamasi pagal šį reglamentą, konfidencialumą.

7 straipsnyje nustatomas įpareigojimas Komisijai priimti įgyvendinimo teisės aktus, kuriais būtų nustatytas reikalavimams pateikti reglamentavimo informaciją, įeinantiems į šio reglamento taikymo sritį, vykdyti skirtas bendras duomenų rinkinys ir jo sudedamosios dalys, taip pat bendros procedūros ir taisyklės dėl teisės gauti elektroninėmis priemonėmis teikiamą teisės aktuose nustatytą informaciją ir dėl šios informacijos tvarkymo kompetentingose institucijose. Taip turėtų būti užtikrinta, kad valstybių narių institucijos vienodai įgyvendintų priemones, kuriomis vykdomas įpareigojimas priimti elektroninėmis priemonėmis teikiamą reglamentavimo informaciją.

8 straipsnyje nustatomi eFTI platformų, per kurias atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai galėtų teikti reglamentavimo informaciją, veikimo reikalavimai ir Komisija įgaliojama priimti įgyvendinimo aktus, kuriuose būtų nustatytos išsamios jų įgyvendinimo taisyklės. Šių reikalavimų tikslas – užtikrinti, kad per šias platformas duomenis būtų galima valdyti taip, kad būtų užtikrinti tokie esminiai dalykai kaip duomenų prieinamumas, autentiškumas, vientisumas, konfidencialumas ir saugumas. Šie reikalavimai yra bendro pobūdžio, taigi jų išsamios įgyvendinimo taisyklės turėtų būti tokios, kad būtų numatyta galimybė taikyti esamas arba būsimas technologijas, kuriomis būtų galima užtikrinti šiuos aspektus.

9 straipsnyje nustatomi reikalavimai eFTI paslaugų teikėjams, kurie per eFTI platformas atitinkamiems ekonominės veiklos vykdytojams teiktų su reglamentavimo informacija susijusias paslaugas.

10, 11 ir 12 straipsniuose nustatomos taisyklės dėl eFTI platformų ir eFTI paslaugų teikėjų sertifikavimo sistemos.

13 straipsnyje nustatomos deleguotųjų įgaliojimų suteikimo Komisijai pagal šį reglamentą sąlygos.

14 straipsnyje nustatoma komiteto procedūra dėl Komisijai suteikiamų įgaliojimų pagal šį reglamentą priimti įgyvendinimo teisės aktus vykdymo.

15 straipsnyje nustatomas reikalavimas Komisijai atlikti šio reglamento įgyvendinimo vertinimą, kad būtų įvertintas šio reglamento veiksmingumas siekiant tikslo, dėl kurio yra priimtas šis reglamentas. Šiame straipsnyje taip pat nustatomas reikalavimas valstybėms narėms padėti Komisijai surinkti reikiamą informaciją, kad būtų galima parengti vertinimo ataskaitą.

16 straipsnyje nustatomas įpareigojimas valstybėms narėms kas dvejus metus teikti konkrečią informaciją apie kiekvienus metus, skirtą šio reglamento įgyvendinimo poveikiui stebėti.

17 straipsnyje pateikiamos nuostatos dėl šio reglamento įsigaliojimo datos ir atitinkamai jo taikymo.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį, 100 straipsnio 2 dalį ir 192 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę²⁵,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²⁶,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) krovinių vežimo ir logistikos efektyvumas nepaprastai svarbus Sąjungos ekonomikos konkurencingumui, vidaus rinkos veikimui bei visų Sąjungos regionų socialinei ir ekonominei sanglaudai;
- (2) vykstant prekių judėjimui įmonės tarpusavyje ir su valdžios institucijomis keičiasi dideliu kiekiu informacijos – ja vis dar keičiamasi teikiant popierinius dokumentus. Dėl popierinių dokumentų naudojimo logistikos veiklos vykdytojai patiria didelę administracinę naštą;
- (3) nėra nustatyta Sąjungos lygmeniu taikytinos vienodos teisinės sistemos, pagal kurią valdžios institucijų būtų reikalaujama priimti elektroniniu būdu teikiamą atitinkamą krovinių vežimo informaciją, kurią pagal teisės aktus reikalaujama teikti, ir tai yra pagrindinė priežastis, kodėl naudojant esamas elektronines priemones nedaroma pažangos paprastinant esamas procedūras ir didinant efektyvumą. Tai, kad valdžios institucijos nepriima elektroniniu būdu teikiamos informacijos, ne tik turi įtakos jų ryšių su veiklos vykdytojais efektyvumui, bet ir netiesiogiai trukdo Sąjungoje įmonėms sukurti paprastesnes elektronines ryšių palaikymo priemones įmonėms tarpusavyje keisti informaciją;
- (4) kai kurių sričių Sąjungos teisės aktais, susijusiais su vežimu, reikalaujama, kad kompetentingos institucijos priimtų suskaitmenintą informaciją, tačiau šie reikalavimai nustatyti ne visuose atitinkamuose Sąjungos teisės aktuose. Turėtų būti užtikrinta galimybė visoje Sąjungos teritorijoje ir bet kuriuo atitinkamu Sąjungoje vykdomos

²⁵ OL C , , p. .

²⁶ OL C , , p. .

vežimo veiklos etapu naudotis elektroninėmis priemonėmis teikiant institucijoms reglamentavimo informaciją apie krovinių vežimą. Be to, ši galimybė turėtų būti taikoma teikiant visą su visų rūšių vežimu susijusią reglamentavimo informaciją;

- (5) taigi turėtų būti nustatytas reikalavimas valstybių narių institucijoms priimti elektroninėmis priemonėmis teikiamą informaciją, jei ekonominės veiklos vykdytojai privalo teikti informaciją kaip įrodymą, kad yra laikomasi reikalavimų, patvirtintų Sąjungos teisės aktuose, priimtuose pagal Sutarties trečiosios dalies VI antraštinę dalį arba, panašiomis aplinkybėmis, – pagal Sąjungos teisės aktus dėl atliekų vežimo. Ta pati tvarka turėtų būti taikoma, jei pagal valstybės narės nacionalinės teisės aktus, susijusius su klausimais, kurie reglamentuojami Sutarties trečiosios dalies VI antraštine dalimi, reikalaujama teikti reglamentavimo informaciją, kuri visiškai arba iš dalies atitinka pagal šiuos Sąjungos teisės aktus teiktiną informaciją;
- (6) kadangi šis reglamentas skirtas tik informacijos teikimui (konkrečiai – elektroninėmis priemonėmis) palengvinti, juo neturėtų būti daroma poveikio Sąjungos arba nacionalinės teisės nuostatoms, kuriomis nustatomas reglamentavimo informacijos turinys, ir visų pirma neturėtų būti įvedama jokių papildomų reikalavimų pateikti reglamentavimo informaciją. Nors šiuo reglamentu siekiama elektroninėmis priemonėmis, o ne naudojant popierinius dokumentus, užtikrinti reikalavimų pateikti reglamentavimo informaciją laikymąsi, jis neturėtų niekaip kitaip paveikti susijusių Sąjungos nuostatų dėl reikalavimų, susijusių su dokumentais, kurie turėtų būti naudojami atitinkamai informacijai struktūriškai teikti. Lygiai taip pat šis reglamentas neturėtų paveikti Sąjungos teisės aktų dėl atliekų vežimo nuostatų, kuriomis nustatomi vežimo procedūriniai reikalavimai. Šis reglamentas taip pat turėtų būti taikomas nedarant poveikio nuostatoms dėl ataskaitų teikimo, nustatytoms Reglamente (ES) Nr. 952/2013 arba laikantis jo sąlygų priimtuose įgyvendinimo arba deleguotuosiuose aktuose;
- (7) informacijos mainai elektroninėmis priemonėmis pagal šį reglamentą turėtų būti vykdomi taip, kad būtų užtikrintas neskelbtinos komercinės informacijos saugumas ir konfidencialumas;
- (8) kad visose valstybėse narėse veiklos vykdytojai galėtų vienodai elektroniniu būdu teikti atitinkamą informaciją, reikia taikyti bendras specifikacijas, kurias turėtų priimti Komisija. Šiomis specifikacijomis turėtų būti užtikrintas įvairių duomenų rinkinių ir jų sudedamųjų dalių, susijusių su atitinkama reglamentavimo informacija, sąveikumas, taip pat šiose specifikacijose turėtų būti nustatytos bendros procedūros ir išsamios taisyklės dėl kompetentingų institucijų teisės gauti šią informaciją ir ją tvarkyti;
- (9) nustatant šias specifikacijas turėtų būti tinkamai atsižvelgiama į atitinkamas keitimosi duomenimis specifikacijas, nustatytas Sąjungos teisės aktuose bei susijusiuose Europos ir tarptautiniuose su įvairiarūšiu vežimu susijusių duomenų mainų standartuose, taip pat į principus ir rekomendacijas, pateiktus komunikate „Europos sąveikumo sistema“²⁷, kuriame nustatytas požiūris į Europos skaitmeninių viešųjų paslaugų, dėl kurių valstybės narės bendrai susitarė, teikimą. Reikėtų tinkamai pasirūpinti, kad šios specifikacijos būtų neutralios technologijų požiūriu ir atviros naujoviškoms technologijoms;

²⁷ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos sąveikumo sistema. Įgyvendinimo strategija“ (COM(2017) 134).

- (10) šiuo reglamentu turėtų būti nustatyti veikimo reikalavimai, taikytini informacinėmis ir ryšių technologijomis grindžiamoms platformoms, kuriomis ekonominės veiklos vykdytojai galėtų naudotis siekdami elektroniniu formatu teikti kompetentingoms institucijoms reglamentavimo informaciją apie krovinių vežimą (toliau – eFTI) (toliau – eFTI platformos). Taip pat turėtų būti nustatytos sąlygos, taikytinos eFTI platformų paslaugų teikėjams, kurie yra trečiosios šalys (toliau – eFTI paslaugų teikėjai);
- (11) siekdamas didinti valstybių narių institucijų ir ekonominės veiklos vykdytojų pasitikėjimą tuo, kad eFTI platformos ir eFTI paslaugų teikėjai atitinka tuos reikalavimus, valstybių narių kompetentingos institucijos turėtų įdiegti sertifikavimo sistemą, grindžiamą akreditavimu pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 765/2008²⁸;
- (12) kad būtų užtikrintos vienodos įpareigojimo priimti pagal šį reglamentą elektroniniu formatu teikiamą reglamentavimo informaciją įgyvendinimo sąlygos, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Šiais įgaliojimais turėtų būti naudojamos laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011²⁹;
- (13) visų pirma įgyvendinimo įgaliojimai Komisijai turėtų būti suteikti siekiant nustatyti reikalavimams pateikti reglamentavimo informaciją, įeinantiems į šio reglamento taikymo sritį, vykdyti skirtą bendrą duomenų rinkinį ir jo sudedamąsias dalis, taip pat bendras procedūras ir išsamias taisykles dėl kompetentingų institucijų teisės gauti ir tvarkyti šią informaciją (jei atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai ją teikia elektroninėmis priemonėmis), įskaitant išsamias taisykles ir technines specifikacijas;
- (14) be to, įgyvendinimo įgaliojimai Komisijai turėtų būti suteikti siekiant nustatyti išsamias eFTI platformoms ir eFTI paslaugų teikėjams taikytinų reikalavimų įgyvendinimo taisykles;
- (15) tinkamam šio reglamento taikymui užtikrinti Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį:
- siekiant iš dalies pakeisti I priedo B dalį, kad į ją būtų įtraukti valstybių narių teisės aktuose pateiktų reikalavimų pateikti reglamentavimo informaciją sąrašai, apie kuriuos valstybės narės pagal šį reglamentą praneša Komisijai;
 - siekiant iš dalies pakeisti I priedo A dalį, kad būtų atsižvelgiama į visus Komisijos priimtus deleguotuosius ar įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi Sąjungos nauji vežant krovinius taikytini reikalavimai pateikti reglamentavimo informaciją;
 - siekiant iš dalies pakeisti I priedo B dalį, kad į ją būtų įtrauktos visos naujos susijusių nacionalinės teisės aktų nuostatos, kuriomis nustatoma reikalavimų pateikti reglamentavimo informaciją pakeitimų arba nustatoma naujų atitinkamų reikalavimų pateikti reglamentavimo informaciją, įeinančių į šio reglamento taikymo sritį, apie kuriuos valstybės narės pagal šį reglamentą praneša Komisijai;
 - siekiant papildyti tam tikrus techninius šio reglamento aspektus, konkrečiai – susijusius su eFTI platformų ir eFTI paslaugų teikėjų sertifikavimo taisyklėmis;

²⁸ 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 765/2008, nustatantis su gaminių prekyba susijusius akreditavimo ir rinkos priežiūros reikalavimus ir panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 339/93 (OL L 218, 2008 8 13, p. 30).

²⁹ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

- (16) ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros³⁰ nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (17) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. užtikrinti vienodo požiūrio į elektroninėmis priemonėmis teikiamos reglamentavimo informacijos apie krovinių vežimą priėmimą valstybių narių institucijose taikymą, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi, remiantis tuo, kad būtina nustatyti bendrus reikalavimus, tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (18) elektroninėmis priemonėmis tvarkant asmens duomenis, kuriuos reikalaujama pateikti teikiant reglamentavimo informaciją apie krovinių vežimą, turėtų būti laikomasi Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/679³¹;
- (19) Komisija turėtų atlikti šio reglamento taikymo vertinimą. Siekiant pagrįsti šį vertinimą ir įvertinti šio teisės akto veiksmingumą įgyvendinant tikslus, kurių juo siekiama, turėtų būti surinkta reikiama informacija;
- (20) šis reglamentas negali būti veiksmingai taikomas, kol neįsigalios jame numatyti deleguotieji ir įgyvendinimo aktai. Taigi šis reglamentas turėtų būti taikomas nuo [įrašyti datą], kad Komisija turėtų laiko priimti šiuos aktus;
- (21) vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 45/2001³² 28 straipsnio 2 dalimi, buvo konsultuojamasi su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu; jis pateikė nuomonę 20xx m. XXX xx d.³³,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

ISKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

1. Šiuo reglamentu nustatoma reglamentavimo informacijos, susijusios su prekių vežimu Sąjungos teritorijoje, teikimo elektroninėmis ryšių palaikymo priemonėmis teisinė sistema. Šiuo tikslu šiame reglamente:

³⁰ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

³¹ 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

³² 2000 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 45/2001 dėl asmenų apsaugos Bendrijos institucijoms ir įstaigoms tvarkant asmens duomenis ir laisvo tokių duomenų judėjimo (OL L 8, 2001 1 12, p. 1).

³³ OL C....

- (a) nustatomos sąlygos, pagal kurias valstybių narių kompetentingos institucijos privalo priimti atitinkamų ekonominės veiklos vykdytojų elektroninėmis priemonėmis teikiamą reglamentavimo informaciją;
 - (b) nustatomos taisyklės dėl paslaugų, susijusių reglamentavimo informacija, kurią atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai teikia elektroninėmis priemonėmis, teikimo.
2. Šis reglamentas taikomas reikalavimams pateikti reglamentavimo informaciją, pagal Sutarties trečiosios dalies VI antraštinę dalį nustatytiems Sąjungos teisės aktuose, kuriais nustatomos prekių vežimo Sąjungos teritorijoje sąlygos arba atliekų vežimo sąlygos. Kalbant apie atliekų vežimą, šis reglamentas netaikomas muitinės įstaigų atliekamiems patikrinimams, numatytiems galiojančiose Sąjungos nuostatose. Sąjungos teisės aktai, kuriems taikomas šis reglamentas, ir atitinkami reikalavimai pateikti reglamentavimo informaciją išvardyti I priedo A dalyje.
- Šis reglamentas taip pat taikomas reikalavimams pateikti reglamentavimo informaciją, nustatytiems valstybių narių teisės aktuose, kurie yra susiję su klausimais, reglamentuojamais Sutarties trečiosios dalies VI antraštine dalimi, ir kuriais reikalaujama teikti informaciją, kuri visiškai arba iš dalies atitinka informaciją, teiktiną pagal pirmoje pastraipoje nurodytus reikalavimus pateikti reglamentavimo informaciją.
- Antroje pastraipoje nurodyti nacionalinės teisės aktai ir atitinkami reikalavimai pateikti reglamentavimo informaciją išvardijami I priedo B dalyje, laikantis 2 straipsnio b punkte nustatytos tvarkos.
3. Ne vėliau kaip iki [Leidinių biurui: įrašyti datą, kuri yra vieneri metai nuo šio reglamento įsigaliojimo] valstybės narės praneša Komisijai apie nacionalinės teisės aktų nuostatas ir atitinkamus 2 dalies antroje pastraipoje nurodytus reikalavimus pateikti reglamentavimo informaciją, įtrauktinus į I priedo B dalį. Valstybės narės taip pat praneša Komisijai apie visas naujas vėliau priimtų nacionalinės teisės aktų nuostatas, kurioms taikoma 2 dalies antra pastraipa ir kuriomis nustatomi tų reikalavimų pateikti reglamentavimo informaciją pakeitimai arba nustatomi atitinkami nauji reikalavimai pateikti reglamentavimo informaciją. Valstybės narės apie šis nuostatas praneša per mėnesį nuo jų priėmimo.

2 straipsnis
I priedo pritaikymas

Komisijai pagal 13 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus dėl I priedo pakeitimų siekiant:

- (a) įtraukti nuorodą į Komisijos priimtus deleguotuosius arba įgyvendinimo aktus, kuriais pagal Sutarties trečiosios dalies VI antraštinę dalį nustatomi nauji reikalavimai pateikti reglamentavimo informaciją, taikytini Sąjungos teisės aktams, kuriais reglamentuojamas krovinių vežimas;
- (b) įtraukti nuorodas į nacionalinės teisės aktus ir reikalavimus pateikti reglamentavimo informaciją, apie kuriuos valstybės narės pranešė pagal 1 straipsnio 3 dalį.

3 straipsnis *Terminų apibrėžtys*

Šiame reglamente vartojamos šios terminų apibrėžtys:

- (1) reglamentavimo informacija – informacija, kuri gali būti teikiama kaip dokumentas, susijusi su krovinių vežimu Sąjungos teritorijoje, įskaitant vežimą tranzitu, kurią atitinkamas ekonominės veiklos vykdytojas turi pateikti pagal 1 straipsnio 2 dalyje nurodytas nuostatas, kad įrodytų, jog yra laikomasi atitinkamų susijusiuose teisės aktuose nustatytų reikalavimų;
- (2) reikalavimas pateikti reglamentavimo informaciją – reikalavimas pateikti reglamentavimo informaciją;
- (3) elektroninė krovinių vežimo informacija (eFTI) – duomenų elementų rinkinys, elektronine priemone tvarkomas reglamentavimo informacijos mainų, vykdomų tarp atitinkamų ekonominės veiklos vykdytojų ir su kompetentingomis valdžios institucijomis, tikslais;
- (4) tvarkymas – automatizuotomis arba neautomatizuotomis priemonėmis eFTI platformoje atliekama operacija ar operacijos, kaip antai duomenų rinkimas, įrašymas, rūšiavimas, struktūrinimas, laikymas, pritaikymas ar keitimas, paieška, pasitikrinimas, naudojimas, atskleidimas duomenis persiunčiant, platinant ar kitu būdu sudarant galimybę jais naudotis, taip pat palyginimas ar sujungimas, naudojimo ribojimas, ištrynimasis ar sunaikinimas;
- (5) eFTI platforma – informacinėmis ir ryšių technologijomis (toliau – IRT) grindžiamas sprendimas, kaip antai operacinė sistema, operacinė aplinka ar duomenų bazė, kuris yra skirtas naudoti eFTI tvarkymo tikslu;
- (6) eFTI platformos kūrėjas – fizinis ar juridinis asmuo, sukūręs arba įgijęs eFTI platformą, kad galėtų tvarkyti su savo vykdoma ekonomine veikla susijusią reglamentavimo informaciją arba pateikti tą platformą rinkai;
- (7) eFTI paslauga – paslauga, kurią sudaro eFTI tvarkymas eFTI platformoje atskirai arba kartu su kitais IRT sprendimais, įskaitant kitas eFTI platformas;
- (8) eFTI paslaugų teikėjas – fizinis ar juridinis asmuo, pagal sutartį teikiantis atitinkamiems ekonominės veiklos vykdytojams eFTI paslaugą;
- (9) atitinkamas ekonominės veiklos vykdytojas – vežėjas ar logistikos veiklos vykdytojas arba bet kuris kitas fizinis ar juridinis asmuo, atsakingas už reglamentavimo informacijos teikimą kompetentingoms institucijoms pagal atitinkamą su ta informacija susijusį reikalavimą;
- (10) žmogaus skaitomas formatas – formatas, kai duomenys pateikiami elektronine forma ir žmogus gali juos naudoti kaip informaciją, kurios nereikia toliau tvarkyti;
- (11) kompiuterio skaitomas formatas – formatas, kai duomenys pateikiami elektronine forma ir juos galima automatiškai apdoroti kompiuteriu;
- (12) atitikties vertinimo įstaiga – Reglamento (EB) Nr. 765/2008 2 straipsnio 13 punkte apibrėžta įstaiga, akredituota pagal minėtą reglamentą, kad galėtų atlikti eFTI platformos arba eFTI paslaugų teikėjo atitikties vertinimą.

II SKYRIUS

ELEKTRONINĖS PRIEMONĖS TEIKIAMA REGLAMENTAVIMO INFORMACIJA

4 straipsnis

Reikalavimai atitinkamiems ekonominės veiklos vykdytojams

1. Jei atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai reglamentavimo informaciją teikia elektroninėmis priemonėmis, jie tai daro naudodami duomenis, sutvarkytus sertifikuotoje eFTI platformoje, ir, jei taikoma, sertifikuoto eFTI paslaugų teikėjo. Reglamentavimo informacija teikiama kompiuterio skaitomu formatu ir, kompetentingai institucijai paprašius, žmogaus skaitomu formatu.

Informacija kompiuterio skaitomu formatu teikiama naudojantis patvirtinto autentiškumo, saugiu eFTI platformos ryšiu su duomenų šaltiniu. Atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai perduoda interneto svetainės, per kurią galima naudotis informacija, adresą, kartu su visais kitais elementais, kurie reikalingi, kad kompetentinga institucija galėtų vienareikšmiškai identifikuoti reglamentavimo informaciją.

Informacija žmogaus skaitomu formatu teikiama vietoje, atitinkamo ekonominės veiklos vykdytojo ar kompetentingų institucijų turimų elektroninių įtaisų ekrane.

2. Valstybės narės imasi priemonių, kad jų kompetentingos institucijos galėtų tvarkyti reglamentavimo informaciją, kurią atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai pateikia kompiuterio skaitomu formatu pagal 1 dalies antrą pastraipą, laikydamiesi Komisijos pagal 7 straipsnį nustatytų nuostatų.

5 straipsnis

Informacijos priėmimas kompetentingose institucijose

Valstybių narių kompetentingos institucijos priima reglamentavimo informaciją, kurią atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai elektroninėmis priemonėmis teikia pagal 4 straipsnį.

6 straipsnis

Konfidenciali komercinė informacija

Kompetentingos institucijos, eFTI paslaugų teikėjai ir atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai imasi priemonių siekdami užtikrinti komercinės informacijos, kuri tvarkoma ir kuria keičiamasi pagal šį reglamentą, konfidencialumą.

7 straipsnis

Bendras eFTI duomenų rinkinys, procedūros ir naudojimo taisyklės

Komisija įgyvendinimo aktais nustato:

- (a) atitinkamiems reikalavimams pateikti reglamentavimo informaciją vykdyti skirtą bendrą eFTI duomenų rinkinį ir jo sudedamąsias dalis, įskaitant atitinkamas kiekvieno į bendrą duomenų rinkinį ir jo sudedamąsias dalis įtraukto duomenų elemento apibrėžtis;

- (b) bendras procedūras ir išsamias taisykles, įskaitant bendras technines specifikacijas, dėl kompetentingų institucijų teisės naudotis eFTI platformomis, įskaitant reglamentavimo informacijos, kurią elektroninėmis priemonėmis teikia atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai, tvarkymo procedūras.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 14 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

III SKYRIUS

EFTI PLATFORMOS IR PASLAUGOS

1 SKIRSNIS

REIKALAVIMAI EFTI PLATFORMOMS IR PASLAUGOMS

8 straipsnis

eFTI platformų veikimo reikalavimai

1. Reglamentavimo informacijai tvarkyti naudojamos eFTI platformos turi funkcijas, kuriomis užtikrinama, kad:
 - (a) asmens duomenis būtų galima tvarkyti pagal Reglamentą (ES) 2016/679;
 - (b) komercinius duomenis būtų galima tvarkyti pagal 6 straipsnį;
 - (c) būtų galima sukurti unikalų elektroninį nustatytos tapatybės ryšį tarp tvarkomų duomenų ir apibrėžto krovinio, su kuriuo susiję tie duomenys, fizinio vežimo nuo kilmės vietos iki paskirties vietos laikantis bendroje vežimo sutartyje nustatytų sąlygų, neatsižvelgiant į kontenerių, pakuočių ar vienetų kiekį ar skaičių;
 - (d) duomenis būtų galima tvarkyti tik naudojantis autorizuota patvirtinto autentiškumo prieiga;
 - (e) visos tvarkymo operacijos būtų tinkamai įrašomos siekiant suteikti galimybę bent jau identifikuoti kiekvieną atskirą operaciją, operaciją atlikusius fizinius ar juridinius asmenis ir su kiekvienu duomenų elementu atliktų operacijų eilės tvarką; būtų išsaugotas pirminis duomenų elementas, jei atliekant operaciją reikia pakeisti arba ištrinti esamą duomenų elementą;
 - (f) duomenis būtų galima archyvuoti ir kad jie būtų prieinami tam tikrą laikotarpį atsižvelgiant į atitinkamus reikalavimus pateikti reglamentavimo informaciją;
 - (g) duomenys būtų apsaugoti nuo korupcijos ir vagystės;
 - (h) tvarkomi duomenų elementai atitiktų bendrą eFTI duomenų rinkinį ir jo sudedamąsias dalis ir kad būtų galima juos tvarkyti bet kuria oficialiąja Sąjungos kalba.
2. Komisija įgyvendinimo aktais nustato išsamias taisykles dėl 1 dalyje nustatytų reikalavimų. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 14 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

9 straipsnis
Reikalavimai eFTI paslaugų teikėjams

1. eFTI paslaugų teikėjai užtikrina, kad:
 - (a) duomenis eFTI platformoje tvarkytų tik įgaliotieji naudotojai, laikydamiesi aiškiai apibrėžto naudotojo vaidmens ir su tvarkymu susijusių teisių ir atsižvelgdami į atitinkamus reikalavimus pateikti reglamentavimo informaciją;
 - (b) duomenis būtų galima laikyti ir kad jie būtų prieinami tam tikrą laikotarpį atsižvelgiant į atitinkamus reikalavimus pateikti reglamentavimo informaciją;
 - (c) institucijos turėtų tiesioginę prieigą prie reglamentavimo informacijos, susijusios su krovinio vežimu ir tvarkomos naudojantis jų eFTI platformomis, jei atitinkamas ekonominės veiklos vykdytojas suteikia institucijoms šią prieigą;
 - (d) duomenys būtų tinkamai apsaugoti, be kita ko, nuo tvarkymo be leidimo arba neteisėto tvarkymo ir nuo netyčinio praradimo, sunaikinimo ar sugadinimo.
2. Komisija įgyvendinimo aktais nustato išsamias taisykles dėl 1 dalyje nustatytų reikalavimų. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 14 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

3 SKIRSNIS
SERTIFIKAVIMAS

10 straipsnis
Atitikties vertinimo įstaigos

1. Atitikties vertinimo įstaigos akredituojamos pagal Reglamentą (EB) Nr. 765/2008, kad galėtų atlikti eFTI platformų ir paslaugų teikėjų sertifikavimą, kaip nustatyta šio reglamento 11 ir 12 straipsniuose.
2. Akreditavimo tikslu atitikties vertinimo įstaiga laikosi II priede nustatytų reikalavimų.
3. Valstybės narės turi parengusios atnaujintą akredituotų atitikties vertinimo įstaigų, taip pat tų įstaigų pagal 11 ir 12 straipsnius sertifikuotų eFTI platformų ir eFTI paslaugų teikėjų sąrašus. Jos šį sąrašą viešai skelbia oficialioje vyriausybės interneto svetainėje. Sąrašas nuolat atnaujinamas – kasmet ne vėliau kaip iki kovo 31 d.
4. Valstybės narės kasmet iki kovo 31 d. pateikia Komisijai 3 dalyje nurodytus sąrašus ir interneto svetainės, kurioje šie sąrašai paskelbti, adresą. Komisija savo oficialioje interneto svetainėje paskelbia nuorodą į šias interneto svetaines.

11 straipsnis
eFTI platformų sertifikavimas

1. eFTI platformos kūrėjui paprašius, atitikties vertinimo įstaigos įvertina eFTI platformos atitiktį 8 straipsnio 1 dalyje nustatytiems reikalavimams. Jei vertinimas teigiamas, išduodamas atitikties pažymėjimas. Jei vertinimas neigiamas, atitikties vertinimo įstaiga informuoja pareiškėją, kodėl platforma neatitinka šių reikalavimų.
2. Atitikties vertinimo įstaigos turi parengusios atnaujintus sertifikuotų eFTI platformų ir platformų, kurių vertinimas neigiamas, sąrašus. Atnaujinti sąrašai perduodami atitinkamoms kompetentingoms institucijoms tada, kai išduodamas pažymėjimas arba pateikiamas neigiamas vertinimas.

3. Kartu su informacija, kompetentingoms institucijoms perduodama naudojantis sertifikuota eFTI platforma, pridedamas sertifikavimo ženklas.
4. eFTI platformos kūrėjas teikia prašymą atlikti pakartotinį vertinimą dėl sertifikavimo, jei patikslinamos 7 straipsnio 2 dalyje nurodytuose įgyvendinimo aktuose patvirtintos techninės specifikacijos.
5. Komisijai pagal 13 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus siekiant papildyti šį reglamentą taisyklėmis dėl sertifikavimo, sertifikavimo ženklo naudojimo ir eFTI platformų sertifikavimo atnaujinimo.

12 straipsnis
eFTI paslaugų teikėjų sertifikavimas

1. eFTI paslaugų teikėjui paprašius, atitikties vertinimo įstaiga įvertina eFTI paslaugų teikėjo atitiktį 9 straipsnio 1 dalyje nustatytiems reikalavimams. Jei vertinimas teigiamas, išduodamas atitikties pažymėjimas. Jei vertinimas neigiamas, atitikties vertinimo įstaiga informuoja pareiškėją, kodėl paslaugų teikėjas neatitinka šių reikalavimų.
2. Atitikties vertinimo įstaigos turi parengusios atnaujintus sertifikuotų eFTI paslaugų teikėjų ir paslaugų teikėjų, kurių vertinimas neigiamas, sąrašus. Atnaujinti sąrašai perduodami atitinkamoms kompetentingoms institucijoms tada, kai išduodamas pažymėjimas arba pateikiamas neigiamas vertinimas.
3. Komisijai pagal 13 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus siekiant papildyti šį reglamentą taisyklėmis dėl eFTI paslaugų teikėjų sertifikavimo.

IV SKYRIUS

ĮGALIOJIMŲ DELEGAVIMAS IR ĮGYVENDINIMO NUOSTATOS

13 straipsnis
Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai deleguojami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.
2. 2 straipsnyje, 11 straipsnio 5 dalyje ir 12 straipsnio 3 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai deleguojami neribotam laikotarpiui nuo [šio reglamento įsigaliojimo diena].
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 2 straipsnyje, 11 straipsnio 5 dalyje ir 12 straipsnio 3 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jam nurodytą dieną. Jis neturi poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 2 straipsnį, 10 straipsnio 5 dalį ir 11 straipsnio 3 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

14 straipsnis
Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

V SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

15 straipsnis
Peržiūra

1. Ne anksčiau kaip [praėjus 5 metams nuo šio reglamento taikymo pradžios dienos] Komisija atlieka šio reglamento vertinimą ir pateikia pagrindinių nustatytų faktų ataskaitą Europos Parlamentui, Tarybai ir Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui.
2. Valstybės narės teikia Komisijai informaciją, kuri būtina šiai ataskaitai parengti.

16 straipsnis
Stebėsena

Valstybės narės kas dvejus metus, o pirmą kartą – ne vėliau kaip iki [praėjus dviem metams nuo šio reglamento taikymo pradžios dienos] pateikia Komisijai šią informaciją:

1. kompetentingų institucijų, pagal 4 straipsnio 2 dalį įgyvendinančių priemonės, kad galėtų gauti ir tvarkyti atitinkamų ekonominės veiklos vykdytojų teikiamą informaciją, skaičių;
2. atitinkamų ekonominės veiklos vykdytojų, kurie pagal 4 straipsnio 1 dalį valstybių narių kompetentingoms institucijoms pateikė reglamentavimo informaciją pagal vežimo rūšis, skaičių.

Teikiama informacija apie kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.

17 straipsnis
Įsigaliojimas ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo [Leidinių biuro: įrašyti datą, kuri yra ketveri metai nuo įsigaliojimo].

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu

Tarybos vardu

Pirmininkas

Pirmininkas