



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2018. gada 22. maijā
(OR. en)

9060/18

**Starpiestāžu lieta:
2018/0140 (COD)**

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

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2018. gada 17. maijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i> kungs
K-jas dok. Nr.:	COM(2018) 279 final
Temats:	Priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2018) 279 *final*.

Pielikumā: COM(2018) 279 *final*



Briselē, 17.5.2018.
COM(2018) 279 final

2018/0140 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Tehnoloģiskās pārmaiņas attiecas uz visiem sabiedrības slāņiem un ekonomikas nozarēm un pārveido ES iedzīvotāju dzīvi. Transports šajā ziņā nav izņēmums. Jaunās tehnoloģijas radikāli pārveido situāciju mobilitātes jomā. Tādējādi ES un tās rūpniecības uzņēmumiem ir jārisina šīs problēmas, lai iegūtu līderpozīcijas visā pasaulē inovāciju, digitalizācijas un dekarbonizācijas jomā. Tādēļ Komisija ir apstiprinājusi visaptverošu pieeju, proti, trīs “Eiropa kustībā” mobilitātes tiesību aktu kopumus, lai nodrošinātu, ka ES mobilitātes politika atbilst minētajām politikas prioritātēm.

Atbilstoši mazemisiju mobilitātes stratēģijai Komisija 2017. gada maijā un novembrī pieņēma divus mobilitātes tiesību aktu kopumus. Šie tiesību akti paredz pozitīvu darbākārtību, kas ļauj īstenot mazemisiju mobilitātes stratēģiju un nodrošina netraucētu pāreju uz tīru, konkurētspējīgu un savstarpēji saistītu mobilitāti visiem. Eiropas Parlamentam un Padomei jānodrošina šo priekšlikumu ātra pieņemšana.

Šī iniciatīva ietilpst trešajā “Eiropa kustībā” tiesību aktu kopumā, kas veltīts jaunajai 2017. gada septembra rūpniecības politikas stratēģijai un ir izstrādāts, lai pabeigtu procesu, kas ļauj Eiropai pilnīgi izmantot mobilitātes modernizācijas priekšrocības. Ir būtiski, lai rītdienas mobilitātes sistēma visiem ES iedzīvotājiem būtu droša, tīra un efektīva. Mērķis ir padarīt Eiropas mobilitāti drošāku un pieejamāku, Eiropas rūpniecību konkurētspējīgāku un Eiropas darbvietas drošākas, kā arī būt tīrākiem un labāk pielāgotiem nepieciešamībai risināt klimata pārmaiņu problēmas. Šajā nolūkā jāapvieno visas ES, dalībvalstu un ieinteresēto personu iespējas, kā arī jāpalielina ieguldījumi transporta infrastruktūrā.

Pēdējo 20 gadu laikā kopējie kravu pārvadājumi ES ir palielinājušies gandrīz par 25 %¹, un 2015.–2050. gadā ir paredzama to turpmāka palielināšanās par 51 %². Visa šī preču aprīte ir saistīta ar lielu daudzumu informācijas, ar ko apmainās dažādas personas gan privātajā, gan publiskajā sektorā. Patlaban šī informācija lielākoties tiek izdrukāta uz papīra kā dažādi standartizēta formāta dokumenti.

Aptuveni 99 % pārrobežu pārvadājumu ES teritorijā kādā no darbības posmiem joprojām izmanto papīra dokumentus³. Informācijas apmaiņas digitalizācijai ir arī potenciāls būtiski uzlabot pārvadājumu efektivitāti un tādējādi sekmēt vienotā tirgus netraucētu darbību.

Komisija veica ietekmes novērtējumu par šķēršļiem, kas kavē kravu pārvadājumu dokumentu digitalizāciju, un iespējām, kā sekmēt elektroniskas dokumentu un informācijas apmaiņas plašāku izmantošanu. Galvenā Komisijas apzinātā problēma ir tāda, ka iestādes nelabprāt un ne vienmēr pieņem informāciju vai dokumentus, ko uzņēmumi iesniedz elektroniski, kad

¹ Mērot miljardos tonnkilometru (tkm). Avots: ES transports skaitļos 2017. gadā.

² Apraksts par pārmaiņām, ko rada pašreizējās tendences un politikas (t. i., pamatscenārijs), ir pieejams pievienotā ietekmes novērtējuma ziņojuma 4. pielikumā.

³ Konkrētāk, papīra dokumentu izmantošana ir nepieciešama kādā no pārvadājumu darbības posmiem. Citiem vārdiem sakot, tikai 1 % šīs darbības notiek, izmantojot pilnīgi digitalizētu informācijas un dokumentu apmaiņu. Tomēr šis īpatsvars atšķiras atkarībā no transporta veida. Aplēšu pamatā ir ietekmes novērtējuma atbalsta pētījums *Ecorys et al.* (2018).

iestādes tiem prasa iesniegt pierādījumus par atbilstību tiesību aktu nosacījumiem preču pārvadājumos dažādu ES dalībvalstu teritorijās.

Šai problēmai ir divi galvenie cēloņi:

- (a) **sadrumstalots tiesiskais regulējums**, kas paredz **atšķirīgus pienākumus** iestādēm, kad tās pieņem elektronisku informāciju vai dokumentus⁴, un pieļauj atšķirīgu administratīvo praksi prasību īstenošanā, un
- (b) **sadrumstalota IT vide**, ko raksturo daudzas **savstarpēji neizmantojamas sistēmas un risinājumi** elektroniskai pārvadājumu informācijas un dokumentācijas apmaiņai, lai uzņēmumi sazinātos gan savstarpēji, gan ar administrāciju.

Abi šie cēloņi viens otru pastiprina. Sadrumstalotais tiesiskais regulējums un no tā izrietošā iestāžu atteikšanās pieņemt elektroniskus dokumentus, liek atturēties no ieguldījumiem šo dokumentu digitālos risinājumos. Sadrumstalotā IT vide, jo īpaši pareizi izveidotu vai savstarpēji izmantojamu risinājumu trūkums, attur iestādes no uzticības elektronisku dokumentu izmantošanai.

Tāpēc lielākā daļa kravu pārvadātāju un citu pārvadājumos iesaistīto uzņēmumu ES turpina izmantot papīra dokumentus. Tas dažādiem tirgus dalībniekiem neļauj izmantot būtiskus ieguvumus efektivitātes jomā, jo īpaši multimodālos un pārrobežu pārvadājumos, un apgrūtina ES vienotā tirgus darbību.

Komisija vairākās politikas iniciatīvās ir atzinusi vajadzību sekmēt elektronisko pārvadājumu dokumentu pieņemšanu un izmantošanu — Baltajā grāmatā par transportu, 2011⁵, Digitālā vienotā tirgus stratēģijā, 2015⁶, IST standartizācijas prioritātēs digitālajam vienotajam tirgum, 2016⁷, un ES e-pārvaldības rīcības plānā 2016.–2020. gadam⁸. Iejaukšanās nepieciešamību ir atzinušas arī daudzas ieinteresētās personas.

No 2015. gada Digitālā transporta un loģistikas foruma (DTLF) — Komisijas ekspertu grupas, ko izveidojušas vairāk nekā simts privātu un publisku ieinteresēto personu⁹, — dalībnieki ir atkārtoti uzsvēruši vajadzību pēc ES līmeņa iejaukšanās, lai atbalstītu elektronisko pārvadājumu dokumentu plašāku apriti. Tallinas deklarācijā par e-pārvaldību 2017. gada oktobrī dalībvalstis mudināja Komisiju pastiprināt centienus nodrošināt ES efektīvas, viegli lietojamas un elektroniskas procedūras, uzsverot e-pārvaldības rīcības plāna¹⁰ un Eiropas sadarbības satvarā¹¹ ietvertā redzējuma nozīmību.

2017. gada novembrī Tallinas Digitālā transporta dienu laikā vairākas publiskas un privātas ieinteresētās personas no visām transporta nozarēm secināja, ka ir pienācis laiks izmantot

⁴ Iesniedzot elektroniski informāciju, kas patlaban tiek iekļauta papīra dokumentos, nav jāievēro tāds dokumenta *formāts*, ko parasti pieprasa datu standartizētai iesniegšanai. Šādā izpratnē termins “dokumenti” var būt maldinošs. Paskaidrojums par to, kādēļ ir vērts pāriet no “dokumentu pieejas” uz “datu pieeju”, ir sniegts pievienotā ietekmes novērtējuma ziņojuma 8. pielikumā.

⁵ [COM/2011/0144](#), 13. un 19. lpp.

⁶ [COM\(2015\) 192](#), 82.–84. lpp.

⁷ COM(2016) 176, 11. lpp.

⁸ [COM\(2016\) 179](#), 8. lpp.

⁹ Komisija izveidoja [DTLF](#) 2015. gada aprīlī (Lēmums C(2015)2259), lai nodrošinātu platformu, kurā dalībvalstis un attiecīgās transporta un loģistikas ieinteresētās personas varētu apmainīties ar tehniskajām zināšanām, sadarboties un veikt koordināciju, lai atbalstītu pasākumus, kas veicina efektīvu elektronisku informācijas apmaiņu transporta un loģistikas nozarē.

¹⁰ [Tallinas deklarācija par e-pārvaldību](#) tika parakstīta ministru sanāksmē 2017. gada 6. oktobrī, kad ES Padomes prezidentvalsts bija Igaunija.

¹¹ https://ec.europa.eu/isa2/eif_en.

digitalizācijas priekšrocības, tostarp datu apmaiņā bez papīra dokumentiem¹². Pēc tam Padome 2017. gada decembra secinājumos par transporta digitalizāciju aicināja Komisiju turpināt pilnveidot DTLF, izstrādājot “*pasākumus, lai atbalstītu*¹³ *e-dokumentu sistemātiskāku izmantošanu un akceptēšanu un saskaņotu informācijas un datu apmaiņu loģistikas ķēdē*”¹⁴. Pirms tam 2017. gada maijā arī Parlaments mudināja Komisiju “*uzlabot saskaņotību pasažieru un preču pārvadājumos*”, jo īpaši “*paātrināt (..) elektronisku preču pavadzīmju (e-CMR) obligātu izmantošanu*”¹⁵.

- **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem šajā politikas jomā**

Šis priekšlikums atbilst pašreizējiem ES tiesību aktu noteikumiem par elektronisku informācijas apmaiņu, ko piemēro transporta nozarē. Minētie tiesību aktu noteikumi būtiski atšķiras pēc i) materiālās piemērošanas jomas — t. i., attiecīgās informācijas vai dokumentiem; ii) regulatīvā mērķa, kuram šī informācija vai dokumenti ir vajadzīgi; iii) tā, vai ir izveidota iespēja paziņot informāciju elektroniski, un iv) tā, vai ir pieejamas sīkāk izstrādātas tehniskās specifikācijas par elektroniskās saziņas līdzekļiem un elektroniskās informācijas vai dokumentu formātu, ja šāda iespēja ir izveidota. Šis priekšlikums papildina spēkā esošos ES tiesību aktus minētajā jomā un vairāku transporta nozarei veltītu ES aktu gadījumā — papildina šos tiesību aktus, paredzot sīkākas prasības darbībai un tehniskās specifikācijas.

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 910/2014¹⁶ paredz, ka elektronisku dokumentu juridisko spēku un pieņemamību pierādījuma statusā tiesvedībā nedrīkst noliegt, pamatojoties tikai uz to, ka šie dokumenti ir elektroniski. Tā arī paredz nosacījumus elektroniskās identifikācijas līdzekļu un uzticamības pakalpojumu pārrobežu atzīšanai un pieņemšanai iekšējā tirgū. Tomēr tā neuzliek dalībvalstīm pienākumu pieņemt elektroniskus dokumentus vai tajos iekļauto informāciju kā pierādījumu citos gadījumos, izņemot tiesvedības procesu. Izveidojot vienotu Savienības tiesisko regulējumu, kas paredz, ka valsts iestādēm ir jāpieņem kravu pārvadājumu pārrobežu informācija elektroniskā veidā, šis priekšlikums papildina minētās regulas prasības.

Regula (ES) Nr. 952/2013, ar ko izveido Savienības Muitas kodeksu¹⁷, un Direktīva 2010/65/ES par ziņošanas formalitātēm kuģiem¹⁸ jau paredz prasības, kas ļauj izpildīt ziņošanas formalitātes, veicot elektronisku informācijas paziņošanu, tostarp attiecībā uz kravu un attiecīgi — arī pārvadājumu darbību. Šā priekšlikuma mērķis ir atļaut elektronisku paziņošanu, lai visā Savienības teritorijā varētu izpildīt tiesību aktos noteiktās informācijas prasības arī aiz ieviešanas vietām ES vai pirms izvešanas vietām no ES. Tādēļ ģeogrāfiski šīs iniciatīvas joma sākas tur, kur beidzas Savienības Muitas kodeksa regulas

¹² Digitālā transporta dienu deklarācija tika parakstīta Tallinā 2017. gada 10. novembrī un ir pieejama vietnē: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration_en.

¹³ (Pieņemtie teksti) P8_TA(2017)0228.

¹⁴ Padomes secinājumi par transporta digitalizāciju, 15050/17, 5.12.2017.

¹⁵ Eiropas Parlamenta 2017. gada 18. maija rezolūcija [2017/2545\(RSP\)](#) par autotransportu Eiropas Savienībā.

¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 910/2014 par elektronisko identifikāciju un uzticamības pakalpojumiem elektronisko darījumu veikšanai iekšējā tirgū un ar ko atceļ Direktīvu 1999/93/EK (OV L 257, 28.8.2014., 73. lpp.).

¹⁷ Regula (ES) Nr. 952/2013, ar ko izveido Savienības Muitas kodeksu; Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 2015/2447, ar ko paredz sīki izstrādātus noteikumus, kas vajadzīgi, lai īstenotu konkrētus noteikumus Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 952/2013; Komisijas Deleģētā regula (ES) Nr. 2015/2446, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 952/2013 attiecībā uz sīki izstrādātiem noteikumiem, kuri attiecas uz dažiem Savienības Muitas kodeksa noteikumiem.

¹⁸ Direktīva 2010/65/ES par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās un/vai iziet no tām.

un/vai Jūras ziņošanas formalitāšu direktīvas (*RFD*) joma (vai arī otrādi, tā beidzas tur, kur sākas minēto tiesību aktu joma).

Tomēr attiecībā uz pārvadājumiem, kuriem piemēro informācijas prasības, šīs jomas pārklājas: šī iniciatīva attiecas gan uz starptautiskiem pārvadājumiem tikai ES teritorijā (uz kuriem neattiecas Savienības Muitas kodeksa regulas vai Jūras ziņošanas formalitāšu direktīvas joma), gan uz starptautiskiem pārvadājumiem, kuru izcelsme, galamērķis vai tranzīts ir saistīts ar kādas ES dalībvalsts teritoriju. Tādējādi šīs iniciatīvas un abu minēto ES tiesību aktu apvienota piemērošana atvieglos starptautiskos kravu pārvadājumus, kuru izcelsme un galamērķis atrodas ārpus ES, kā arī ES iekšējo jūras satiksmi. Tā ļaus izmantot elektroniskus līdzekļus, lai pārsūtītu iestādēm tiesību aktos noteikto informāciju par kravu pārvadājumiem ne tikai ieviešanas un izvešanas vietās ES, bet arī visā ES teritorijā.

Attiecībā uz Savienības tiesību aktiem, kas reglamentē pārvadāšanas nosacījumus Savienības teritorijā, šis priekšlikums nemaina pašreizējās prasības, kas iekļautas attiecīgajos spēkā esošajos tiesību aktos, bet tiecas nodrošināt

- a) **vienota tiesiskā regulējuma izstrādi** attiecībā uz pieņemšanu, tostarp konkrētas prasības elektroniskai informācijai vai šādu informāciju saturošiem dokumentiem, saistībā ar tiesību aktiem, kuri
- vai nu vispār **neparedz** iespēju iesniegt informāciju/dokumentus elektroniski, proti:
- Regulu Nr. 11/1960 par diskriminācijas atcelšanu pārvadājumu likmēs un nosacījumos;
- Padomes Direktīvu 92/106/EEK par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm un
- Regulu (EK) Nr. 1072/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum, vai
- **paredz šādu iespēju, bet nenorāda vai norāda ļoti ierobežotā mērā** to, kā šī informācija iesniedzama elektroniski, proti:
- Direktīvu 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem;
- Komisijas Regulu Nr. 2015/1998, ar ko īsteno Regulu (EK) Nr. 300/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā;
- Regula (EK) Nr. 1013/2006 par atkritumu sūtījumiem;
- priekšlikumiem, kurus pašlaik izskata Eiropas Parlaments un Padome, Direktīvas 92/106/EEK (Priekšlikums Nr. 2017/0290 (COD)) un attiecīgi Regulas (EK) Nr. 1072/2009 (Priekšlikums Nr. 2017/0123 (COD)) pārskatīšanai;
- b) **sadarbspēju starp dažādām IT sistēmām**, ko pašlaik izmanto attiecībā uz tiem tiesību aktiem, kuri
- jau paredz **ļoti sīki izstrādātas tehniskās specifikācijas**: par elektronisko datu un ziņojumu apmaiņas formātu, lai iestādes varētu pieņemt informāciju, kas saistīta ar noteiktām precēm un pārvadājumiem, neatkarīgi no attiecīgā transporta veida, proti, Regulu (ES) Nr. 952/2013, ar ko izveido Savienības Muitas kodeksu, un tās īstenošanas un deleģētajiem aktiem, kā arī Direktīvu 2010/65/ES par ziņošanas formalitātēm kuģiem;

- satur **siki izstrādātas, bet no transporta veida atkarīgas specifikācijas**, proti, Komisijas Regulu (ES) Nr. 164/2010 par tehniskajām specifikācijām elektroniskiem kuģu ziņojumiem iekšzemes navigācijā, kas minētas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2005/44/EK 5. pantā par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem (*RIS*) attiecībā uz Kopienas iekšējiem ūdensceļiem, un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1305/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmai (*TAF TSI*).
- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Šīs iniciatīvas vispārīgais mērķis ir nodrošināt digitālo tehnoloģiju plašāku izmantošanu, lai sekmētu i) šķēršļu atcelšanu vienotā tirgus netraucētai darbībai; ii) ekonomikas modernizāciju un iii) transporta nozares lielāku efektivitāti. Digitālā vienotā tirgus izveidi sekmēs arī vienotu nosacījumu izvirzīšana digitālo tehnoloģiju turpmākai attīstībai un izvietojumam, lai varētu elektroniski apmainīties ar kravu pārvadājumu informāciju.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Juridisko pamatu nodrošina Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. pants un 192. panta 1. punkts.

91. pants un attiecīgi 100. panta 2. punkts, kas jāizprot saistībā ar 90. pantu, kurš paredz, ka dalībvalstīm jāisteno kopīga politika transporta jomā, paredz prasību, ka kopīgie noteikumi, ko piemēro starptautiskajiem pārvadājumiem uz dalībvalsts teritoriju vai no tās vai tranzītam caur vienas vai vairāku dalībvalstu teritoriju, un attiecīgās prasības jūras un gaisa transportam jānosaka Eiropas Parlamentam un Padomei.

192. panta 1. punktā, kurš jālasa saistībā ar 191. pantu, noteikts, ka Eiropas Parlaments un Padome pieņem lēmumu par to, kā jārikojas Savienībai, lai sasniegtu mērķi, kas ietver cilvēku veselības un vides aizsardzību.

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

Dalībvalstu vienpusējām iniciatīvām, lai atvieglotu elektronisku transporta dokumentu pieņemšanu un informācijas apmaiņu, būs ierobežota ietekme, ja līdzīgus pasākumus neveiks arī citas dalībvalstis, kuru teritorijās norit attiecīgie pārvadājumi.

Vienlaikus, pat ja lielākā daļa ES dalībvalstu pieņemtu tiesību aktus, kas atvieglo elektronisko dokumentu izmantošanu, pastāv liels risks, ka vienpusējas likumdošanas rezultātā katra dalībvalsts izvirzīs atšķirīgas prasības attiecībā uz elektronisko dokumentu pieņemšanu un tiesību aktos noteiktās informācijas paziņošanu kopumā, atzīstot to par derīgu un autentisku. Praksē elektroniskie dokumenti un tiesību aktos noteiktās informācijas paziņojumi, kas atbilstu pieņemamības kritērijiem vienā dalībvalstī, netiktu atzīti citās dalībvalstīs, tādējādi radot šķēršļus ES vienotajā tirgū.

Tādēļ piemērotākais līmenis šīs problēmas un tās cēloņu risināšanai ir ES līmenis, kurā ir iespējams izstrādāt vienotu pieeju elektronisku dokumentu un kopīgu šo dokumentu standartu pieņemšanai. Tāpēc šī iniciatīva tiecas virzīties tālāk un

papildina pasākumus, kas jau ir veikti ES līmenī, lai nodrošinātu vienotus nosacījumus elektroniskās kravu pārvadājumu informācijas un dokumentu pieņemšanai, tostarp nodrošinātu uzticību elektroniskajiem līdzekļiem, ko izmanto paziņošanai¹⁹.

- **Proporcionalitāte**

Priekšlikums ietver pasākumus attiecībā uz trim skaidri definētiem un konkrētiem politikas mērķiem, kuru sasniegšana dod iespēju tiešā veidā atrisināt divus galvenos apzinātos problēmas cēloņus.

Lai novērstu problēmas pamatcēloni, proti, atšķirīgo un tikai daļēji izstrādāto pašreizējo tiesisko regulējumu, šajā priekšlikumā ietverti pasākumi, lai

- (1) nodrošinātu, ka visās ES dalībvalstīs tiek noteikts pienākums visām attiecīgajām valsts iestādēm pieņemt elektroniskos kravu pārvadājumu dokumentus/ informāciju;
- (2) nodrošinātu, ka iestādes izpilda šo pieņemšanas pienākumu vienotā veidā.

Lai novērstu otru problēmas cēloni, kas izriet no apstākļa, ka pašlaik vienlaikus tiek izmantotas vairākas savstarpēji nesaderīgas sistēmas, priekšlikums paredz pasākumus, lai

- (3) nodrošinātu sadarbību starp IT sistēmām un risinājumiem, ko izmanto kravu pārvadājumu informācijas elektroniskai apmaiņai, jo īpaši tiesību aktos noteiktās informācijas paziņošanai no uzņēmuma administrācijai (*B2A*).

Neviens no šiem pasākumiem nepārsniedz to, kas vajadzīgs problēmu risināšanai. Pirmais pasākumu kopums paredz iestāžu pienākumu pieņemt elektronisku informāciju/dokumentus, bet neparedz uzņēmumiem pienākumu izmantot elektronisku formātu ne attiecībā *B2A*, ne arī *B2B* (starp uzņēmumiem). Šāda pienākuma attiecināšana uz apmaiņu *B2B* nodrošinātu kravu pārvadājumu informācijas un dokumentu apmaiņas pilnīgu digitalizāciju, taču tas nav nepieciešams, lai nodrošinātu pieņemšanu iestādēs. Turklāt lielākā daļa nozares apvienību apgalvoja, ka uzņēmumi ir gatavi un virzīsies uz pilnīgu digitalizāciju, kad iestādes to atļaus.

Tomēr iestādēm nav pienākuma pieņemt jebkuru elektronisku informācijas avotu, ko iesniedz uzņēmumi. Tāpēc pasākumos ir ievērota iestāžu vajadzība, lai saņemtā informācija/dokumenti būtu autentiski un to integritāte būtu apliecināta. Pasākumi arī paredz, ka iestādēm jāpieņem informācija/dokumenti, ja to iesniegšanai izmantotie elektroniskie līdzekļi atbilst noteiktajām prasībām.

Otrs pasākumu kopums uzdod dalībvalstīm sadarboties, lai saskaņotu to (nākotnes) digitalizētos procesus elektroniski iesniegtās informācijas/dokumentu pārbaudei. Tas paredz arī sadarbību attiecībā uz tiem datu elementiem, kurus dalībvalstu iestādes pieprasa kā nepieciešamus, lai izpildītu informācijas prasības, kas noteiktas attiecīgos ES un valstu tiesību aktos. Šie pasākumi nodrošinās vienotus noteikumus attiecībā uz elektroniskās informācijas/dokumenta pārbaudi un veicinās atbilstības administratīvo izmaksu (un tādējādi arī sloga) samazināšanu uzņēmumiem. Tomēr šiem pasākumiem nav vajadzīga šādu informācijas prasību vienveidība, kā paredzēts attiecīgajos ES un dalībvalsts tiesību aktos.

Trešais pasākumu kopums nosaka darbības prasības attiecībā uz elektroniskajiem līdzekļiem, kurus uzņēmumi var izmantot tiesību aktos noteiktās informācijas iesniegšanai iestādēm. Šie

¹⁹ Tostarp sistēma e-identificēšanas un elektronisko parakstu pārrobežu izmantošanai, kā noteikts *eIDAS* regulā.

pasākumi paredz arī tehnisko specifikāciju izstrādi prasību izpildei. Minētās prasības un ar tām saistītās tehniskās specifikācijas nodrošinās, ka dažādu dalībvalstu iestāžu izmantotās IT sistēmas būs sadarbspējīgas gan savstarpēji, gan ar uzņēmumu izmantotajiem risinājumiem. Prasības un specifikācijas atvieglos arī sadarbspēju starp *B2A* un *B2B* risinājumiem (kuri pašlaik lielā mērā ir atkarīgi no transporta veida).

- **Instrumenta izvēle**

Ietekmes novērtējumā tika konstatēts, ka mērķu sasniegšanai ir vajadzīgi saistoši tiesību aktos noteikti pasākumi. Regula ir vispiemērotākais tiesību instruments, lai varētu nodrošināt plānoto pasākumu vienveidīgu īstenošanu. Direktīva radītu pienākumu pieņemt elektroniski iesniegtu informāciju, kā arī noteiktu kopīgas darbības prasības, kas jāizpilda, izmantojot elektroniskus līdzekļus, ar kuriem šo informāciju dara pieejamu, taču tā neizvirzītu kopīgas saistošas tehniskās prasības.

Pašreizējās tendences, tostarp saistībā ar ziņošanas formalitāšu direktīvas īstenošanu, liecina, ka bez pamatnostādņēm vai brīvprātīgām pamatnostādņēm tehnisko specifikāciju jomā dažādās dalībvalstīs tiktu ieviestas vairākas un savstarpēji neizmantojamas sistēmas²⁰. Tas palielinātu uzņēmumu atbilstības izmaksas, jo tiem būtu jāiegulda dažādās sistēmās, izpildot dažādas dalībvalstu prasības. Tādējādi uzņēmumi varētu izvēlēties turpināt papīra dokumentu izmantošanu, būtiski apgrūtinot mērķa sasniegšanu.

Šī iniciatīva ir izteikti tehniska, un pastāv liela varbūtība, ka tā būs regulāri jāpielāgo tehniskām un juridiskām izmaiņām. Ņemot to vērā, tiek plānoti arī vairāki īstenošanas pasākumi. Tie īpaši būs saistīti ar tehniskajām specifikācijām, lai īstenotu darbības prasības.

3. APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMA REZULTĀTI

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Komisija aktīvi sadarbojās ar ieinteresētajām personām un organizēja visaptverošas apspriedes ar tām visā ietekmes novērtējuma procesā. Apspriešanās darbības bija šādas:

- atklāta sabiedriskā apspriešana (*OPC*), kuru Komisija organizēja laikā no 2017. gada 25. oktobra līdz 2018. gada 18. janvārim;
- MVU izlases veida aptauja, kuru Komisija organizēja laikā no 2017. gada 24. novembra līdz 2018. gada 22. janvārim;
- privāto un publisko ieinteresēto personu juridiska rakstura aptauja, ko organizēja konsultants, kurš atbildīgs par ietekmes novērtējuma atbalsta pētījumu, laikā no 2017. gada 23. oktobra līdz 2018. gada 1. janvārim;
- mērķorientēta privāto un publisko ieinteresēto personu aptauja, ko organizēja konsultants, kurš atbildīgs par ietekmes novērtējuma atbalsta pētījumu, laikā no 2017. gada 27. oktobra līdz 2018. gada 7. janvārim;
- 50 intervijas ar ieinteresētajām personām, tostarp nozares pārstāvjiem un valsts iestādēm, ko veica konsultants, kurš atbildīgs par ietekmes novērtējuma atbalsta

²⁰ Paredzams, ka atšķirsies arī dažādu iestāžu prasības dalībvalstīs un starp tām. Par to nepārprotami liecina piemēri, kas apkopotī ietekmes novērtējuma procesa laikā.

pētījumu, un viņa partneri laikā no 2017. gada 20. oktobra līdz 2018. gada 15. janvārim;

- ieinteresēto personu sanāksmes un semināri vairāku atšķirīgu pasākumu laikā;
- piecu atsevišķu gadījumu izpēte, ko izskatīja konsultants, kurš atbildīgs par ietekmes novērtējuma atbalsta pētījumu, laikā no 2017. gada 6. novembra līdz 2018. gada 15. janvārim.

Šīs apspriešanās darbības sniedza būtisku informāciju, kas palīdzēja apstiprināt un izstrādāt problēmas definīciju un aplēst tās lielumu, kā arī izvērtēt ieinteresēto personu preferences attiecībā uz iespējamām politikas risinājumiem. Atbalsts šajā jomā tika iegūts galvenokārt no *OPC*, MVU izlases veida aptaujas un citiem izmantotajiem ieinteresēto personu iesaistes rīkiem²¹.

Lielākā daļa aptaujāto ieinteresēto personu — t. i., vairāk nekā 90 % no 265 MVU respondentiem MVU izlases veida aptaujā²² un 88 no 100 respondentiem *OPC* aptaujā — norādīja uz būtiskiem vai vismaz dažiem paredzamajiem ieguvumiem, ko sniegs elektroniska informācijas apmaiņa.

90 % privāto uzņēmumu un apvienību, kas sniedza atbildes *OPC* aptaujā, apliecināja, ka dalībvalstu iestādes nepieņem elektroniskus pārvadājumu dokumentus/informāciju un tas ir būtisks problēmas cēlonis. MVU izlases veida aptaujā, kas skāra mazākus uzņēmumus, tika konstatēts, ka galvenais cēlonis, kādēļ netiek izmantoti elektroniski pārvadājumu dokumenti, ir tāds, ka šo uzņēmumu klienti un darījumu partneri neizmanto pārvadājumu dokumentus elektroniskā formātā. Nākamais visbiežāk norādītais iemesls šajā grupā (ar ļoti tuviem rezultātiem) bija iestāžu atteikums šos dokumentus pieņemt. Vienlaikus respondenti mērķorientētajās aptaujās un intervijās uzsvēra, ka galvenais iemesls, kādēļ uzņēmumi nepieņem elektroniskus dokumentus, ir neskaidrība par to, vai iestādes tos pieņems. Vairāk nekā 70 % respondentu *OPC* aptaujā un MVU izlases veida aptaujā norādīja arī uz sadarbības trūkumu starp pašreizējām *B2A* un *B2B* IT sistēmām un risinājumiem.

Atbilstoši šādam vērtējumam aptuveni 90 % respondentu *OPC* aptaujā ierosināja nodrošināt, ka dalībvalstu iestādes pieņem elektroniskos dokumentus, bet 88 % atzina, ka juridiski saistoša pieeja šādas pieņemšanas nodrošināšanai būtu efektīvāka nekā nesaistošs risinājums. 90 % visu *OPC* respondentu norādīja arī uz to, ka svarīga ir *B2A* un *B2B* saziņas savstarpēja izmantojamība. Tāpat 75 % respondentu MVU izlases veida aptaujā norādīja, ka pieņemšanas nodrošināšana iestādēs ir ļoti svarīgs politikas mērķis, un vēl 13 % atzina to par mēreni svarīgu.

Vairāk nekā 70 % respondentu *OPC* un MVU izlases veida aptaujās atzinīgi vērtētu arī standartizētas tehniskās specifikācijas datu apmaiņai starp loģistikas uzņēmumiem un valsts pārvaldes iestādēm, un 88 % *OPC* respondentu uzskatīja, ka juridiski saistoša pieeja būtu efektīvāka par nesaistošiem pasākumiem. Attiecībā uz saziņu *B2B* 67 % no visiem 100 *OPC* respondentiem atzina, ka juridiski saistoša pieeja būtu efektīvāka, bet 84 % dotu priekšroku brīvprātīgiem pasākumiem. 77 % respondentu MVU izlases veida aptaujā norādīja, ka ļoti svarīga (65 %) vai mēreni svarīga (22 %) ir spēja izmantot vienotu IT lietotni/sistēmu

²¹ Turpmāk sniegtā kopsavilkuma pamatā ir atbildes, kas tika saņemtas *OPC* un MVU izlases veida aptaujās. Sīkāks apraksts par apspriešanas rezultātiem, tostarp par informāciju, kas tika iegūta ārējā konsultanta rīkoto interviju un gadījumu izpētes laikā, ir pieejams “*Ecorys et al.* (2018). Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījums”, VIII–XI pielikums.

²² Respondentu skaits, kuri atbildēja uz jautājumiem par ieguvumiem MVU izlases veida aptaujā, svārstījās no 230 līdz 250 atkarībā no konkrētajiem ieguvumiem, kas bija norādīti dažādos jautājumos.

elektronisko pārvadājumu dokumentu apmaiņai ar iestādēm, kā arī spēja izmantot šādu vienotu lietotni/sistēmu elektroniskai apmaiņai ar visiem pārējiem uzņēmumiem (68 % norādīja, ka tas ir ļoti svarīgi, un vēl 19 % — ka mēreni svarīgi).

- **Ekspertu atzinumu apkopošana un izmantošana**

Priekšlikuma pamatā ir savāktie fakti un apspriešanās ar ekspertiem, jo īpaši tam, lai aplēstu izmaksas un ieguvumus, kā arī netiešās ietekmes un modālās pārejas ietekmes modelēšana. Ārējie konsultanti sagatavoja atbalsta pētījumu par izmaksām un ietekmi. Ārējie konsultanti tika iesaistīti arī netiešās ietekmes modelēšanā un modālās pārejas ietekmes novērtēšanā.

Aktīvi tika iesaistīti eksperti, kas pārstāvēja visas galvenās ieinteresēto personu kategorijas gan no nozares uzņēmumiem, gan dalībvalstu iestādēm, jo īpaši Digitālā transporta un loģistikas forumā. Tas palīdzēja nodrošināt attiecīgo problēmu visaptverošu un multimodālu analīzi.

- **Ietekmes novērtējums**

Politikas pasākumos, kas iekļauti šajā priekšlikumā, ir ņemti vērā ietekmes novērtējuma rezultāti. Par ietekmes novērtējuma ziņojumu [SWD(2018) 184] ir saņemts pozitīvs atzinums no Komisijas Regulējuma kontroles padomes [SEC(2018) 231]. Regulējuma kontroles padome savā atzinumā sniedza vairākus ieteikumus par to, kā izklāstīt argumentus ietekmes novērtējuma ziņojumā. Šie ieteikumi ir ņemti vērā; ietekmes novērtējuma ziņojuma 1. pielikumā ir apkopota informācija par to, kā tas tika izdarīts.

Garš saraksts ar politikas pasākumiem, kā risināt divus galvenos problēmas cēloņus, tika sagatavots pēc plašām apspriedēm ar ieinteresētajām personām, ekspertu sanāksmēm, neatkarīgas izpētes un pašas Komisijas veiktās analīzes. Pēc tam šis saraksts tika izvērtēts, pamatojoties uz šādiem kritērijiem: i) juridisko, politisko un tehnisko iespējamību; ii) efektivitāti; iii) lietderību un iv) proporcionalitāti. Pamatojoties uz šo sākotnējo izvērtējumu, vairāki politikas pasākumi tika svītroti.

Izraudzītie politikas pasākumi tika sadalīti četros atsevišķos politikas risinājumos:

- 1. risinājums — pilnīgs dalībvalstu pienākums ievērot pašreizējo tiesisko regulējumu attiecībā uz elektronisko pārvadājumu līgumu pieņemšanu, brīvprātīgi veicot to īstenošanas saskaņošanu;
- 2. risinājums — pilnīgs dalībvalstu iestāžu pienākums pieņemt elektroniskos pārvadājumu līgumus, minimāli saskaņojot to īstenošanu;
- 3. risinājums — pilnīgs dalībvalstu iestāžu pienākums pieņemt tiesību aktos noteikto kravu pārvadājumu informāciju vai dokumentāciju, daļēji saskaņojot to īstenošanu;
- 4. risinājums — pilnīgs dalībvalstu iestāžu pienākums pieņemt tiesību aktos noteikto kravu pārvadājumu informāciju vai dokumentāciju, pilnīgi saskaņojot to īstenošanu.

Lielākoties visi šie risinājumi ietvēra vienu un to pašu politikas pasākumu kopumu. Minētos pasākumus varēja īstenot vai nu nesaistoši kā atbalsta pasākumus, kas veicina dalībvalstu brīvprātīgu rīcību, vai reglamentējošā veidā, piemēram, pieņemot īpašu jaunu ES tiesību aktu un parakstot divpusējus nolīgumus ar trešām valstīm. Šie politikas risinājumi tika izstrādāti, apvienojot minētos pasākumus dažādās kombinācijās ap diviem pamatelementiem —

politikas iniciatīvas materiālās piemērošanas jomas, no vienas puses, un iejaukšanās regulatīvā spēka intensitātes, no otras puses.

Pēc tam tika veikta salīdzinoša analīze par šo četru risinājumu efektivitāti, lietderību, izmaksām un sniegtajiem ieguvumiem. Analīze liecināja, ka i) 3. vai 4. politikas risinājuma īstenošana radītu ļoti līdzīgas izmaksu un ieguvumu attiecības un ii) abi šie risinājumi būtiski veicinātu apzināto problēmu atrisināšanu, un ar tiem būtu iespējams sasniegt konkrētos un vispārējos politikas mērķus ievērojami efektīvāk nekā ar 1. vai 2. risinājumu.

3. un 4. risinājumam ir lielāka efektivitāte tāpēc ka, no vienas puses, ir plašāk noteikts tās informācijas klāsts, uz ko attiecas pieņemšanas pienākums, un, no otras puses, saistošās prasības attiecībā uz elektroniskos līdzekļu pieņemšanu ir daudz specifiskāk izstrādātas. Pieņemšanas pienākumā nav definēti konkrēti dokumenti, kā tas ir 1. un 2. risinājuma gadījumā, bet norādīts, ka tas attiecas uz visu "informāciju", kas pieprasīta ES un valsts tiesību aktos, kuri reglamentē nosacījumus starptautiskiem kravu pārvadājumiem ES dalībvalstu teritorijā. Tiek aptverti ne tikai elektroniskie pārvadāšanas līgumi, bet arī jebkuri elektroniskie informācijas pārsūtīšanas formāti ar nosacījumu, ka tie atbilst i) spēkā esošo tiesību aktu prasībām attiecībā uz informācijas saturu un ii) prasībām attiecībā uz elektroniskajiem līdzekļiem, ar kuriem šo informāciju var darīt pieejamu un kuri izstrādāti ierosinātā jaunā tiesību akta ietvaros.

3. risinājums bija izvēlētais politikas risinājums, pamatojoties uz kuru tika izstrādāts šis priekšlikums. Izvēlē starp 3. un 4. risinājumu tika ņemti vērā ieinteresēto personu viedokļi, kā arī proporcionalitātes apsvērumi. Nozares pārstāvji no jūras, aviācijas un dzelzceļa sektoriem īpaši skaidri uzsvēra to, ka ir vajadzīga multimodālā pieeja, tomēr Komisijai nebūtu jāierosina risinājums pēc principa "viens izmērs, kas derīgs visam"²³. Galvenie apsvērumi ir saistīti ar ieguldījumiem, kas šajās nozarēs jau ir veikti attiecīgajos risinājumos. Šie risinājumi tika izstrādāti, pamatojoties uz pašreizējām starptautisko konvenciju un ES tiesību aktu prasībām, kas — kā uzsvērts arī juridiskajā analīzē, kas sniegta šajā ziņojumā, — ir atkarīgas no transporta veida un savstarpēji būtiski atšķiras.

Ja visiem risinājumiem, ko izmanto tiesību aktos noteiktās informācijas paziņošanai *B2A* vajadzībām, tiktu ieviestas pilnīgi vienādas tehniskās specifikācijas attiecībā uz sadarbību un tās attiektos uz visiem transporta veidiem, kā ierosināts 4. risinājumā, uzņēmumiem šajās nozarēs būtu vajadzīgi lielāki sākotnējie ieguldījumi, lai pielāgotos jaunajām prasībām.

Saskaņā ar 3. risinājumu apjoms, kādā šādas starpmodālas kopīgās tehniskās specifikācijas tiktu ieviestas, būtu nosakāms, pamatojoties uz konkrētu ietekmes novērtējumu. Minētā ietekmes novērtējuma mērķis būtu precīzāk izstrādāt vajadzīgo kopīgo starpnozaru tehnisko specifikāciju minimumu, kas nodrošinātu visu iestāžu izmantoto saistīto sistēmu savstarpēju sadarbību un to sadarbību ar uzņēmumu izmantotajiem risinājumiem, vienlaikus nodrošinot labāko izmaksu un ieguvumu attiecību saistībā ar uzņēmumu atbilstības izmaksām un nākotnes ieguvumiem.

Pamatojoties uz nozares ieinteresēto personu apgalvojumiem, var pieņemt, ka pietiekamu sadarbības līmeni var nodrošināt, arī neizvirzot nosacījumu pilnīgi saskaņot prasības attiecībā uz visiem transporta veidiem. Konkrētāk, kā apgalvo lielākā daļa nozares dalībnieku, sadarbībai būtu vajadzīga vismaz kopīga multimodāla datu vārdnīca²⁴. Tehniskās

²³ Skatīt, piemēram, *ECSA* un *WSC* (jūrlietas), kā arī *CER* (dzelzceļa nozarē) nostājas dokumentus, kas iesniegti kā atbilde uz sākotnējo ietekmes novērtējumu (*IIA*). *IATA* aktīvi piedalījās gandrīz visos organizētajos apspriešanās semināros ar ieinteresētajām personām un arī tajos nepārprotami pauda tieši šādu nostāju.

²⁴ 73 % respondentu interaktīvā atsauksmju sesijā Tallinas darbseminārā par e-dokumenti atbalstīja standartizētu tehnisko specifikāciju ieviešanu datu apmaiņai starp loģistikas uzņēmumiem un valsts pārvaldes iestādēm. Arī *TLF*

specifikācijas, ar kurām īsteno citas prasības, piemēram, tās, kas attiecas uz autentiskumu vai integritāti, var konkrēti izstrādāt dažādiem transporta veidiem, ja atsevišķā konkrētā ietekmes novērtējuma analizē tiktu secināts, ka šāda pieeja ir visrentablākā attiecībā uz dažām (kopīgajām) prasībām.

Izvēlētā politikas risinājuma **galvenie paredzamie ieguvumi** ir saistīti ar ekonomiku un vidi. Paredzams, ka laikā no 2018. gada līdz 2040. gadam nozare ietaupīs 20–27 miljardus EUR salīdzinājumā ar scenāriju, kurā netiek veikta nekāda politiska ierobežojums ES līmenī (pamatscenārijs), jo samazināsies administratīvās izmaksas (t. i., izmaksas, kas saistītas ar pārvadājumu informācijas un dokumentācijas pārvaldību un apmaiņu). Tas ir līdzvērtīgi 75–102 miljoniem stundu, kas tiek ietaupītas katru gadu (jeb 36–49 tūkstošiem pilnas slodzes darbinieku). Paredzams, ka autotransporta uzņēmumi, no kuriem 99 % ir MVU, iegūs aptuveni 60 % no visa administratīvo izmaksu ietaupījuma nozarē.

Paredzama ir arī labvēlīga ietekme uz vidi, jo 2030. gadā samazināsies autotransporta modālais īpatsvars salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Kopumā tiek lēsts, ka laikā no 2018. gada līdz 2040. gadam novērstās un ietaupītās CO₂ emisijas pārsniegs 1300 tūkstošus tonnu salīdzinājumā ar pamatscenāriju, un tas būs līdzvērtīgi 74 miljoniem EUR ārējo izmaksu ietaupījuma. Tiek plānots, ka tajā pašā laikposmā pārslogojuma izmaksas samazināsies par gandrīz 300 miljoniem EUR salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Turklāt, rēķinot vidēji 1–5 eksemplārus katram dokumentam vienā sūtījumā (un tie vairs netiks izdrukāti), tiks ietaupīti aptuveni 2–8 miljardi papīra lapu jeb 180–900 tūkstoši koku katru gadu.

Lielākās paredzamās izmaksas ir saistītas ar ieguldījumiem, kas nepieciešami, lai izpildītu jaunās politikas prasības. Tiek lēsts, ka valsts iestāžu izmaksas būs aptuveni 268 miljoni EUR visā elektronisko pārvadājumu dokumentu ieviešanas laikposmā salīdzinājumā ar pamatscenāriju un no tiem 17 miljoni EUR būs saistīti ar risinājumu pakalpojumu sniedzēju sertificēšanu, bet 251 miljons EUR — ar īstenošanu. Turklāt paredzams, ka valsts pārvaldes iestādes ieguldīs jaunās IT sistēmās vai pašreizējo sistēmu pielāgošanā; maz ticams, ka šīs izmaksas būs lielas. Paredzams, ka uzņēmumiem atbilstības nodrošināšanas izmaksas nepārsniegs 4,4 miljardus EUR.

Ietekme uz nodarbinātību var būt neliela negatīva, ja darbiniekus, kurus atbrīvos no darba saistībā ar dokumentu pārvaldības darbību samazināšanos, nepārcels citu uzdevumu izpildei. Paredzams, ka šo negatīvo ietekmi lielā mērā kompensēs vispārējā nozares izaugsme. Lielāks pieprasījums pēc IT risinājumiem un sistēmām var radīt papildu iespējas IT pakalpojumu sniedzējiem, izraisot augsti kvalificētu darbvietu skaita pieaugumu.

Neliela negatīva ārējā ietekme var rasties, palielinoties gaisa piesārņojumam no ūdensceļu transporta, un tiek lēsts, ka tā būs aptuveni 41 miljona EUR apmērā visā elektronisko pārvadājumu dokumentu ieviešanas laikposmā salīdzinājumā ar pamatscenāriju.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Priekšlikums nodrošina būtisku vienkāršošanu un uzlabotu efektivitāti, jo samazina administratīvo slogu uzņēmējiem, kad tie pilda tiesību aktos noteiktās informācijas prasības saistībā ar preču pārvadāšanu Savienības teritorijā.

Union ierosināja izstrādāt vienotu datu kopumu ES līmenī. Kā apliecināja mērķorientētās intervijas (avots: Ecorys et al.), daudzi kravu pārvadātāji uzsvēra, ka ir svarīgi izveidot kopīgu datu kopumu, kas tiek ieviests ar ES tiesību aktiem. Vajadzība pēc kopīga datu kopuma tika īpaši uzsvērtā arī Somijas valdības nostājas dokumentā par šo iniciatīvu.

Paredzams, ka **administratīvā sloga samazināšana** tiks sasniegta šādi: tiks nodrošināts, ka uzņēmēji var iesniegt iestādēm tiesību aktos noteikto informāciju elektroniski, un saskaņotas procedūras, ko izmanto dalībvalstu iestādes, lai pārbaudītu elektroniski iesniegto tiesību aktos noteikto informāciju. Kā jau iepriekš teikts, ir paredzams, ka administratīvās izmaksas nozarei būtiski samazināsies.

Tas, ka tiesību aktos noteikto informāciju varēs vienkāršoti un saskaņoti iesniegt iestādēm neatkarīgi no dalībvalsts vai kompetentās iestādes, būs īpaši izdevīgi MVU un mikrouzņēmumiem, jo MVU un mikrouzņēmumi ir salīdzinoši daudz mazāk aizsargāti pret neefektīvu pārvaldību un zaudētām darba stundām.

- **Pamattiesības**

Priekšlikums ietekmē personas datu aizsardzību, ko garantē Hartas 8. pants. Jebkura personas datu apstrāde saistībā ar šo priekšlikumu ir jāveic saskaņā ar ES tiesību aktiem par personas datu aizsardzību, jo īpaši saskaņā ar Vispārīgo datu aizsardzības regulu.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Izvēlētais risinājums neietekmē budžetu.

5. CITI JAUTĀJUMI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Komisija uzraudzīs šīs iniciatīvas īstenošanas gaitu, ietekmi un rezultātus, izmantojot vairākus uzraudzības/izvērtēšanas mehānismus. Komisija novērtēs progresu virzībā uz jaunā priekšlikuma konkrēto mērķu sasniegšanu.

Informācijas pieprasījumi (ziņojumi, atbildes uz aptauju jautājumiem) tiks rūpīgi līdzsvaroti, lai neradītu papildu slogu ieinteresētajām personām, nosūtot tām nesamērīgus jaunu ziņojumu pieprasījumus.

Piecus gadus pēc tiesību akta priekšlikuma īstenošanas datuma iestāšanās Komisija ierosinās izvērtēšanu, lai pārbaudītu, vai šīs iniciatīvas mērķi ir sasniegti. Izvērtējuma pamatā būs dalībvalstu ziņojumi, ieinteresēto personu aptaujas un citas atsauksmes (piemēram, sūdzības) no piegādātājiem. Pēc tam izvērtējuma rezultātā ierosinās turpmākos lēmumu pieņemšanas procesus, lai veiktu izvirzīto mērķu sasniegšanai nepieciešamās korekcijas.

- **Konkrētu priekšlikuma noteikumu sīks skaidrojums**

Priekšlikums ir iedalīts piecās nodaļās. Pirmajā un pēdējā nodaļā raksturota vispārīgā joma un dažas horizontālās prasības, bet II–IV nodaļā sīkāk aprakstīti izmantojamie instrumenti.

1. pantā noteikta šīs regulas darbības joma.

2. pants ietver prasības attiecībā uz Komisijai deleģētajām pilnvarām grozīt nebūtiskus elementus šīs regulas 1. pielikumā, kurā ir uzskaitītas tiesību aktos noteiktās informācijas prasības, kas ietilpst šīs regulas jomā.

3. pantā ir sniegtas definīcijas.

4. pantā noteiktas prasības attiecībā uz elektronisko formātu, kādā attiecīgajiem uzņēmējiem jādara pieejama tiesību aktos noteiktā pārvadājumu informācija (*eFTI*).

5. pantā paredzēts dalībvalstu kompetento iestāžu pienākums pieņemt tiesību aktos noteikto informāciju, ko attiecīgie uzņēmēji darījuši pieejamu elektroniski saskaņā ar 4. panta nosacījumiem.

6. pantā izvirzīta prasība, ka kompetentajām iestādēm, *eFTI* pakalpojumu sniedzējiem un attiecīgajiem uzņēmējiem jāveic pasākumi, lai nodrošinātu tās informācijas konfidencialitāti, kas tiek apstrādāta un apmainīta saskaņā ar šo regulu.

7. pantā paredzēts Komisijas pienākums pieņemt īstenošanas aktus, lai noteiktu kopīgu datu kopumu un datu apakškopas saistībā ar tiesību aktos noteiktajām prasībām atbilstoši šīs regulas jomai un lai ieviestu kopīgas procedūras un noteikumus par kompetento iestāžu piekļuvi elektroniski iesniegtai tiesību aktos noteiktajai informācijai un par tās apstrādi. Tam būtu jānodrošina, ka dalībvalstu iestādes vienveidīgi veic pasākumus, ar ko īsteno pienākumu pieņemt elektroniski iesniegtu tiesību aktos noteikto informāciju.

8. pantā paredzētas darbības prasības *eFTI* platformām, ar kuru palīdzību attiecīgie uzņēmēji var iesniegt tiesību aktos noteikto informāciju, un Komisija pilnvarota pieņemt īstenošanas aktus, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus to īstenošanai. Šo prasību mērķis ir nodrošināt, lai ar minēto platformu līdzekļiem datu pārvaldību varētu īstenot tā, lai nodrošinātu tādas būtiskus aspektus kā datu pieejamība, autentiskums, integritāte, konfidencialitāte un drošība. Šīs prasības ir vispārīgas, un to īstenošanai ir paredzēts sagatavot arī sīki izstrādātus noteikumus tā, lai tās paliktu atvērtas jebkurām pašreizējām vai nākotnes tehnoloģijām, kuras spētu nodrošināt to funkcijas.

9. pantā paredzētas prasības *eFTI* pakalpojumu sniedzējiem, kuri sniedz tiesību aktos noteiktos informācijas pakalpojumus attiecīgajiem uzņēmējiem, izmantojot *eFTI* platformas.

10. pantā, 11. pantā un 12. pantā paredzēti noteikumi *eFTI* platformu un *eFTI* pakalpojumu sniedzēju sertificēšanas sistēmai.

13. pantā paredzēti nosacījumi deleģēto pilnvaru piešķiršanai Komisijai saskaņā ar šo regulu.

14. pantā noteikta komiteju procedūra, lai Komisija varētu izmantot pilnvaras pieņemt īstenošanas aktus saskaņā ar šo regulu.

15. pantā noteikts, ka Komisijai jāveic šīs regulas īstenošanas izvērtējums, lai varētu novērtēt šīs regulas darbību tai izvirzītā mērķa sasniegšanā. Tajā arī izvirzīts pienākums dalībvalstīm palīdzēt Komisijai savākt izvērtējuma ziņojuma sagatavošanai nepieciešamo informāciju.

16. pantā noteikts dalībvalstu pienākumu ik pēc diviem gadiem iesniegt konkrētu informāciju par katru gadu, lai varētu uzraudzīt šīs regulas īstenošanas ietekmi.

17. pantā ietvertas prasības, kas saistītas ar šīs regulas spēkā stāšanās un attiecīgi arī piemērošanas datumu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību, jo īpaši tā 91. pantu, 100. panta 2. punktu un 192. panta 1. punktu;

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu;

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem;

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu²⁵;

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²⁶,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Kravu pārvadājumu un loģistikas efektivitāte ir būtiska Savienības ekonomikas konkurētspējai, iekšējā tirgus darbībai un visu Savienības reģionu sociālajai un ekonomiskajai kohēzijai.
- (2) Preču aprite ir saistīta ar lielu daudzumu informācijas, kuras apmaiņa uzņēmumu starpā un starp uzņēmumiem un valsts iestādēm joprojām notiek papīra dokumentu formātā. Papīra dokumentu izmantošana rada būtisku administratīvo slogu loģistikas uzņēmumiem.
- (3) Tāda vienota Savienības līmeņa tiesiskā regulējuma trūkums, kas noteiktu pienākumu valsts iestādēm elektroniski pieņemt attiecīgu kravu pārvadājumu informāciju, kura pieprasīta tiesību aktos, ir uzskatāms par galveno cēloni tam, ka nav bijis iespējams vienkāršot procesu un panākt lielāku efektivitāti, ko nodrošinātu pieejamie elektroniskie līdzekļi. Apstākļi, ka valsts iestādes nepieņem informāciju elektroniskā formātā, ne tikai apgrūtina saziņu starp šīm iestādēm un uzņēmumiem, bet netieši kavē arī vienkāršotas elektroniskas saziņas izveidi starp uzņēmumiem visā Savienībā.
- (4) Dažas Savienības transporta tiesību normas izvirza pienākumu kompetentajām iestādēm pieņemt digitalizētu informāciju, taču tas neattiecas uz visu attiecīgo Savienības tiesību sistēmu. Jārada iespēja izmantot elektroniskus līdzekļus, lai visā Savienības teritorijā iesniegtu iestādēm tiesību aktos noteikto informāciju par kravu pārvadājumiem un attiecībā uz visiem attiecīgajiem transporta operāciju posmiem, kas

²⁵ OV C [...], [...], [...]. lpp.

²⁶ OV C [...], [...], [...]. lpp.

norit Savienības teritorijā. Turklāt šāda iespēja jāpiemēro attiecībā uz visu tiesību aktos noteikto informāciju visos transporta veidos.

- (5) Tādējādi jānosaka pienākums dalībvalstu iestādēm pieņemt elektroniski iesniegtu informāciju visos gadījumos, kad uzņēmējiem jāiesniedz kāda informācija, lai pierādītu atbilstību prasībām, kas noteiktas ar Līguma Trešās daļas VI sadaļu vai, ņemot vērā situāciju līdzību, ar Savienības tiesību aktiem par atkritumu sūtījumiem. Tas pats attiektos uz gadījumiem, kad dalībvalstu tiesību aktos, kas reglamentē jautājumus, kuri ietilpst Līguma Trešās daļas VI sadaļas jomā, prasīts iesniegt tiesību aktos noteikto informāciju, kas pilnīgi vai daļēji ir identiska informācijai, kura jāiesniedz saskaņā ar minētajiem Savienības tiesību aktiem.
- (6) Tā kā šīs regulas nolūks ir tikai atvieglot informācijas iesniegšanu, jo īpaši elektroniskā veidā, tā nedrīkst ietekmēt Savienības vai valstu tiesību normas, kas paredz tiesību aktos noteiktās informācijas saturu, jo īpaši tā nedrīkst izvirzīt nekādas prasības papildus tiesību aktos noteiktajām informācijas prasībām. Lai gan šīs regulas nolūks ir nodrošināt atbilstību normatīvajām informācijas prasībām, izmantojot elektroniskos līdzekļus, nevis papīra dokumentus, tā nedrīkst citādi ietekmēt attiecīgos Savienības noteikumus par prasībām attiecībā uz dokumentiem, kas jāizmanto attiecīgās informācijas strukturēšanai. Šī regula neietekmē arī tos Savienības tiesību aktu noteikumus par atkritumu sūtījumiem, kuros ir procedūras prasības attiecībā uz sūtījumiem. Šī regula nedrīkst arī skart prasības par ziņošanas pienākumiem, kas paredzēti Regulā (ES) Nr. 952/2013 vai saskaņā ar to pieņemtajos īstenošanas vai deleģētajos aktos.
- (7) Elektronisko līdzekļu izmantošana informācijas apmaiņai saskaņā ar šo regulu jāorganizē tā, lai nodrošinātu sensitīvas komerciālās informācijas drošību un ievērotu tās konfidencialitāti.
- (8) Lai uzņēmēji varētu elektroniski iesniegt attiecīgo informāciju vienādā veidā visās dalībvalstīs, jāizmanto kopīgas specifikācijas, kas jāpieņem Komisijai. Šīm specifikācijām jānodrošina datu savstarpēja izmantojamība attiecībā uz dažādiem datu kopumiem un to apakškopām, kas saistītas ar attiecīgo tiesību aktos noteikto informāciju, un jānosaka kopīgas procedūras un sīki izstrādāti noteikumi attiecībā uz kompetento iestāžu piekļuvi minētai informācijai un tās apstrādi.
- (9) Izstrādājot minētās specifikācijas, pienācīgi jāņem vērā attiecīgās datu apmaiņas specifikācijas, kas paredzētas attiecīgos Savienības tiesību aktos, kā arī attiecīgos ES un starptautiskajos standartos par multimodālu datu apmaiņu, un principi un ieteikumi, kuri sniegti Eiropas sadarbības satvarā²⁷, kas paredz veidu, kā sniedzami digitālie Eiropas sabiedriskie pakalpojumi, par kuriem kopīgi vienojušās dalībvalstīs. Pienācīgi jānodrošina arī tas, lai šīs specifikācijas paliktu tehnoloģiski neitrālas un atvērtas novatoriskām tehnoloģijām.
- (10) Šajā regulā jānosaka darbības prasības, kas piemērojamas platformām (*eFTI* platformām), kuru pamatā ir informācijas un sakaru tehnoloģijas un kuras uzņēmēji var izmantot, lai iesniegtu kompetentajām iestādēm tiesību aktos noteikto kravu pārvaldājumu informāciju elektroniskā formātā (*eFTI*). Jāizstrādā arī nosacījumi trešo personu *eFTI* platformu pakalpojumu sniedzējiem (*eFTI* pakalpojumu sniedzējiem).
- (11) Lai nostiprinātu dalībvalstu iestāžu un uzņēmēju uzticību *eFTI* platformu un *eFTI* pakalpojumu sniedzēju atbilstībai šīm prasībām, dalībvalstu kompetentajām iestādēm

²⁷ Eiropas sadarbības satvars — Īstenošanas stratēģija, Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai (COM(2017) 134).

jāizveido sertificēšanas sistēma, kuras pamatā būtu akreditācija saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 765/2008²⁸.

- (12) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus, kas jāievēro, īstenojot pienākumu pieņemt tiesību aktos noteikto informāciju, kura iesniegta elektroniskā formātā saskaņā ar šo regulu, Komisijai jāpiešķir īstenošanas pilnvaras. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011²⁹.
- (13) Proti, Komisijai jāpiešķir īstenošanas pilnvaras, lai izveidotu kopīgu datu kopumu un tā apakškopas saistībā ar attiecīgajām tiesību aktos noteiktajām informācijas prasībām, uz kurām attiecas šī regula, kā arī sīki izstrādātu kopīgas procedūras un noteikumus par kompetento iestāžu piekļuvi minētai informācijai un tās apstrādi, ja attiecīgie uzņēmēji iesniedz to elektroniski, tostarp sīki izstrādātus noteikumus un tehniskās specifikācijas.
- (14) Komisijai jāpiešķir īstenošanas pilnvaras arī tādēļ, lai tā sīki izstrādātu noteikumus prasību īstenošanai attiecībā uz *eFTI* platformām un *eFTI* pakalpojumu sniedzējiem.
- (15) Lai nodrošinātu šīs regulas pareizu piemērošanu, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu:
- grozīt I pielikuma B daļu, lai iekļautu sarakstus ar dalībvalstu tiesību aktos noteiktajām informācijas prasībām, kuras dalībvalstis paziņo Komisijai saskaņā ar šo regulu;
 - grozīt I pielikuma A daļu, lai ņemtu vērā jebkurus Komisijas pieņemtos deleģētos vai īstenošanas aktus, kas nosaka jaunas Savienības līmeņa tiesību aktos noteiktās informācijas prasības saistībā ar preču pārvadāšanu;
 - grozīt I pielikuma B daļu, lai iekļautu jebkuru jaunu attiecīgā valsts tiesību akta prasību, kas ievieš izmaiņas valsts tiesību aktos noteiktajās informācijas prasībās vai nosaka jaunas būtiskas informācijas prasības, kuras ietilpst šīs regulas jomā un kuras dalībvalstis paziņo Komisijai saskaņā ar šo regulu;
 - papildināt noteiktus tehniskus šīs regulas aspektus, proti, attiecībā uz *eFTI* platformu un *eFTI* pakalpojumu sniedzēju sertificēšanas noteikumiem.
- (16) Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu³⁰. Konkrētāk, lai nodrošinātu līdzvērtīgu iesaistīšanos deleģēto aktu sagatavošanā, Eiropas Parlaments un Padome saņem visus dokumentus vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (17) Tā kā dalībvalstis nevar pietiekami labi sasniegt šīs regulas mērķus, proti, nodrošināt vienādu pieeju jautājumā par to, ka dalībvalstu iestādēm jāpieņem kravu pārvadājumu informācija, kas iesniegta elektroniski, un tā kā ir jāizstrādā kopīgas prasības, minētie

²⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 9. jūlija Regula (EK) Nr. 765/2008, ar ko nosaka akreditācijas un tirgus uzraudzības prasības attiecībā uz produktu tirdzniecību un atceļ Regulu (EEK) Nr. 339/93 (OV L 218, 13.8.2008., 30. lpp.).

²⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

³⁰ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

mērķi ir vieglāk sasniedzami Savienības līmenī, Savienība var izstrādāt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kas paredzēts Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā regulā paredzēti vienīgi tie pasākumi, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

- (18) Kravu pārvadājumu tiesību aktos noteiktās informācijas ietvaros iesniegto personas datu apstrāde ar elektroniskiem līdzekļiem jāveic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 2016/679³¹.
- (19) Komisijai šī regula būtu jāizvērtē. Minētā izvērtējuma vajadzībām būtu jāapkopo informācija un jāizvērtē, vai šā tiesību akta darbības rezultātā tiktu sasniegti izvirzītie mērķi.
- (20) Šo regulu nevar efektīvi piemērot, pirms nav stājušies spēkā tajā paredzētie deleģētie un īstenošanas akti. Tādēļ šī regula būtu jāpiemēro no [ierakstīt datumu], lai Komisijai pietiktu laika minēto aktu pieņemšanai.
- (21) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 45/2001³² 28. panta 2. punktu notika apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju, kurš [...] sniedza atzinumu³³,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets un joma

- 1. Šī regula izveido tiesisko regulējumu tiesību aktos noteiktās informācijas elektroniskai iesniegšanai saistībā ar preču pārvadāšanu Savienības teritorijā. Šajā saistībā regulā
 - (a) paredzēti nosacījumi, saskaņā ar kuriem dalībvalstu kompetentajām iestādēm ir jāpieņem tiesību aktos noteiktā informācija, ja attiecīgie uzņēmēji to iesniedz elektroniski;
 - (b) paredzēti noteikumi tādu pakalpojumu sniegšanai, kas saistīti ar to, ka attiecīgie uzņēmēji iesniedz elektroniski tiesību aktos noteikto informāciju.
- 2. Šo regulu piemēro attiecībā uz tiesību aktos noteiktajām informācijas prasībām, kas izvirzītas Savienības tiesību aktos, ar kuriem paredz nosacījumus preču pārvadāšanai Savienības teritorijā saskaņā ar Līguma Trešās daļas VI sadaļu vai nosakot atkritumu pārvadāšanas nosacījumus. Attiecībā uz atkritumu sūtījumiem šo regulu nepiemēro muitas iestāžu kontrolēm, kā paredzēts piemērojamajos Savienības noteikumos.

³¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 27. aprīļa Regula (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

³² Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 18. decembra Regula (EK) Nr. 45/2001 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti (OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.).

³³ OV C [...], [...], [...] lpp.

Savienības tiesību akti, uz kuriem attiecas šī regula un atbilstošās tiesību aktos noteiktās informācijas prasības ir uzskaitītas I pielikuma A daļā.

Šo regulu piemēro arī attiecībā uz informācijas prasībām, kas noteiktas dalībvalstu tiesību aktos, kuri attiecas uz jautājumiem, ko reglamentē Līguma Trešās daļas VI sadaļa, un tajā paredz pienākumu iesniegt informāciju, kas pilnīgi vai daļēji ir identiska informācijai, kura jāiesniedz saskaņā ar pirmajā daļā minētajām tiesību aktos noteiktajām informācijas prasībām.

Valsts tiesību akti un atbilstīgās tiesību aktos noteiktās informācijas prasības, kas minētas otrajā daļā, ir uzskaitīti I pielikuma B daļā saskaņā ar procedūru, kas paredzēta 2. panta b) punktā.

3. Vēlākais līdz [PB ierakstīt vienu gadu pēc šīs regulas stāšanās spēkā] dalībvalstis paziņo Komisijai valsts tiesību aktu noteikumus un atbilstīgās tiesību aktos noteiktās informācijas prasības, kas minētas 2. punkta otrajā daļā, lai tās iekļautu I pielikuma B daļā. Dalībvalstis arī paziņo Komisijai par jebkuriem jauniem valsts tiesību aktu noteikumiem, ko pieņem pēc tam un kas attiecas uz 2. punkta otro daļu, ja tie ievieš izmaiņas minētajās tiesību aktos noteiktajās informācijas prasībās vai nosaka jaunas būtiskas informācijas prasības, viena mēneša laikā pēc šādu noteikumu pieņemšanas.

2. pants

I pielikuma pielāgošana

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 13. pantu attiecībā uz I pielikuma grozījumiem, lai

- (a) iekļautu atsauci uz jebkuru Komisijas pieņemtu deleģētu vai īstenošanas aktu, kurā paredz jaunas informācijas prasības saistībā ar Savienības tiesību aktiem, kas reglamentē preču pārvadāšanu saskaņā ar Līguma Trešās daļas VI sadaļu;
- (b) iekļautu atsauci uz valsts tiesību aktiem un tiesību aktos noteiktām informācijas prasībām, ko dalībvalstis paziņo saskaņā ar 1. panta 3. punktu.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- (1) “tiesību aktos noteiktā informācija” ir informācija, kas attiecas uz kravu pārvadājumiem Savienības teritorijā, tostarp tranzītā, un kas attiecīgajam uzņēmējam jāiesniedz saskaņā ar 1. panta 2. punkta prasībām, lai pierādītu atbilstību attiecīgo tiesību aktu būtiskajām prasībām, neatkarīgi no tā, vai šī informācija ir iesniegta kā dokuments;
- (2) “tiesību aktos noteiktās informācijas prasības” ir prasība iesniegt tiesību aktos noteikto informāciju;
- (3) “elektroniska kravu pārvadājumu informācija” (*eFTI*) ir jebkurš datu elementu kopums, ko apstrādā elektroniski, lai apmainītos ar tiesību aktos noteikto informāciju starp attiecīgajiem uzņēmējiem un ar kompetentajām valsts iestādēm;
- (4) “apstrāde” ir jebkura ar *eFTI* datiem veikta darbība vai darbību kopums, izmantojot vai neizmantojot automatizētus līdzekļus, piemēram, vākšana, reģistrācija, organizēšana, strukturēšana, glabāšana, pielāgošana vai pārveidošana, atgūšana, aplūkošana, izmantošana, izpaušana — izmantojot nosūtīšanu, izplatīšanu vai citādi

darot pieejamu —, saskaņošana vai kombinēšana, ierobežošana, dzēšana vai iznīcināšana;

- (5) “*eFTI* platforma” ir jebkurš risinājums, kura pamatā ir informācijas un sakaru tehnoloģijas (IST), piemēram, operētājsistēma, darba vide vai datubāze, kas paredzēta izmantošanai, lai apstrādātu *eFTI*;
- (6) “*eFTI* platformas izstrādātājs” ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kas izstrādājusi vai iegādājusies *eFTI* platformu, vai nu lai apstrādātu tiesību aktos noteikto informāciju, kas saistīta ar viņa paša saimniecisko darbību, vai arī lai laistu minēto platformu tirgū;
- (7) “*eFTI* pakalpojums” ir pakalpojums, kas sastāv tikai no *eFTI* apstrādes, izmantojot *eFTI* platformu, vai arī no tās apvienojuma ar citiem IST risinājumiem, tostarp citām *eFTI* platformām;
- (8) “*eFTI* pakalpojumu sniedzējs” ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kas sniedz *eFTI* pakalpojumus attiecīgajiem uzņēmējiem, pamatojoties uz līgumu;
- (9) “attiecīgais uzņēmējs” ir jebkurš pārvadātājs vai loģistikas operators vai jebkura fiziska vai juridiska persona, kas atbildīga par tiesību aktos noteiktās informācijas iesniegšanu kompetentajām iestādēm saskaņā ar attiecīgām tiesību aktos noteiktajām informācijas prasībām;
- (10) “cilvēklasāms formāts” ir elektronisks datu iesniegšanas veids, ko fiziska persona var izmantot kā informāciju bez jebkādas papildu apstrādes;
- (11) “mašīnlasāms formāts” ir elektronisks datu iesniegšanas veids, ko var izmantot automatiskai apstrādei iekārtās;
- (12) “atbilstības novērtējuma struktūra” ir atbilstības novērtēšanas struktūra Regulas (EK) Nr. 765/2008 2. panta 13. punkta izpratnē, kas ir akreditēta saskaņā ar minēto regulu, lai veiktu *eFTI* platformas vai *eFTI* pakalpojumu sniedzēja atbilstības novērtējumu.

II NODAĻA

TIESĪBU AKTOS NOTEIKTĀ INFORMĀCIJA, KAS IESNIEGTA ELEKTRONISKI

4. pants

Prasības attiecīgajiem uzņēmējiem

1. Ja attiecīgie uzņēmēji iesniedz tiesību aktos noteikto informāciju elektroniski, tas jā dara, pamatojoties uz datiem, kas apstrādāti sertificētā *eFTI* platformā un, ja attiecināms, to ir apstrādājis sertificēts *eFTI* pakalpojumu sniedzējs. Tiesību aktos noteikto informāciju iesniedz mašīnlasāmā formātā un pēc kompetentās iestādes pieprasījuma arī cilvēklasāmā formātā.

Informāciju mašīnlasāmā formātā iesniedz, izmantojot apliecinātu un drošu savienojumu ar *eFTI* platformas datu avotu. Attiecīgie uzņēmēji paziņo interneta adresi, izmantojot kuru šai informācijai var piekļūt, kā arī iesniedz jebkuru citu informāciju, kas vajadzīga, lai kompetentā iestāde varētu unikāli identificēt šo tiesību aktos noteikto informāciju.

Informāciju cilvēklasāmā formātā iesniedz uz vietas, atverot uz to elektronisko ierīču ekrāniem, kuras pieder attiecīgajiem uzņēmējiem vai kompetentajām iestādēm.

2. Dalībvalstis veic pasākumus, lai kompetentās iestādes varētu apstrādāt tiesību aktos noteikto informāciju, ko attiecīgie uzņēmēji iesnieguši mašīnlasāmā formātā saskaņā ar 1. punkta otro daļu, ievērojot prasības, ko Komisija izvirzījusi saskaņā ar 7. pantu.

5. pants

Pieņemšana kompetentajās iestādēs

Dalībvalstu kompetentās iestādes pieņem tiesību aktos noteikto informāciju, ko attiecīgie uzņēmēji iesnieguši elektroniski saskaņā ar 4. pantu.

6. pants

Konfidenciāla komerciālā informācija

Kompetentās iestādes, *eFTI* pakalpojumu sniedzēji un attiecīgie uzņēmēji veic pasākumus, lai nodrošinātu tās komerciālās informācijas konfidencialitāti, kas tiek apstrādāta un apmainīta saskaņā ar šo regulu.

7. pants

Kopīgais eFTI datu kopums, procedūras un piekļuves noteikumi

Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka turpmāk minēto:

- (a) kopīgu *eFTI* datu kopumu un tā apakškopas saistībā ar attiecīgajām tiesību aktos noteiktajām informācijas prasībām, tostarp atbilstīgas definīcijas katram datu elementam, kas iekļauts kopīgajā datu kopumā un tā apakškopās;
- (b) kopīgas procedūras un sīki izstrādātus noteikumus, tostarp kopīgas tehniskās specifikācijas, lai kompetentās iestādes varētu piekļūt *eFTI* platformām, tostarp procedūras tādas tiesību aktos noteiktās informācijas apstrādei, ko elektroniski iesnieguši attiecīgie uzņēmēji.

Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 14. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

III NODAĻA

***eFTI* PLATFORMAS UN PAKALPOJUMI**

1. IEDAĻA

PRASĪBAS *eFTI* PLATFORMĀM UN PAKALPOJUMIEM

8. pants

Darbības prasības eFTI platformām

1. Tiesību aktos noteiktās informācijas apstrādei izmantotajām *eFTI* platformām ir tādas funkcijas, kas nodrošina, ka
- (a) personas datus var apstrādāt saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 2016/679;
 - (b) komerciālos datus var apstrādāt saskaņā ar 6. pantu;

- (c) ir iespējams izveidot unikālu elektronisku identifikācijas saiti starp apstrādātajiem datiem un tāda noteikta preču kopuma fizisko sūtījumu, ar ko šie dati ir saistīti, no izcelsmes vietas līdz galamērķim saskaņā ar vienota pārvadājumu līguma noteikumiem neatkarīgi no konteineru, iepakojumu vai gabalu daudzuma vai skaita;
 - (d) datus var apstrādāt, tikai izmantojot atļautu un apliecinātu piekļuvi;
 - (e) visas apstrādes darbības tiek pienācīgi reģistrētas, lai varētu identificēt vismaz katru atsevišķo darbību, fizisko vai juridisko personu, kas veikusi šo darbību, un ar katru atsevišķo datu elementu veikto darbību secību; ja darbība paredz esoša datu elementa pārveidi vai dzēšanu, tiek saglabāts sākotnējais datu elements;
 - (f) datus var arhivēt un saglabāt to pieejamību noteiktu laikposmu, ievērojot attiecīgās tiesību aktos noteiktās informācijas prasības;
 - (g) dati tiek aizsargāti pret bojājumiem un zādzībām;
 - (h) apstrādātie datu elementi atbilst kopīgajam *eFTI* datu kopumam un tā apakškopām un tos var apstrādāt jebkurā Savienības oficiālajā valodā.
2. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus noteikumus par prasībām, kas minētas 1. punktā. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 14. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

9. pants

Prasības eFTI pakalpojumu sniedzējiem

1. *eFTI* pakalpojumu sniedzējs nodrošina, ka
- (a) datus apstrādā tikai pilnvaroti lietotāji un atbilstoši skaidri definētam lietotāja uzdevumam, kā arī apstrādes tiesībām *eFTI* platformas ietvaros, ievērojot attiecīgās tiesību aktos noteiktās informācijas prasības;
 - (b) dati tiek glabāti un ir pieejami noteiktu laikposmu, ievērojot attiecīgās tiesību aktos noteiktās informācijas prasības;
 - (c) iestādēm ir tūlītēja piekļuve tādiem tiesību aktos noteiktajai informācijai par kravu pārvadājumu darbību, kas tiek apstrādāta, izmantojot šo iestāžu *eFTI* platformas, ja attiecīgais uzņēmējs ir nodrošinājis iestādēm šādu piekļuvi;
 - (d) dati ir pienācīgi aizsargāti, tostarp pret neatļautu vai nelikumīgu apstrādi un nejaušu pazaudēšanu, iznīcināšanu vai sabojāšanu.
2. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus noteikumus par prasībām, kas minētas 1. punktā. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 14. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

3. IEDAĻA SERTIFICĒŠANA

10. pants

Atbilstības novērtējuma struktūras

1. Atbilstības novērtējuma struktūras tiek akreditētas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008, lai varētu veikt *eFTI* platformu un pakalpojumu sniedzēju sertificēšanu, kā paredzēts šīs regulas 11. un 12. pantā.
2. Akreditācijas nolūkā atbilstības novērtējuma struktūra atbilst II pielikumā noteiktajām prasībām.
3. Dalībvalstis regulāri atjaunina akreditēto atbilstības novērtējuma struktūru sarakstu, kā arī sarakstu ar šo struktūru sertificētajām *eFTI* platformām un *eFTI* pakalpojumus sniedzējiem atbilstoši 11. un 12. pantam. Tās dara šo sarakstu publiski pieejamu oficiālajā valdības interneta vietnē. Šo sarakstu regulāri atjaunina ne vēlāk kā līdz katra gada 31. martam.
4. Dalībvalstis līdz katra gada 31. martam iesniedz Komisijai 3. punktā minētos sarakstus, kā arī tīmekļa vietnes adresi, kur šie saraksti ir publicēti. Komisija savā oficiālajā tīmekļa vietnē publicē saiti uz šīm tīmekļa vietņu adresēm.

11. pants

eFTI platformu sertificēšana

1. Pēc *eFTI* platformas izstrādātāja pieprasījuma atbilstības novērtējuma struktūras novērtē *eFTI* platformas atbilstību prasībām, kas minētas 8. panta 1. punktā. Ja vērtējums ir pozitīvs, izdod atbilstības apliecību. Ja vērtējums ir negatīvs, atbilstības novērtējuma struktūra informē pieteikuma iesniedzēju, kādēļ viņa platforma neatbilst šīm prasībām.
2. Atbilstības novērtējuma struktūras regulāri atjaunina sarakstu ar sertificētajām *eFTI* platformām un tām, kuras saņēmušas negatīvu novērtējumu. Atjaunināto sarakstu nosūta attiecīgajām kompetentajām iestādēm katru reizi, kad izdod atbilstības apliecību vai negatīvu slēdzienu.
3. Informācijai, kas darīta pieejama kompetentajām iestādēm, izmantojot sertificētu *eFTI* platformu, pievieno sertifikācijas zīmi.
4. *eFTI* platformas izstrādātājs pieprasa sertifikācijas atkārtošānu, ja tiek grozītas tehniskās specifikācijas, kas pieņemtas ar 7. panta 2. punktā minētajiem īstenošanas aktiem.
5. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 13. pantu, lai papildinātu šo regulu ar *eFTI* platformu sertificēšanas, sertificēšanas zīmes izmantošanas un sertificēšanas atjaunošanas noteikumiem.

12. pants

eFTI pakalpojumu sniedzēju sertificēšana

1. Pēc *eFTI* pakalpojumu sniedzēja pieprasījuma atbilstības novērtējuma struktūra novērtē *eFTI* pakalpojumu sniedzēja atbilstību prasībām, kas minētas 9. panta 1. punktā. Ja vērtējums ir pozitīvs, izdod atbilstības apliecību. Ja vērtējums ir

negatīvs, atbilstības novērtējuma struktūra informē pieteikuma iesniedzēju, kādēļ pakalpojumu sniedzējs neatbilst šīm prasībām.

2. Atbilstības novērtējuma struktūras regulāri atjaunina sarakstu ar sertificētajiem *eFTI* pakalpojumu sniedzējiem un tiem, kuri saņēmuši negatīvu novērtējumu. Atjaunināto sarakstu dara pieejamu attiecīgajām kompetentajām iestādēm katru reizi, kad izdod atbilstības apliecību vai negatīvu slēdzienu.
3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 13. pantu, lai papildinātu šo regulu ar *eFTI* pakalpojumu sniedzēju sertificēšanas noteikumiem.

IV NODAĻA

PILNVARU DELEĢĒŠANA UN ĪSTENOŠANAS NOTEIKUMI

13. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai ir piešķirtas atbilstīgi šajā pantā paredzētajiem nosacījumiem.
2. Komisija ir pilnvarota pieņemt 2. pantā, 11. panta 5. punktā un 12. panta 3. punktā minētos deleģētos aktus uz nenoteiktu laiku no [šīs regulas spēkā stāšanās datums].
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 2. pantā, 11. panta 5. punktā un 12. panta 3. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar atsaukšanas lēmumu tiek izbeigts minētajā lēmumā norādītais pilnvaru deleģējums. Tas stājas spēkā nākamajā dienā pēc šā lēmuma publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai lēmumā norādītā vēlākā datumā. Tas neietekmē jau spēkā esošu deleģēto aktu spēkā esību.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 2. pantu, 10. panta 5. punktu un 11. panta 3. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

14. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 izpratnē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

V NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

15. pants Pārskatīšana

1. Ne vēlāk kā līdz [piecus gadus pēc šīs regulas piemērošanas datuma] Komisija veic šīs regulas izvērtējumu un iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei un Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai ziņojumu par galvenajiem konstatējumiem.
2. Dalībvalstis Komisijai dara zināmu visu informāciju, kas vajadzīga minētā ziņojuma sagatavošanai.

16. pants Uzraudzība

Dalībvalstis iesniedz Komisijai šādu informāciju ik pēc diviem gadiem un pirmoreiz ne vēlāk kā līdz [divus gadus pēc šīs regulas piemērošanas datuma]:

1. to kompetento iestāžu skaitu, kuras veikušas pasākumus, lai piekļūtu un apstrādātu informāciju, kuru attiecīgie uzņēmēji darījuši pieejamu saskaņā ar 4. panta 2. punktu;
2. to attiecīgo uzņēmēju skaitu, kuri tiesību aktos noteikto informāciju ir darījuši pieejamu dalībvalsts kompetentajām iestādēm saskaņā ar 4. panta 1. punktu, sadalījumā pa transporta veidiem.

Šo informāciju iesniedz par katru gadu, kas ietilpst pārskata periodā.

17. pants Stāšanās spēkā un piemērošana

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no [PB ieraksta četrus gadus pēc stāšanās spēkā].

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*