



HRVATSKI SABOR
Odbor za europske poslove

Klasa: 022-03/18-03/116
Urbroj: 6521-31-18-01
Zagreb, 1. listopada 2018.

D.E.U. br. 18/034

**ODBOR ZA POMORSTVO, PROMET
I INFRASTRUKTURU**
Predsjednik Pero Čosić

**ODBOR ZA ZAŠTITU
OKOLIŠA I PRIRODE**
Predsjednik Mihael Zmajlović

Poštovani predsjednici odbora,

Odbor za europske poslove na temelju članka 154. stavka 1. Poslovnika Hrvatskoga sabora prosljeđuje Odboru za pomorstvo, promet i infrastrukturu te Odboru za zaštitu okoliša i prirode stajalište o dokumentu Europske unije iz Radnog programa za razmatranje stajališta Republike Hrvatske za 2018. godinu:

**Stajalište Republike Hrvatske o
Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o elektroničkim informacijama o
prijevozu tereta COM (2018) 279**

koje je Koordinacija za vanjsku i europsku politiku i ljudska prava Vlade Republike Hrvatske usvojila Zaključkom: Klasa: 022-03/18-07/332, Urbroj: 50301-23/22-18-1 na sjednici održanoj 17. srpnja 2018. godine.

Predmetni Prijedlog uredbe Komisija je dostavila Hrvatskom saboru 4. lipnja 2018. u sklopu nove inicijative iz Programa rada Europske komisije za 2018. „Dovršetak energetske unije“, te je u tijeku njegovo donošenje u Europskom parlamentu i Vijeću Europske unije.

U skladu s člankom 154. stavkom 2. Poslovnika Hrvatskoga sabora, molim vas da Odboru za europske poslove dostavite mišljenje o Stajalištu Republike Hrvatske najkasnije do 9. studenoga 2018. godine.

S poštovanjem,

PREDSJEDNIK ODBORA
Domagoj Mirošević

U prilogu: - Stajalište Republike Hrvatske o COM (2018) 279
- COM (2018) 279
Na znanje: - INFODOK služba

PRIJEDLOG STAJALIŠTA RH

Naziv dokumenta (na hrvatskom i engleskom):

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta

Proposal for A Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information

Brojčana oznaka dokumenta: 9060/18; Međuinstitucijski predmet: 2018/0140(COD)

Nadležno TDU za izradu prijedloga stajališta (nositelj izrade stajališta), ustrojstvena jedinica i službenik/ica:

Nadležno tijelo državne uprave: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

Ustrojstvena jedinica: Uprava kopnenog prometa i inspekcije, Sektor cestovnog prometa i Sektor željezničkog i intermodalnog prometa

Uprava zračnog prometa, elektroničkih komunikacija i pošte, Sektor zračnog prometa

Uprava pomorskog prometa

Uprava unutarnje plovidbe

Nadležni službenik: Damir Lazor (damir.lazor@mmpi.hr)

Zamjena: Tonći Pauk (tonci.pauk@mmpi.hr), Branimir Belančić Farkaš

(branimir.farkas@mmpi.hr), Silvio Ridzak (silvio.ridzak@mmpi.hr),

Nadležni službenik/ica u MVEP (Sektor za COREPER I):

Ivana Šadura (ivana.sadura@mvep.hr)

Nadležna radna skupina Vijeća EU i nadležni službenik/ica u SP RH pri EU:

Radna skupina za promet – intermodalna pitanja i mreže Vijeća EU, Dean Strbačko (dean.strbacko@mvep.hr)

Osnovne sadržajne odredbe prijedloga EU:

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (u daljnjem tekstu: Prijedlog uredbe) uređuje područje dokumentacije o prijevozu tereta u elektroničkom obliku uzimajući u obzir aktualna kretanja u prijevozu tereta, a s ciljem ekonomičnijeg, bržeg i efikasnijeg prijevoza kroz primjenu novih tehnologija i digitalnog poslovanja.

Iako su i dosad nacionalna zakonodavstva brojnih država članica (u daljnjem tekstu: DČ) predviđale mogućnost izdavanja i korištenja potvrda o prijevozu tereta, osim u fizičkom (papirnatom), i u električnom obliku, pravna vjerodostojnost isprava izdanih u elektroničkom obliku nije svugdje bila jednaka, odnosno kao takvoj se u različitim zakonodavstvima priznavao različit pravni učinak. Slijedom navedenog, glavne sadržajne odredbe Prijedloga uredbe odnose se na odredbe koje predviđaju obvezu priznavanja pravnih učinaka i značaja elektroničkih

informacija o prijevozu tereta u svim vrstama postupaka za DČ te se omogućuje sigurna obrada i razmjena navedenih podataka putem interoperabilnog sustava koji bi omogućio efikasnu razmjenu elektroničkih informacija o prijevozu tereta.

Također, Prijedlogom uredbe propisuju se zahtjevi koji se odnose na elektronički format regulatornih informacija o prijevozu.

Prepoznat je problem kompatibilnosti različitih dokumenata koji se koriste u različitim oblicima prijevoza, budući da se trenutno koriste čak tri različita sustava: e-Air waybill (*zračni tovarni list*), e-CIM (*Contrat de Transport International ferroviaire des Marchandises - Jedinствени pravni propisi za ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe*) i e-CMR (*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route - Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom*). Ukoliko se ne uvedu jedinstvena pravila, napredak prema korištenju elektroničkih informacija o prijevozu tereta će biti spor i neujednačen. Stoga se Prijedlogom uredbe želi uspostaviti zakonodavni okvir za korištenje i razmjenu elektroničkih informacija o prijevozu tereta na području Europske unije (u daljnjem tekstu: EU), a sve s ciljem uspostavljanja okvira za usklađeno i interoperabilno okružje jedinstvenog europskog tržišta u području prijevoza tereta. Stoga su propisani zahtjevi za pružatelje usluga eFTI (*electronic freight transport information - elektroničke informacije o prijevozu tereta*) platforme te su propisani i funkcionalni zahtjevi za eFTI platforme koji omogućuju da su prilikom upravljanja elektroničkim podacima osigurani bitni aspekti sustava, kao što su dostupnost, vjerodostojnost, integritet, povjerljivost i sigurnost podataka, što je utvrđeno pravilima za sustav certificiranja eFTI platformi i davatelja usluga eFTI.

U Prijedlogu uredbe također se propisuje obveza za DČ da pomažu Europskoj komisiji (u daljnjem tekstu: EK) u prikupljanju potrebnih informacija za pripremu izvješća kako bi se procijenio učinak ovog Prijedloga uredbe u odnosu na postavljeni cilj.

Razlozi za donošenje i pozadina dokumenta:

Ukupni teretni promet u EU-u porastao je gotovo 25% u posljednjih 20 godina, a predviđa se daljnje povećanje za 51% u razdoblju od 2015. do 2050. godine. Prijevoz tereta popraćen je velikom količinom informacija koje se razmjenjuju među različitim dionicima, kako u privatnom sektoru tako i u javnim tijelima. Uglavnom, navedene se informacije u današnje vrijeme tiskaju na papiru, u različito standardiziranim dokumentima. Oko 99% prekograničnog prijevoza tereta na teritoriju EU-a još uvijek uključuje dokumentaciju u papirnatom obliku u jednoj od faza prijevoza. Ipak, digitalizacija potrebnih informacija o prijevozu tereta može značajno poboljšati učinkovitost prijevoza i time doprinijeti funkcionalnom jedinstvenom tržištu. EK je provela procjenu učinka uvođenja digitalizacije dokumenata u teretnom prijevozu, kao i opcija za podršku širokom korištenju elektroničkih dokumenata te razmjenu elektroničkih informacija.

Glavni problem koji je pritom utvrđen je nizak i neujednačen stupanj prihvaćanja informacija ili dokumenata dostupnih elektroničkim putem kada nadležna tijela zahtijevaju podnošenje dokaza o usklađenosti s regulatornim uvjetima za prijevoz robe na teritoriju različitih DČ EU.

Kako bi se iskoristile prednosti digitalizacije, uključujući i prijenos podataka bez papira, predložene su mjere za podršku sveobuhvatnoj uporabi i prihvaćanju elektroničkih dokumenata te usklađenoj razmjeni informacija i podataka u logističkom lancu kao i povećanje usklađenosti informacija u prijevozu putnika i prijevoza tereta.

Navedena kretanja u prijevozu tereta koja su vezana za korištenje novih tehnologija nameću potrebu za prilagodbom europskog zakonodavstva u tom području. Uredbom 910/2014 Europskog parlamenta i Vijeća o elektroničkoj identifikaciji i uslugama povjerenja za elektroničke transakcije na unutarnjem tržištu i stavljanju izvan snage Direktive 1999/93/EZ uvela se obveza za DČ da se prijevoznim dokumentima u elektroničkom obliku, samo zato jer su izdani u navedenom obliku, ne smije uskratiti pravni učinak u sudskim postupcima. Navedenim se htjelo izgraditi povjerenje u elektronički oblik poslovanja. Međutim, navedenom Uredbom nije propisana obveza priznavanja učinaka dokumentima u elektroničkom obliku u ostalim postupcima tijela javne vlasti. I privatni sektor u određenoj mjeri još uvijek oklijeva s uvođenjem i korištenjem dokumentacije u elektroničkom obliku.

Zbog svega navedenog, ovim se Prijedlogom uredbe nastoji osigurati pravni učinak i značaj elektroničkih informacija o prijevozu tereta u svim vrstama postupaka kroz sigurnu obradu i razmjenu navedenih informacija.

Status dokumenta:

Dana 17. svibnja 2018. godine, EK je predstavila Prijedlog uredbe. Početak rasprave o Prijedlogu uredbe na Radnoj skupini za promet – intermodalna pitanja i mreže Vijeća EU-a predviđena je tijekom srpnja 2018. godine.

Stajalište RH:

Republika Hrvatska (u daljnjem tekstu: RH) podržava Prijedlog uredbe. Elektroničke informacije u prijevozu tereta omogućuju bolju i efikasniju organizaciju prijevoza i ubrzavaju poslovne procese te se njihovom primjenom smanjuju troškovi poslovanja. Također, omogućuje se pristup informacijama u realnom vremenu i automatski prijenos podataka teretnim prijevoznicima, što rezultira točnošću podataka.

U poglavlju III. predlaže se da broj „3“ zamijeni brojem „2“ u označavanju odjeljka koji se odnosi na certificiranje, budući da u poglavlju III postoje samo 2 (slovima: dva) odjeljka.

RH smatra kako je predviđeni rok za početak primjene Uredbe od 4 godine od dana stupanja na snagu (u članku 17. Prijedloga uredbe) nedostatan te ga je potrebno produljiti na 6 godina zbog potrebe za znatnim ulaganjima u nove ili prilagođavanje postojećih informatičkih sustava u skladu s novim tehničkim zahtjevima, osobito u području cestovnog prometa.

U svrhu pravne uređenosti upotrebe elektroničkih informacija o prijevozu tereta, kao što je izdavanje potvrde o isporuci i potvrde o primitku pošiljke, i eventualnih sudskih sporova, potrebno je osigurati jednakost elektronskog i papirnatoz zapisa dokumenata o prijevozu. Stoga RH podržava članak 5. prijedloga Uredbe, kojim je navedeno propisano.

RH traži dodatna pojašnjenja o troškovima implementacije novih zahtjeva koji proizlaze iz Prijedloga uredbe, odnosno tko snosi troškove implementacije eFTI platforme.

Također, potrebno je pojasniti može li se kod nekih specifičnih vrsta teretnog prijevoza, kao što je prijevoz opasnih tvari, u potpunosti dokumentacija u papirnatom obliku zamijeniti onom u elektroničkom, odnosno postoje li određene situacije kod kojih tijela javne vlasti eventualno odbijaju dokumentaciju u elektroničkom obliku i traže je u papirnatom.

Sporna/otvorena pitanja za RH:

Nema većih spornih pitanja vezano uz Prijedlog uredbe, no RH smatra sljedeće:

Vežano uz članak 17., predviđeni rok za početak primjene Uredbe od 4 godine od dana stupanja na snagu je nedostatan te ga je potrebno produljiti zbog potrebe za znatnim ulaganjima u nove ili prilagođavanje postojećih informatičkih sustava u skladu s novim tehničkim zahtjevima, osobito u području cestovnog prometa.

RH je suglasna sa svim ostalim prijedlozima teksta članaka Prijedloga uredbe.

Stajališta DČ, EK i Predsjedništva EU:

EK navodi kako je djelokrug Prijedloga uredbe praćenje i olakšavanje evidencije prijevoza dobara, te usmjeravanje sa papira na informacije, a Prijedlog uredbe ne obuhvaća dokumente koji se odnose na vozila, osoblje i putne dokumente, nego isključivo na dokumente za prijevoz tereta. Također, istaknuto je kako je cijela rasprava oko procjene učinaka sa dionicima bila uspješna i općenito pozitivna. Budući da trenutno postoji niska razina prihvaćanja dokumenata u elektroničkom obliku od strane svih dionika, što prisiljava operatere na korištenje dokumenata u papirnatom formatu, stvaraju se nepovoljne administrativne obveze, dodatni troškovi kao i prepreke za multimodalnost. EK sve troškove koji su generirani korištenjem papirnatih dokumenata procjenjuje na gotovo 8 milijardi eura, kao i na stotine tisuća radnih sati koje se gube na provjeru dokumenata. Kao dodatni problem, EK prepoznaje i fragmentiranost nacionalnih zakonodavstava, te potrebu usuglašavanja na EU razini (eIDAS: Uredba (EU) br. 910/2014 Europskog parlamenta i Vijeća o elektroničkoj identifikaciji i uslugama povjerenja za elektroničke transakcije na unutarnjem tržištu i stavljanju izvan snage Direktive 1999/93/EZ). Dodatni problem predstavlja i kompatibilnost različitih dokumenata koji se koriste u različitim oblicima prijevoza (aktualna su tri različita sustava, e-Air waybill, e-CIM, e-CMR). Ukoliko se ne uvedu jedinstvena pravila, napredak prema korištenju e-dokumenata bit će spor i neujednačen, sa dodatnim rizikom povećanja troškova za operatere (pretpostavka je da će se do 2030. godine troškovi povećati za 9 milijardi eura). Glavni cilj Prijedloga uredbe je povećati učinkovitost prometnog sektora i osigurati modernizaciju unutarnjeg tržišta, a da bi se to postiglo potrebno je imati centraliziran EU sustav za razmjenu podataka i usuglašavanje administrativnih procedura u svim državama članicama.

Finska (u daljnjem tekstu: FI) smatra kako se o troškovima može raspravljati tek kad će biti završen rad na svim delegiranim i provedbenim aktima te smatra da su realni troškovi mnogo veći od procjene EK. Također, Slovenija (u daljnjem tekstu: SI) smatra kako treba procijeniti stvarne troškove i razmotriti dodatne kriterije koji se tiču sekundarnih troškova.

Francuska (u daljnjem tekstu: FR) smatra da su navedeni prioriteti preokrenuti te da će se procjene koje je predstavila EK moći ostvariti samo ako svi dionici odluče prihvatiti ovu promjenu. Budući da to nije moguće, zanima ih na koji način EK pokušava nametnuti e-dokumente dionicima izvan državnih tijela.

Danska (u daljnjem tekstu: DK) se slaže sa ciljevima prijedloga, posebno oko dijela koji se odnosi na smanjenje administrativnih troškova, dok Nizozemska (u daljnjem tekstu: NL) općenito podržava ovaj prijedlog EK i naglašava kako je digitalizacija jedan od prioriteta suvremenog društva.

Poljska, Ujedinjeno Kraljevstvo, Njemačka, Malta, Češka Republika i Estonija uložili su parlamentarnu analitičku rezervu na Prijedlog uredbe.

Sporna/otvorena pitanja za DČ, EK i Predsjedništvo EU:

EK upozorava na iznimnu horizontalnu prirodu Prijedloga uredbe koji obuhvaća sve grane prometa te naglašava da će se prilog I, koji je vezan za poglavlje II, morati djelomično prilagoditi u smislu mogućih budućih delegiranih akata.

NL ističe zabrinutost oko mogućih troškova za nacionalne administracije.

SI ističe širinu interpretacije izraza „*Competent authority - nadležno tijelo*“.

FI smatra kako je potrebno pojasniti poveznicu ovog Prijedloga uredbe sa „*Business to business - poslovanje s poslovnim subjektima*“ aspektom i kako se ona odražava na spomenuto, dok za definiciju 5 u članku 3. („*eFTI platform - eFTI platforma*“) smatra da bi eFTI trebao omogućavati spajanje i na druge vrste sučelja. Također, vezano za članak 5., postavlja se pitanje mogu li nadležna tijela zaprimati informacije kroz necertificirane sustave. U članku 7. u točki a, zanima ih značenje izraza „*common eFTI data set - zajednički eFTI skup podataka*“ i odnosi li se navedeni izraz na koordinaciju sa globalnom standardizacijom podataka.

FR je zabrinuta sa strukturom poglavlja I te na koji način se ovaj Prijedlog uredbe veže s drugim postojećim uredbama. Smatra kako ovaj Prijedlog uredbe ne odražava jasnu strukturu te bi se većina stvari trebala pojasniti u poglavlju I, a ne u prilogima. Također, naglašava da je mehanizam koji se koristi u smislu spominjanja legislativnih akata u prilogu neodgovarajući.

Stav RH o spornim/otvorenim pitanjima DČ, EK i Predsjedništva EU:

RH podržava pitanja NL vezana za troškove nacionalnih administracija.

Postojeće zakonodavstvo RH i potreba njegove izmjene slijedom usvajanja dokumenta:

Nakon usvajanja Prijedloga uredbe neće biti potrebno izmijeniti Zakon o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“, broj 41/18), budući da je navedenim Zakonom propisano kako teretni list u cestovnom prijevozu tereta može biti u elektroničkoj ili papirnoj formi. Što se tiče propisa kojima se uređuje područje dokumentacije o prijevozu u pomorskom prometu i prometu

na unutarnjim vodama, postoji mogućnost prilagodbe zakonodavstva zbog efikasnije provedbe odredbi ovog Prijedloga uredbe.

Utjecaj provedbe dokumenta na proračun RH:

Određena sredstva u državnom proračunu trebat će biti osigurana za prilagodbe postojećih sustava za razmjenu informacija o prijevozu tereta.



Bruxelles, 17.5.2018.
COM(2018) 279 final

2018/0140 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta

(Tekst značajan za EGP)

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

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Tehnološke promjene utječu na svaki segment društva i gospodarstva te mijenjaju način života svih građana EU-a. Prometni sektor nije iznimka kad je riječ o tom trendu. Zbog novih tehnologija mobilnost se korjenito mijenja. U tom kontekstu EU i njezini industrijski sektori moraju se suočiti s tim izazovom kako bi postali svjetski predvodnici u području inovacija, digitalizacije i dekarbonizacije. Komisija je stoga primijenila sveobuhvatan pristup kako bi te političke prioritete prenijela u politike mobilnosti EU-u u obliku triju paketa mjera za mobilnost „Europa u pokretu”.

Na temelju strategije za mobilnost s niskom razinom emisije Komisija je u svibnju i studenome 2017. donijela dva paketa mjera za mobilnost. U tim se paketima utvrđuje pozitivni program za provedbu strategije za mobilnost s niskom razinom emisije i osiguravanje neometanog prelaska na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve. Europski parlament i Vijeće trebali bi osigurati brzo donošenje tih prijedloga.

Ta je inicijativa dio trećeg paketa mjera „Europa u pokretu”, kojim se ostvaruje nova strategija industrijske politike iz rujna 2017., a svrha joj je nadopuniti postupak kojim se Europi omogućuje da u potpunosti iskoristi prednosti modernizacije mobilnosti. Ključno je da budući sustav mobilnosti bude siguran, čist i učinkovit za sve građane EU-a. Cilj je da mobilnost u Europi bude sigurnija i pristupačnija te čišća i prilagođenija nužnosti borbe protiv klimatskih promjena, da europska industrija postane konkurentnija, a europska radna mjesta sigurnija. Za to će biti nužna potpuna predanost EU-a, država članica i dionika, ponajprije kad je riječ o jačanju ulaganja u prometnu infrastrukturu.

Ukupni prijevoz tereta u EU-u u posljednjih se 20 godina povećao za gotovo 25 %¹, a predviđa se daljnje povećanje za 51 % u razdoblju 2015.–2050.² Sva ta kretanja robe popraćena su velikom količinom informacija koje se razmjenjuju među različitim stranama, u privatnoj i u javnoj sferi. Danas se te informacije uglavnom tiskaju na papiru, u različitim dokumentima standardnog formata.

Oko 99 % prekograničnog prijevoza na području EU-a barem u jednoj od faza i dalje uključuje dokumente u papirnatom obliku³. Ipak, digitalizacija razmjene informacija može znatno poboljšati učinkovitost prijevoza i tako pridonijeti neometanom funkcioniranju jedinstvenog tržišta.

Komisija je provela procjenu učinka o preprekama digitalizaciji dokumenata o prijevozu tereta i mogućnostima za širu primjenu razmjene elektroničkih dokumenata i informacija. Glavni problem koji je pritom utvrdila u tome je što tijela u malom i nejednakom stupnju

¹ Izmjereno u milijardama tonskih kilometara (tkm). Izvor: *EU Transport in Figures* (Promet u EU-u u brojkama) za 2017.

² Opis zbivanja u kontekstu trenutačnih trendova i politika (odnosno početno stanje) nalazi se u Prilogu 4. priloženom Izvješću o procjeni učinka.

³ Točnije, u barem je jednoj fazi nužna upotreba dokumenata u papirnatom obliku. Drugim riječima, samo 1 % takvih aktivnosti prati potpuno digitalizirana razmjena informacija i dokumenata. Međutim, njihov se udio razlikuje ovisno o načinu prijevoza. Procjena se temelji na pomoćnoj studiji u okviru procjene učinka koju je izradila konzultantska kuća Ecorys sa suradnicima (2018.).

prihvaćaju informacije ili dokumente koje poduzeća stavljaju na raspolaganje elektroničkim putem kad moraju dostaviti dokaz o usklađenosti s regulatornim uvjetima za prijevoz robe na državnom području različitih država članica EU-a.

Dva su glavna uzroka tog problema:

- (a) **rascjepkan pravni okvir** kojim se **nedosljedno propisuju obveze** tijela u pogledu prihvaćanja elektroničkih informacija ili dokumenata⁴ i dopuštaju različite administrativne prakse za njihovu provedbu; i
- (b) **rascjepkano informatičko okruženje** kojem je svojstven velik broj **neinteroperabilnih sustava/rješenja** za razmjenu elektroničkih prijevoznih informacija i dokumenata o prijevozu između poduzeća i uprave te među poduzećima.

Ta se dva uzroka uzajamno podupiru. Rascjepkano zakonodavstvo i neprihvatanje među tijelima koje iz toga proizlazi odvrću od ulaganja u digitalna rješenja za elektroničke dokumente. Zbog rascjepkanog informatičkog okruženja, posebice nedostatka ustaljenih ili interoperabilnih rješenja, narušeno je povjerenje tijela u upotrebu elektroničkih dokumenata.

Zato velika većina prijevoznika tereta i ostalih dionika u prijevoznim djelatnostima u EU-u i dalje upotrebljava papirne dokumente. To sprečava različite sudionike na tržištu, osobito u području multimodalnog i prekograničnog prijevoza, da znatnije povećaju učinkovitost, te ometa funkcioniranje jedinstvenog tržišta EU-a.

Komisija je u okviru brojnih političkih inicijativa prepoznala potrebu za poticanjem prihvaćanja i upotrebe elektroničkih prijevoznih isprava: u Bijeloj knjizi o prometu iz 2011.⁵, strategiji jedinstvenog digitalnog tržišta iz 2015.⁶, prioritetima normizacije IKT-a za jedinstveno digitalno tržište iz 2016.⁷ i Akcijskom planu EU-a za e-upravu za 2016.–2020.⁸. Potrebu za intervencijom prepoznali su i brojni dionici.

Od 2015. sudionici Foruma za digitalni promet i logistiku (DTLF), stručne skupine Komisije koju čini više od stotinu privatnih i javnih dionika⁹, više su puta istaknuli potrebu za intervencijom na razini EU-a kojom bi se podržala češća primjena elektroničkih prijevoznih isprava. U listopadu 2017. u Izjavi iz Tallinna o e-upravi države članice zatražile su od Komisije da uloži više truda kako bi se uspostavili učinkoviti elektronički postupci u EU-u, usmjereni na korisnika, te su istaknule važnost Akcijskog plana za e-upravu¹⁰ i vizije Europskog okvira za interoperabilnost¹¹.

U studenome 2017., tijekom Danâ digitalnog prometa u Tallinnu, nekoliko javnih i privatnih dionika iz svih prometnih sektora zaključilo je da je krajnje vrijeme da se iskoriste prednosti

⁴ Elektronički prikaz informacija trenutačno sadržanih u papirnatim dokumentima ne mora nužno biti *format* dokumenta u smislu standardiziranog prikaza podataka. Pojam „dokumenti” u tom kontekstu može navesti na pogrešan zaključak. Obrazloženje prelaska s pristupa koji se temelji na dokumentima na pristup koji se temelji na podacima nalazi se u Prilogu 8. priloženom Izvješću o procjeni učinka.

⁵ [COM/2011/0144](#), str. 13., 19.

⁶ [COM\(2015\) 192](#), str. 82.–84.

⁷ COM(2016) 176, str. 11.

⁸ [COM\(2016\) 179](#), str. 8.

⁹ [DTLF](#) je u travnju 2015. uspostavila Komisija (Odluka C(2015)2259) kako bi države članice i relevantni dionici u području prijevoza i logistike imali platformu za razmjenu tehničkih znanja, suradnju i usklađivanje aktivnosti s ciljem podrške mjerama za promicanje učinkovite elektroničke razmjene informacija u području prijevoza i logistike.

¹⁰ [Deklaracija iz Tallinna o e-upravi](#) potpisana je na sastanku ministara 6. listopada 2017. tijekom estonskog predsjedanja Vijećem EU-a.

¹¹ https://ec.europa.eu/isa2/eif_en.

digitalizacije, uključujući dijeljenje podataka „bez papira”¹². Vijeće je na temelju toga u Zaključcima o digitalizaciji prometa iz prosinca 2017. pozvalo Komisiju da nastavi surađivati s DTLF-om radi izrade „mjera za potporu”¹³ sustavnijoj uporabi i prihvaćanju e-dokumenata i usklađenoj razmjeni informacija i podataka u logističkom lancu”¹⁴. U svibnju 2017. Parlament je isto tako pozvao Komisiju da „poboljša usklađenost u putničkom prijevozu i prijevozu robe” i posebno „ubrza obveznu upotrebu (...) elektroničkih teretnih listova (e-CMR)”¹⁵.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Ovaj Prijedlog u skladu je s postojećim zakonodavnim odredbama EU-a o elektroničkoj razmjeni informacija koje se primjenjuju u prometnom sektoru. Te se zakonodavne odredbe znatno razlikuju s obzirom na: i. materijalno područje primjene, odnosno informacije ili dokumente na koje se odnose; ii. regulatornu svrhu za koju su informacije ili dokumenti potrebni; iii. postojanje mogućnosti elektroničkog prijenosa informacija; i iv. dostupnost detaljnih tehničkih specifikacija o sredstvima elektroničke komunikacije i, ako ta mogućnost postoji, o obliku elektroničkih informacija ili dokumenata. Ovim se Prijedlogom dopunjuje postojeće zakonodavstvo EU-a u tom području, a određeni akti koji su specifični za prometni sektor upotpunjuju se detaljnijim funkcionalnim zahtjevima i tehničkim specifikacijama.

Uredbom (EU) br. 910/2014 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶ propisuje se da se elektroničkom dokumentu kao dokazu u sudskim postupcima ne smiju uskratiti pravni učinak i dopuštenost samo zbog toga što je on u elektroničkom obliku. Utvrđuju se i uvjeti za prekogranično priznavanje i prihvaćanje sredstava elektroničke identifikacije te usluga povjerenja na unutarnjem tržištu. Međutim, njome se države članice ne obvezuje na prihvaćanje elektroničkih dokumenata ili informacija koje su u njima navedene kao dokaza u drugim slučajevima osim u sudskim postupcima. Ovim se Prijedlogom dopunjuju odredbe te uredbe s obzirom na to da se njime uspostavlja ujednačen zakonodavni okvir Unije na temelju kojeg se od javnih tijela zahtijeva prekogranično prihvaćanje elektroničkih informacija o prijevozu tereta.

Uredba (EU) br. 952/2013 o Carinskom zakoniku Unije¹⁷ i Direktiva br. 2010/65/EU o službenom postupku prijave za brodove¹⁸ već sadržavaju odredbe kojima se omogućuje obavljanje službenog postupka prijave elektroničkim prijenosom informacija, uključujući kad je riječ o teretu i odgovarajućem prijevozu. Cilj je ovog Prijedloga omogućiti da se elektroničkom komunikacijom ispunjavaju zahtjevi u pogledu regulatornih informacija i dalje od mjesta ulaska u EU ili prije mjesta izlaska iz EU-a na cijelom području Unije. S geografskog gledišta, područje primjene ove inicijative stoga počinje tamo gdje završava područje primjene Uredbe o Carinskom zakoniku Unije i/ili Direktive o službenom postupku

¹² Izjava s Danâ digitalnog prometa potpisana je u Tallinnu 10. studenoga 2017., a dostupna je na https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration_en.

¹³ P8_TA(2017)0228.

¹⁴ Zaključci Vijeća o digitalizaciji prometa, 15050/17, 5.12.2017.

¹⁵ Rezolucija Europskog parlamenta [2017/2545\(RSP\)](#) od 18. svibnja 2017. o cestovnom prometu u EU-u.

¹⁶ Uredba (EU) br. 910/2014 Europskog parlamenta i Vijeća o elektroničkoj identifikaciji i uslugama povjerenja za elektroničke transakcije na unutarnjem tržištu i stavljanju izvan snage Direktive 1999/93/EZ (SL L 257, 28.8.2014., str. 73.).

¹⁷ Uredba (EU) br. 952/2013 o Carinskom zakoniku Unije; Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/2447 o utvrđivanju detaljnih pravila za provedbu određenih odredbi Uredbe (EU) br. 952/2013; Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/2446 o dopuni Uredbe (EU) br. 952/2013 o detaljnim pravilima koja se odnose na pojedine odredbe Carinskog zakonika Unije.

¹⁸ Direktiva br. 2010/65/EU o službenom postupku prijave za brodove koji dolaze u luke i/ili odlaze iz luka država članica.

prijave u pomorskom prometu (ili, obratno, završava gdje počinje područje primjene tih akata).

Međutim, kad je riječ o aktivnostima prijevoza na koje se odnose navedeni zahtjevi u pogledu informacija, ta se područja primjene preklapaju: ova se inicijativa odnosi na međunarodni prijevoz isključivo unutar EU-a (koji nije obuhvaćen područjem primjene Uredbe o Carinskom zakoniku Unije ili područjem primjene Direktive o službenom postupku prijave u pomorskom prometu), a ujedno i na međunarodni prijevoz s polazištem, odredištem ili provozom na državnom području države članice EU-a. Stoga će se kombiniranom primjenom ove inicijative i inicijative u okviru dvaju navedenih akata EU-a dodatno olakšati međunarodni prijevoz tereta s polazištem i odredištem izvan EU-a te pomorski promet unutar EU-a. Omogućit će se upotreba elektroničkih sredstava za prijenos regulatornih informacija o prijevozu tereta tijelima ne samo na mjestu ulaska u EU i izlaska iz EU-a nego i na cijelom njegovu području.

S obzirom na zakonodavstvo Unije kojim se uređuju uvjeti prijevoza na području Unije, ovim se Prijedlogom ne izmjenjuju postojeće odredbe u postojećim mjerodavnim pravnim aktima, već se nastoji osigurati sljedeće:

(a) **uspostava ujednačenog pravnog okvira** za prihvaćanje, uključujući posebne zahtjeve, elektroničkih informacija ili dokumenata koji sadržavaju te informacije u slučaju pravnih akata:

- kojima se ne uopće **ne predviđa** mogućnost davanja informacija/dokumenata u elektroničkom obliku, a to su:
- Uredba br. 11/1960 o ukidanju diskriminacije u cijenama i uvjetima prijevoza,
- Direktiva Vijeća 92/106/EEZ o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica, i
- Uredba (EZ) br. 1072/2009 o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta, ili
- u kojima **postoji ta mogućnost, ali se ne navodi ili se vrlo ograničeno** navodi kako bi se te informacije trebale davati u elektroničkom obliku, a to su:
- Direktiva 2008/68/EZ o opasnim tvarima u željeznicama, na cesti ili u unutarnjim vodnim putovima,
- Uredba Komisije (EZ) br. 2015/1998 o provedbi Uredbe (EZ) br. 300/2008 o zajedničkim pravilima za sigurnost zračnog prometa, Uredba (EZ) br. 1013/2006 o pošiljkama otpada,
- prijedlozi revizije Direktive 92/106/EEZ (Prijedlog br. 2017/0290 (COD)) i Uredbe (EZ) br. 1072/2009 (Prijedlog br. 2017/0123 (COD)) koje Europski parlament i Vijeće trenutačno razmatraju,

(b) **interoperabilnost različitih IT sustava** koji se trenutačno primjenjuju za potrebe pravnih akata:

- u kojima se već propisuju **vrlo detaljne tehničke specifikacije** formata za razmjenu elektroničkih podataka i poruka koji je tijelima prihvatljiv za određene informacije o robi i prijevoznim aktivnostima, bez obzira na način prijevoza, a to su Uredba (EU) br. 952/2013 o Carinskom zakoniku Unije i njezini provedbeni i delegirani akti te Direktiva 2010/65/EU o službenom postupku prijave u pomorskom prometu,

- koji sadržavaju **detaljne specifikacije, ali se one odnose na određeni način prijevoza**, a to su Uredba Komisije br. 164/2010 o tehničkim specifikacijama za elektroničko izvješćivanje s brodova na unutarnjoj plovidbi iz članka 5. Direktive 2005/44/EC o usklađenim riječnim informacijskim servisima (RIS) te Uredba Komisije (EU) br. 1305/2014 o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u odnosu na podsustav telematskih aplikacija za teretni promet željezničkog sustava (TAF TSI).
- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Opći je cilj inicijative omogućiti širu upotrebu digitalnih tehnologija kako bi se pridonijelo: i. uklanjanju prepreka neometanom funkcioniranju jedinstvenog tržišta; ii. modernizaciji gospodarstva i iii. većoj učinkovitosti prometnog sektora. Uspostavljanjem ujednačenih uvjeta za daljnji razvoj i uvođenje digitalnih tehnologija za elektroničku razmjenu informacija o prijevozu tereta pridonijet će se i razvoju jedinstvenog digitalnog tržišta.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravnu osnovu čine članak 91., članak 100. stavak 2. i članak 192. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).

U članku 91. odnosno članku 100. stavku 2., koji se moraju tumačiti s obzirom na članak 90. kojim se od država članica zahtijeva da provode zajedničku prometnu politiku, utvrđuje se da Europski parlament i Vijeće utvrđuju zajednička pravila koja se primjenjuju na međunarodni promet prema državnom području države članice ili iz njega ili preko državnog područja jedne ili više država članica odnosno odgovarajuće odredbe za pomorski i zračni promet.

Člankom 192. stavkom 1., koji se mora tumačiti s obzirom na članak 191., utvrđuje se da Europski parlament i Vijeće odlučuju o aktivnostima koje Unija poduzima kako bi se ostvario cilj u pogledu zaštite, među ostalim, zdravlja ljudi i okoliša.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Jednostrane inicijative u državama članicama kojima se olakšava uvođenje razmjene elektroničkih prijevoznih isprava i informacija imale bi ograničen učinak ako sličnu mjeru ne bi poduzele druge države članice na čijem se državnom području obavljaju predmetne aktivnosti prijevoza.

Istodobno, čak i ako većina država članica EU-a donese zakonodavstvo kojim se olakšava upotreba elektroničkih dokumenata, postoji velik rizik da bi jednostranim donošenjem svaka država članica donijela različite zahtjeve u pogledu prihvaćanja elektroničkih dokumenata, a, općenitije, i prijenosa regulatornih informacija, kao važećih vjerodostojnih. U praksi, prijenos elektroničkih dokumenata i regulatornih informacija u skladu sa zahtjevima u pogledu prihvaćanja u jednoj državi članici ne bi bio prihvaćen u drugim državama članicama, a time bi nastale prepreke na jedinstvenom tržištu EU-a.

Stoga se taj problem i njegovi uzroci najprikladnije mogu riješiti na razini EU-a, na kojoj se mogu utvrditi ujednačen pristup prihvaćanju elektroničkih dokumenata i zajedničke norme u tom pogledu. Zato se u okviru ove inicijative ide korak dalje i dopunjuju se mjere koje su već provedene na razini EU-a za postizanje ujednačenih

uvjeta za prihvaćanje elektroničkih informacija i dokumenata o prijevozu tereta, uključujući izgradnju povjerenja u elektronička sredstva koja se upotrebljavaju za njihov prijenos¹⁹.

- **Proporcionalnost**

Prijedlog sadržava mjere kojima se nastoje ostvariti tri zasebna i konkretna cilja politike kojima se izravno rješavaju dva glavna utvrđena uzroka problema.

Kako bi se riješio prvi uzrok problema, odnosno neujednačen i nedovoljno detaljan postojeći pravni okvir, ovaj Prijedlog sadržava mjere kojima se nastoji postići :

- (1) da se u svim državama članicama uspostavi obveza prihvaćanja elektroničkih informacija/dokumenata o prijevozu tereta u svim relevantnim javnim tijelima ;
- (2) da tijela obvezu prihvaćanja provode na ujednačen način.

Kako bi se riješio drugi uzrok problema, koji proizlazi iz trenutačnog istodobnog postojanja većeg broja neinteroperabilnih sustava, prijedlog sadržava mjere kojima se nastoji postići:

- (3) interoperabilnost informatičkih sustava i rješenja koji se upotrebljavaju za elektroničku razmjenu informacija o prijevozu tereta, a posebno za prijenos regulatornih informacija između poduzeća i administracija (B2A).

Ni jedna od tih mjera ne prelazi ono što je potrebno za rješavanje problema. U okviru prvog niza mjera utvrđuje se obveza tijela da prihvaćaju elektroničke informacije/dokumente, ali se poduzećima ne propisuje obveza da upotrebljavaju elektronički oblik u komunikaciji B2A ili B2B (među poduzećima). Propisivanjem takve obveze za razmjene među poduzećima potpuno bi se digitalizirala razmjena informacija i dokumenata o prijevozu tereta, ali to nije nužno kako bi se osiguralo prihvaćanje među tijelima. Nadalje, većina sektorskih udruženja smatrala je da su poduzeća spremna i da će prijeći na potpunu digitalizaciju kad tijela to dopuste.

Istodobno, tijela nisu obvezna prihvatiti bilo koji elektronički izvor informacija koji dostave poduzeća. Umjesto toga, u okviru mjera uzima se u obzir potreba tijela da dostavljene informacije/dokumenti budu vjerodostojni i da se zajamči njihova cjelovitost. Mjerama se od tijela zahtijeva i da prihvaćaju informacije/dokumente ako su elektronička sredstva upotrijebljena za njihovo slanje usklađena sa zadanim nizom zahtjeva.

U okviru drugog niza mjera od država članica zahtijeva se da surađuju kako bi uskladile svoje (buduće) digitalizirane postupke za provjeru elektronički poslanih informacija/dokumenata. To uključuje suradnju u pogledu skupa podatkovnih elemenata koje tijela u državama članicama zahtijevaju radi ispunjavanja zahtjeva u pogledu informacija iz mjerodavnih pravnih akata EU-a i nacionalnih pravnih akata. Mjerama će se osigurati ujednačena pravila za provjeru elektroničkih informacija/dokumenata, a to će pridonijeti smanjenju administrativnih troškova usklađivanja (a time i opterećenja) za poduzeća. Međutim, u okviru mjera ne zahtijeva se ujednačavanje samih zahtjeva u pogledu informacija kako su utvrđeni u odgovarajućem zakonodavstvu EU-a i država članica.

¹⁹ Time je obuhvaćen i okvir za prekograničnu upotrebu elektroničke identifikacije (eID) i elektroničkih potpisa kako je utvrđeno u Uredbi o eIDAS-u.

Trećim nizom mjera utvrđuju se funkcionalni zahtjevi u pogledu elektroničkih sredstava kojima bi poduzeća tijelima mogla dostavljati odgovarajuće regulatorne informacije. Tim se mjerama predviđa i izrada tehničkih specifikacija za provedbu zahtjeva. Tim zahtjevima i povezanim tehničkim specifikacijama postići će se međusobna interoperabilnost informatičkih sustava tijela različitih država članica te njihova interoperabilnost s rješenjima koja upotrebljavaju poduzeća. Isto tako, zahtjevi i specifikacije olakšat će interoperabilnost rješenja za komunikaciju B2A i B2B (koja su trenutačno usko vezana uz određeni način prijevoza).

- **Odabir instrumenta**

Procjena učinka pokazala je da su za ostvarenje ciljeva nužne obvezujuće regulatorne mjere. Uredba je prikladniji instrument za postizanje ujednačene provedbe predviđenih mjera. Direktivom bi se uspostavila obveza prihvaćanja informacija u elektroničkom obliku, uz zajedničke funkcionalne zahtjeve koje bi morala ispunjavati elektronička sredstva kojima se te informacije stavljaju na raspolaganje, ali se ne bi propisali zajednički obvezujući tehnički zahtjevi.

Trenutačna zbivanja, uključujući u kontekstu provedbe Direktive o službenom postupku prijave, upućuje na to da bi izostanak smjernica ili dobrovoljne smjernice za tehničke specifikacije doveli do uvođenja većeg broja neinteroperabilnih sustava u različitim državama članicama²⁰. To bi poduzećima povećalo troškove usklađivanja jer bi trebala ulagati u različite sustave koji odgovaraju zahtjevima različitih država članica. Zbog toga bi možda radije nastavila raditi s papirima, a to bi znatno otežalo ostvarenje navedenog cilja.

Inicijativa je izrazito tehničke prirode, stoga je vrlo vjerojatno da će se morati redovito prilagođavati tehničkim i pravnim promjenama. Zato se planira niz provedbenih mjera. One će biti posebno usmjerene na tehničke specifikacije za provedbu funkcionalnih zahtjeva.

3. REZULTATI SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINKA

- **Savjetovanja s dionicima**

Komisija je tijekom postupka procjene učinka aktivno surađivala s dionicima i provela opsežna savjetovanja. Aktivnosti savjetovanja obuhvaćale su:

- otvoreno javno savjetovanje u organizaciji Komisije od 25. listopada 2017. do 18. siječnja 2018.,
- panel-anketu među malim i srednjim poduzećima (MSP) u organizaciji Komisije od 24. studenoga 2017. do 22. siječnja 2018.,
- pravnu anketu privatnih i javnih dionika od 23. listopada 2017. do 1. siječnja 2018. u organizaciji konzultantske kuće zadužene za provedbu pomoćne studije u okviru procjene učinka,
- ciljanu anketu među privatnim i javnim dionicima od 27. listopada 2017. do 7. siječnja 2018. u organizaciji konzultantske kuće zadužene za provedbu pomoćne studije u okviru procjene učinka,

²⁰ Može se očekivati da će različita tijela, u istim ili različitim državama članicama, imati različite zahtjeve. To je jasno iz primjera prikupljenih u postupku procjene učinka.

- 50 razgovora s dionicima, uključujući predstavnike industrije i nacionalna tijela, koje su od 20. listopada 2017. do 15. siječnja 2018. proveli konzultant odgovoran za provedbu popratne studije u okviru procjene učinka i njegovi partneri,
- sastanke i radionice s dionicima na nekoliko različitih događanja,
- pet studija slučaja koje je od 6. studenoga 2017. do 15. siječnja 2018. analizirala konzultantska kuća zadužena za provedbu pomoćne studije u okviru procjene učinka.

Tim je aktivnostima dobiven važan doprinos koji je olakšao potvrdu i definiranje problema i njegova opsega te dobivanje uvida u moguće opcije politike kojima dionici daju prednost. Glavnina doprinosa dobivena je otvorenim javnim savjetovanjem, panel-anketom i drugim alatima koji su obuhvatili dionike²¹.

Znatna većina dionika s kojima je provedeno savjetovanje, odnosno više od 90 % od 265 ispitanika iz MSP-ova koji su sudjelovali u panel-anketi²² i 88 od 100 sudionika otvorenog javnog savjetovanja ukazalo je na većinu ili barem neke očekivane prednosti primjene elektroničke razmjene informacija.

Ukupno 90 % privatnih poduzeća i udruženja koja su sudjelovala u otvorenom javnom savjetovanju navela su da je neprihvaćanje elektroničkih prijevoznih isprava i informacija u državama članicama bitan uzrok problema. Kad je riječ o malim poduzećima, panel-anketa pokazala je da je glavni razlog zbog kojeg se elektroničke prijevozne isprave ne upotrebljavaju to što njihovi klijenti i poslovni partneri ne upotrebljavaju dokumente o prijevozu u elektroničkom formatu. Sljedeći najčešće navedeni (ne mnogo rjeđe od prvog) uzrok u toj skupini bilo je neprihvaćanje među tijelima. Istodobno, ispitanici koji su sudjelovali u ciljanim anketama i razgovorima istaknuli su da je glavni razlog zbog kojeg poduzeća ne prihvaćaju elektroničke dokumente to što nisu sigurna hoće li ih tijela prihvatiti. Više od 70 % sudionika otvorenog javnog savjetovanja i panel-ankete navelo je i nedostatak interoperabilnosti trenutanih informatičkih sustava i rješenja za B2B i B2A komunikaciju.

Oko 90 % sudionika otvorenog javnog savjetovanja smatra da je osiguravanje prihvaćanja među tijelima u državama članicama odgovarajući pristup, dok 88 % ispitanika smatra da je pravno obvezujući pristup osiguravanju takvog prihvaćanja djelotvorniji od neobvezujućeg, što odražava i rezultate procjene. Ukupno 90 % svih sudionika otvorenog javnog savjetovanja istaknulo je i važnost interoperabilnosti u B2B i B2A komunikaciji. Slično tomu, 75 % ispitanika u panel-anketi navelo je da je osiguravanje prihvaćanja među tijelima veoma važan cilj politike, a njih 13 % smatra ga umjereno važnim.

Više od 70 % sudionika otvorenog javnog savjetovanja i panel-ankete pozdravilo bi donošenje standardiziranih tehničkih specifikacija za razmjenu podataka između pružatelja logističkih usluga i javne uprave, a 88 % sudionika savjetovanja pravno obvezujući pristup smatra djelotvornijim od neobvezujućih mjera. Kad je riječ o B2B komunikaciji, 67 % od ukupno 100 sudionika savjetovanja pravno obvezujući pristup smatra djelotvornijim, dok njih 84 % prednost daje dobrovoljnim mjerama. Ukupno 77 % ispitanika u panel-anketi smatra vrlo važnom (65 %) ili umjereno važnom (22 %) mogućnost upotrebe jedne informatičke aplikacije/sustava za razmjenu elektroničkih prijevoznih isprava s tijelima, slično kao i

²¹ Sažetak u nastavku temelji se na odgovorima dostavljenima u okviru otvorenog javnog savjetovanja i panel-ankete provedene među MSP-ovima. Za detaljniji opis rezultata savjetovanja, uključujući doprinose iz razgovora i studija slučaja koje je proveo vanjski konzultant, vidjeti Ecorys *et al.* (2018.), *Impact Assessment support study* (Pomoćna studija u okviru procjene učinka), prilozi VIII.–XI.

²² Broj ispitanika koji su u panel-anketi odgovorili na pitanja o prednostima kretao se od 230 do 250, ovisno o konkretnim prednostima navedenima u različitim pitanjima.

mogućnost upotrebe takve jedinstvene aplikacije/sustava za elektroničku razmjenu sa svim drugim poduzećima (68 % smatra to vrlo važnim, a još 19 % umjereno važnim).

- **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Ovaj se Prijedlog temelji na utvrđivanju činjenica i savjetovanju sa stručnjacima, osobito kad je riječ o procjenama troškova i koristi, uključujući izradu modela neizravnih učinaka te učinka prelaska na druge načine prijevoza. Vanjski konzultanti pripremili su pomoćnu studiju o troškovima i učincima. Usluge vanjskih konzultanata upotrijebljene su i za izradu modela neizravnih učinaka te procjenu učinka prelaska na druge načine prijevoza.

Stručnjaci iz svih glavnih kategorija dionika, iz samog sektora i tijela država članica, blisko su surađivali, osobito u okviru Foruma za digitalni promet i logistiku. To je pomoglo da se pitanja sagledaju sveobuhvatno i multimodalno.

- **Procjena učinka**

Mjere politike u ovom Prijedlogu temelje se na rezultatima procjene učinka. O izvješću o procjeni učinka [SWD(2018) 184] Komisijin Odbor za regulatorni nadzor dao je pozitivno mišljenje [SEC(2018) 231]. Odbor za regulatorni nadzor u mišljenju je dao brojne preporuke o navođenju argumenata u izvješću o procjeni učinka. Preporuke su uvažene, a u Prilogu 1. izvješću o procjeni učinka ukratko je opisano kako je to učinjeno.

Nakon opsežnog savjetovanja s dionicima, sastanaka stručnjaka, neovisnih istraživanja i analize koju je provela Komisija razmotren je dug popis mjera politike za rješavanje dvaju glavnih uzroka problema. Popis je potom pregledan na temelju sljedećih kriterija: i. pravna, politička i tehnička izvedivost, ii. djelotvornost, iii. učinkovitost i iv. proporcionalnost. Na temelju tog početnog pregleda brojne su mjere politike odbačene.

Odabrane mjere politike razvrstane su u četiri zasebne skupine opcija politike:

- 1. opcija: potpuna obveza država članica da poštuju postojeći pravni okvir za prihvaćanje elektroničkih ugovora o prijevozu, a usklađivanje provedbe je dobrovoljno,
- 2. opcija: potpuna obveza tijela država članica da prihvaćaju elektroničke ugovore o prijevozu, a usklađivanje provedbe je minimalno,
- 3. opcija: potpuna obveza tijela država članica da prihvaćaju regulatorne informacije ili dokumente o prijevozu tereta, a usklađivanje provedbe je djelomično,
- 4. opcija: potpuna obveza tijela država članica da prihvaćaju regulatorne informacije ili dokumente o prijevozu tereta, a usklađivanje provedbe je potpuno.

Sve su opcije uglavnom sadržavale isti skup mjera politike. Te bi se mjere mogle provesti u neobvezujućem obliku, kao mjere potpore kojima se promiče dobrovoljno djelovanje u državama članicama ili u obliku propisa, npr. donošenjem novog posebnog pravnog akta EU-a i potpisivanjem bilateralnih sporazuma s trećim zemljama. Opcije politike temelje se na kombinaciji tih mjera, a razlikuju se s obzirom na: materijalno područje primjene političke inicijative i regulatornu snagu intervencije.

Zatim je provedena komparativna analiza djelotvornosti, učinkovitosti, troškova i koristi četiriju navedenih opcija. Analiza je pokazala: i. da bi se provedbom 3. i 4. opcije politike

ostvarili veoma slični omjeri troškova i koristi, i ii. obje navedene opcije znatno bi pridonijele rješavanju utvrđenih problema, pri čemu bi se znatno bolje ostvarili posebni i opći ciljevi politike nego 1. i 2. opcijom.

Visoka djelotvornost 3. i 4. opcije proizlazi iz opsežnijih informacija obuhvaćenih obvezom prihvaćanja i detaljnije određenih obvezujućih zahtjeva za prihvaćanje elektroničkih sredstava. Obveza prihvaćanja nije definirana u smislu određenih dokumenata, kao u slučaju 1. i 2. opcije, već u smislu „informacija” koje su potrebne na temelju zakonodavstva EU-a i nacionalnog zakonodavstva kojima se uređuju uvjeti međunarodnog prijevoza tereta na državnom području država članica EU-a. Stoga nisu obuhvaćeni samo elektronički ugovori o prijevozu nego ii svi elektronički formati za prikaz informacija ako su usklađeni: i. sa zahtjevima u pogledu sadržaja informacija u okviru primjenjivog zakonodavstva, i ii. sa zahtjevima u pogledu elektroničkih sredstava s pomoću kojih se te informacije stavljaju na raspolaganje, utvrđenima u okviru novog predloženog pravnog akta.

Najpoželjnija je opcija politike 3. opcija pa je na temelju nje izrađen ovaj Prijedlog. Pri biranju između 3. i 4. opcije uzeta su u obzir stajališta dionika te pitanje proporcionalnosti. Osobito su industrijski dionici iz pomorskog, zrakoplovnog i željezničkog sektora istaknuli da bi Komisija, premda je multimodalni pristup potreban, trebala izbjeći predlaganje jedinstvenog rješenja za sve²³. Glavna se pitanja odnose se na ulaganja u povezana rješenja koja su već ostvarena u tim sektorima. Ta su rješenja razvijena na temelju postojećih odredbi u međunarodnim konvencijama i pravu EU-a koje su, kako je istaknuto i u pravnoj analizi u ovom izvješću, specifične za određeni način prijevoza i znatno se razlikuju.

Propisivanje u cijelosti zajedničkih tehničkih specifikacija za interoperabilnost, za sva rješenja koja se upotrebljavaju za B2A prijenos regulatornih informacija o propisima između poduzeća i uprave i za sve načine prijevoza, kako je predloženo u 4. opciji, zahtijevalo bi od poduzeća u tim sektorima veća prethodna ulaganja za prilagodbu novim zahtjevima.

U okviru 3. opcije mjera do koje će se uspostaviti takve zajedničke specifikacije za različite načine prijevoza utvrdila bi se na temelju posebne procjene učinka. Svrha bi te procjene učinka bila preciznije utvrditi minimalne nužne zajedničke međusektorske tehničke specifikacije kojima bi se osigurala interoperabilnost svih povezanih sustava koje upotrebljavaju tijela i rješenja koja upotrebljavaju poduzeća, a za poduzeća postigao najbolji omjer troškova usklađivanja i budućih koristi.

Na temelju argumenata dionika iz industrijskog sektora pretpostavlja se da se dostatna razina interoperabilnosti može osigurati bez zahtijevanja potpunog usklađivanja zahtjeva za sve načine prijevoza. Konkretnije, većina dionika iz industrijskog sektora smatra da je za interoperabilnost nužno uspostaviti barem zajednički multimodalni podatkovni rječnik²⁴. Tehničke specifikacije za provedbu drugih zahtjeva, kao što su zahtjevi povezani s vjerodostojnošću ili cjelovitošću, mogu se izraditi posebno za različite načine prijevoza ako se

²³ Vidjeti npr. dokumente o stajalištu Udruženja brodovlasnika Europske zajednice (ECSA) i organizacije World Shipping Council (WSC) (za pomorski sektor) te Zajednice europskih željeznica (CER) (za željeznički sektor) poslana kao odgovor na početnu procjenu učinka. Međunarodna udruga zračnih prijevoznika (IATA) također jasno iznosi takvo stajalište na seminarima u okviru savjetovanja s dionicima na kojima gotovo uvijek sudjeluje .

²⁴ Ukupno 73 % sudionika interaktivnog sastanka za iznošenje povratnih informacija tijekom radionice o e-dokumentima održane u Tallinnu podržalo je uspostavu standardiziranih tehničkih specifikacija za razmjenu podataka između pružatelja logističkih usluga i javnih uprava. Slično tome, organizacija TLF Union predložila je da se uspostavi jedinstven skup podataka na razini EU-a. Tijekom ciljanih razgovora (izvor: Ecorys *et al.*) skupina otpremnika naglasila je važnost zajedničkog skupa podataka koji se primjenjuje na temelju zakonodavstva EU-a. Potreba za zajedničkim skupom podataka konkretnoj je istaknuta i u dokumentu o stajalištu finske vlade o ovoj inicijativi.

na temelju zasebne analize u okviru procjene učinka zaključiti da bi za neke od (zajedničkih) zahtjeva takav pristup bio najisplativiji.

Glavne očekivane prednosti najpoželjnije opcije politike odnose se na gospodarstvo i okoliš. Očekuje se da će se zbog smanjenja administrativnih troškova (tj. troškova povezanih s vođenjem i razmjenom prijevoznih informacija i dokumenata) u industriji ostvariti uštede u iznosu od 20–27 milijardi EUR tijekom razdoblja 2018.–2040. u odnosu na scenarij bez intervencija u politici na razini EU-a (osnovni scenarij). To odgovara uštedi od 75 do 102 milijuna sati na godinu (odnosno ekvivalentu punog radnog vremena 36–49 tisuća zaposlenika). Očekuje se da će cestovni prijevoznici, od kojih su 99 % mala i srednja poduzeća, ostvariti 60 % ukupnog smanjenja administrativnih troškova u industriji.

Očekuju se i pozitivni učinci na okoliš zbog smanjenja modalnog udjela cestovnog prometa 2030. u odnosu na osnovni scenarij. U kumulativnom smislu, procjenjuje se da će se emisije CO₂ smanjiti za više od 1,3 milijuna tona u razdoblju 2018.–2040. u odnosu na osnovni scenarij, što odgovara smanjenju vanjskih troškova u iznosu od 74 milijuna EUR. Predviđa se da će se troškovi povezani sa zagušenjem prometa tijekom istog razdoblja smanjiti za gotovo 300 milijuna EUR u odnosu na osnovni scenarij. Usto, ako se više ne bi ispisivalo prosječno 1–5 primjeraka svakog dokumenta po pošiljci, uštedjelo bi se oko 2–8 milijardi listova papira, što je ekvivalent 180–900 tisuća stabala na godinu.

Glavni očekivani troškovi povezani su s ulaganjima nužnima za usklađivanje s novim zahtjevima u okviru politike. Troškovi za tijela procjenjuju se na približno 268 milijuna EUR tijekom cijelog postupka uvođenja elektroničkih prijevoznih isprava, u odnosu na osnovni scenarij, od čega je 17 milijuna povezano s certificiranjem pružatelja rješenja, a 251 milijun s provedbom. Od nacionalnih administracija očekivat će se da ulože u nove informatičke sustave ili da prilagode postojeće, no ti troškovi vjerojatno neće biti znatni. Očekuje se da će troškovi usklađivanja za poduzeća iznositi oko 4,4 milijarde EUR.

Učinci na zapošljavanje mogu biti blago nepovoljni ako se osoblje proglašeno viškom zbog manje potrebe za radom s dokumentacijom ne rasporedi na druge poslove. Očekuje se da će ukupni rast sektora uvelike nadoknaditi taj nepovoljni učinak. Zbog veće potražnje za informatičkim rješenjima i sustavima vjerojatno će se biti više poslovnih mogućnosti za pružatelje informatičkih usluga, a to će dovesti do porasta zapošljavanja visokokvalificiranih radnika.

Blago nepovoljni vanjski učinci mogu nastati zbog povećanja onečišćenja zraka zbog vodnog prometa, a procjenjuju se na približno 41 milijun EUR tijekom cijelog postupka uvođenja elektroničkih dokumenata o prijevozu u odnosu na osnovni scenarij.

- **Primjerenost propisa i pojednostavljivanje**

Ovim se Prijedlogom može postići znatno pojednostavnjenje i veća učinkovitost jer se smanjuje administrativno opterećenje gospodarskih subjekata pri ispunjavanju zahtjeva u pogledu regulatornih informacija povezanih s prijevozom robe na području Unije.

Očekuje se da će se **smanjenje administrativnog opterećenja** ostvariti na sljedeće načine: osiguravanjem da gospodarski subjekti mogu regulatorne informacije staviti na raspolaganje tijelima elektroničkim putem, usklađivanjem postupaka koje primjenjuju tijela država članica radi provjere regulatornih informacijakoje se stavljaju na raspolaganje elektroničkim putem. Kako je već istaknuto, očekuje se da će se administrativni troškovi za industriju znatno smanjiti.

Mala i srednja poduzeća te mikropoduzeća osobito će imati koristi od mogućnosti da na pojednostavnjen i usklađen način tijelima daju regulatorne informacije neovisno o tome o kojoj je državi članici ili nadležnom tijelu riječ. To je zato što su mala i srednja poduzeća te mikropoduzeća proporcionalno podložnija učincima neučinkovite uprave i izgubljenih radnih sati osoblja.

- **Temeljna prava**

Prijedlog utječe na zaštitu osobnih podataka zajamčenu člankom 8. Povelje. Svaka obrada osobnih podataka u okviru ovog Prijedloga obavlja se u skladu sa zakonodavstvom EU-a o zaštiti osobnih podataka, posebno Općom uredbom o zaštiti podataka.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Najpoželjnija opcija ne utječe na proračun.

5. OSTALI DIJELOVI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Komisija će pratiti napredak, učinke i rezultate ove inicijative s pomoću niza mehanizama praćenja/evaluacije. Komisija će mjeriti napredak u ostvarenju posebnih ciljeva novog prijedloga.

Količina zahtjeva za pružanje informacija (izvješća, odgovori na ankete) pomno će se odmjeriti kako se dionike ne bi dodatno opteretilo nerazmjerno brojnim zahtjevima za izvješćivanje.

Pet godina od završetka roka provedbe zakonodavnog prijedloga Komisija će pokrenuti postupak evaluacije kako bi provjerila jesu li ostvareni ciljevi ove inicijative. Evaluacija će se temeljiti na izvješćima država članica, anketama provedenima među dionicima i ostalim doprinosima (npr. pritužbama) prijevoznika. Na evaluaciji će se temeljiti budući postupci odlučivanja kako bi se osiguralo da će se učiniti prilagodbe nužne za ostvarenje utvrđenih ciljeva.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga**

Prijedlog je podijeljen u pet poglavlja. U prvom i posljednjem poglavlju uvode se općenito područje primjene i određene horizontalne odredbe, dok se u poglavljima II.–IV. navode detaljniji instrumenti.

U članku 1. utvrđuje se područje primjene ove Uredbe.

Članak 2. sadržava odredbe o ovlastima delegiranima Komisiji za izmjenu elemenata koji nisu ključni u Prilogu 1. ovoj Uredbi, u kojem su navedeni zahtjevi u pogledu regulatornih informacija obuhvaćenih područjem primjene ove Uredbe.

Članak 3. sadržava definicije.

U članku 4. utvrđuju se zahtjevi koji se odnose na elektronički format u kojem bi relevantni gospodarski subjekti trebali stavljati na raspolaganje regulatorne prijevozne informacije (FTI).

U članku 5. utvrđuje se obveza nadležnih tijela u državama članicama da prihvaćaju regulatorne informacije koje relevantni gospodarski subjekti stavljaju na raspolaganje elektroničkim putem u skladu s uvjetima utvrđenima u članku 4.

Člankom 6. od nadležnih se tijela, pružatelja eFTI usluga i relevantnih gospodarskih subjekata zahtijeva da poduzmu mjere kako bi osigurali povjerljivost informacija koje se obrađuju i razmjenjuju u skladu s ovom Uredbom.

U članku 7. utvrđuje se obveza Komisije u pogledu donošenja provedbenih akata o uspostavi zajedničkog skupa i podskupova podataka s obzirom na regulatorne zahtjeve obuhvaćene područjem primjene ove Uredbe te utvrđivanju zajedničkih postupaka i pravila za nadležna tijela o pristupu regulatornim informacijama koje se dostavljaju elektroničkim putem te njihovoj obradi. Time bi se trebalo osigurati da će nadležna tijela u državama članicama ujednačeno primjenjivati mjere za provedbu obveze prihvaćanja regulatornih informacija o propisima koje se stavljaju na raspolaganje elektroničkim putem.

U članku 8. utvrđuju se funkcionalni zahtjevi za platforme za eFTI s pomoću kojih bi relevantni gospodarski subjekti mogli stavljati na raspolaganje regulatorne informacije, a Komisiju se ovlašćuje za donošenje provedbenih akata kojima se utvrđuju detaljna pravila za njihovu provedbu. Tim se zahtjevima nastoji osigurati da se na tim platformama podacima može upravljati tako da se zajamče ključni aspekti kao što su dostupnost, vjerodostojnost, cjelovitost, povjerljivost i sigurnost podataka. Ti su zahtjevi općeniti, a planira se da se detaljna pravila za njihovu provedbu sastave tako da budu otvorena svim trenutačnim i budućim tehnologijama kojima bi se te funkcionalnosti mogle osigurati.

U članku 9. utvrđuju se zahtjevi za pružatelje eFTI usluga koji bi relevantnim gospodarskim subjektima pružali usluge za regulatorne informacije na temelju platformi za eFTI.

U članku 10., članku 11. i članku 12. utvrđuju se pravila za certifikacijski sustav za platforme za eFTI i za pružatelje eFTI usluga.

U članku 13. utvrđuju se uvjeti za dodjelu delegiranih ovlasti Komisiji u skladu s ovom Uredbom.

U članku 14. utvrđuje se postupak odbora za izvršavanje ovlasti Komisije za donošenje provedbenih akata u skladu s ovom Uredbom

Člankom 15. od Komisije se zahtijeva da provede evaluaciju provedbe ove Uredbe kako bi procijenila učinkovitost Uredbe s obzirom na utvrđeni cilj koji se njome nastoji ostvariti. Isto tako, njime se od država članica zahtijeva da pomognu Komisiji u prikupljanju potrebnih informacija za pripremu izvješća o evaluaciji.

U članku 16. utvrđuje se obveza države članice da svake dvije godine dostavi posebne informacije, razvrstane po godinama, za praćenje učinaka provedbe ove Uredbe.

Članak 17. sadržava odredbe o datumu stupanja na snagu i datumu početka primjene ove Uredbe.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91 , članak 100. stavak 2. i članak 192. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora²⁵,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²⁶,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Učinkovitost prijevoza tereta i njegove logistike ključna je za konkurentnost gospodarstva Unije, funkcioniranje unutarnjeg tržišta te socijalnu i gospodarsku koheziju svih regija Unije.
- (2) Kretanje robe popraćeno je velikom količinom informacija koje se među poduzećima te između poduzeća i javnih tijela i dalje razmjenjuju u papirnatom obliku. Upotreba papirnatih dokumenata veliko je administrativno opterećenje za pružatelje logističkih usluga.
- (3) Nepostojanje jedinstvenog pravnog okvira na razini Unije kojim se od javnih tijela zahtijeva da prihvaćaju relevantne informacije o prijevozu tereta, propisane zakonodavstvom, u elektroničkom obliku smatra se glavnim razlogom nedovoljnog napretka prema pojednostavnjenju i većoj učinkovitosti koje omogućuju dostupna elektronička sredstva. To što javna tijela ne prihvaćaju informacije u elektroničkom obliku utječe na komunikaciju između njih i subjekata, a ujedno i, neizravno, ometa razvoj pojednostavnjene elektroničke komunikacije među poduzećima diljem Unije.
- (4) U pojedinim područjima prometnog prava Unije od nadležnih tijela zahtijeva se da prihvaćaju digitalizirane informacije, no to se ni izbliza ne odnosi na cjelokupno relevantno zakonodavstvo Unije. Trebalo bi biti moguće upotrebljavati elektronička sredstva kako bi se tijelima stavile na raspolaganje regulatorne informacije o prijevozu tereta na cijelom području Unije i u svim relevantnim fazama aktivnosti prijevoza koje

²⁵ SL C, , str. .

²⁶ SL C, , str. .

se obavljaju na području Unije. Nadalje, ta bi se mogućnost se trebala primjenjivati na sve regulatorne informacije u okviru svih načina prijevoza.

- (5) Od tijela država članica stoga bi trebalo zahtijevati da prihvaćaju informacije stavljene na raspolaganje elektroničkim putem svaki put kad su gospodarski subjekti obvezni dati informacije kao dokaz usklađenosti sa zahtjevima utvrđenima u aktima Unije donesenima u skladu s glavom VI. trećeg dijela Ugovora ili, zbog sličnosti situacija, sa zakonodavstvom Unije o pošiljkama otpada. Isto bi se trebalo primjenjivati ako se u skladu s nacionalnim zakonodavstvom određene države članice o pitanjima koja su uređena glavom VI. trećeg dijela Ugovora zahtijeva da dostavljanje regulatornih informacija koje su potpuno ili djelomično istovjetne s informacijama koje treba dostavljati u skladu s takvim zakonodavstvom Unije.
- (6) S obzirom na to da se njome samo nastoji olakšati davanje informacija, konkretno, elektroničkim sredstvima, ova Uredba ne bi trebala utjecati na odredbe prava Unije ili nacionalnog prava u kojima se utvrđuje sadržaj regulatornih informacija te se, posebno, njome ne bi trebali nametati bilo kakvi dodatni zahtjevi u pogledu regulatornih informacija. Ovom se Uredbom nastoji omogućiti ispunjavanje zahtjeva u pogledu regulatornih informacija elektroničkim sredstvima umjesto papirnatim dokumentima, ali ona ne bi trebala na drugi način utjecati na relevantne odredbe Unije o zahtjevima u pogledu dokumenata za strukturirani prikaz predmetnih informacija. Isto tako, ova Uredba ne bi trebala utjecati ni na odredbe zakonodavstva Unije o pošiljkama otpada koje sadržavaju postupovne zahtjeve u pogledu pošiljki. Ovom se Uredbom isto tako ne bi trebale dovoditi u pitanje odredbe o obvezama izvješćivanja utvrđene u Uredbi (EU) br. 952/2013 ili provedbenim ili delegiranim aktima donesenima u skladu uvjetima u njoj.
- (7) Upotrebu elektroničkih sredstava za razmjenu informacija u skladu s ovom Uredbom trebalo bi organizirati tako da se bude sigurna i da se poštuje povjerljivost osjetljivih poslovnih informacija.
- (8) Kako bi se subjektima omogućilo da relevantne informacije u elektroničkom obliku dostavljaju na isti način u svim državama članicama, nužno je osloniti se na zajedničke specifikacije koje treba donijeti Komisija. Tim bi specifikacijama trebalo osigurati interoperabilnost podataka u različitim skupovima i podskupovima podataka koji se odnose na relevantne regulatorne informacije te utvrditi zajedničke postupke i detaljna pravila za pristup informacijama te njihovu obradu u nadležnim tijelima.
- (9) Pri definiranju tih specifikacija u obzir bi trebalo uzeti odgovarajuće specifikacije za razmjenu podataka utvrđene u mjerodavnom pravu Unije te u relevantnim europskim i međunarodnim normama za razmjenu multimodalnih podataka, kao i načela i preporuke utvrđene u Europskom okviru za interoperabilnost²⁷, zajednički dogovorenom pristupu pružanju digitalnih javnih usluga u Europi. Potrebno je voditi računa i o tome da te specifikacije budu tehnološki neutralne i otvorene inovativnim tehnologijama.
- (10) Ovom bi se Uredbom trebali utvrditi funkcionalni zahtjevi koji se primjenjuju na platforme koje se temelje na informacijskoj i komunikacijskoj tehnologiji i koje bi gospodarski subjekti mogli upotrebljavati za dostavljanje regulatornih informacija o prijevozu tereta nadležnim tijelima (platformama za eFTI) u elektroničkom formatu

²⁷ Europski okvir za interoperabilnost – strategija provedbe, Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija (COM(2017) 134).

(eFTI). Isto tako, trebalo bi utvrditi uvjete za pružatelje usluge platformi za eFTI koji su treća strana (pružatelje eFTI usluga).

- (11) Kako bi se izgradilo povjerenje tijela država članica i gospodarskih subjekata u pogledu usklađenosti platformi za eFTI i pružatelja eFTI usluga s tim zahtjevima, nadležna tijela država članica trebala bi uspostaviti certifikacijski sustav koji se temelji na akreditaciji u skladu s Uredbom (EZ) 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća²⁸.
- (12) Kako bi se osigurali ujednačeni uvjeti za provedbu obveze prihvaćanja regulatornih informacija u elektroničkom formatu u skladu s ovom Uredbom, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća.²⁹
- (13) Konkretno, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za uspostavu zajedničkog skupa i podskupova podataka povezanih s odgovarajućim zahtjevima u pogledu regulatornih informacija obuhvaćenima ovom Uredbom te za uspostavu zajedničkih postupaka i detaljnih pravila za nadležna tijela u pogledu pristupa tim informacijama i njihove obrade kad ih relevantni gospodarski subjekti stavljaju na raspolaganje elektroničkim putem, uključujući detaljna pravila i tehničke specifikacije.
- (14) Isto tako, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za utvrđivanje detaljnih pravila za provedbu zahtjeva u pogledu platformi za eFTI i pružatelja eFTI usluga.
- (15) Kako bi se osigurala pravilna primjena ove Uredbe, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije:
 - radi izmjene dijela B Priloga I. kako bi se popisi zahtjeva u pogledu regulatornih informacija uvrstili u zakonodavstvo država članica o kojem države članice obavješćuju Komisiju u skladu s ovom Uredbom,
 - radi izmjene dijela A Priloga I. kako bi se uzeli u obzir svi delegirani ili provedbeni akti koje je donijela Komisija i kojima se utvrđuju novi zahtjevi Unije u pogledu regulatornih informacija o prijevozu robe,
 - radi izmjene dijela B Priloga I. kako bi se uvrstile sve nove odredbe mjerodavnog nacionalnog zakonodavstva kojima se uvode izmjene nacionalnih zahtjeva u pogledu regulatornih informacija ili utvrđuju novi relevantni zahtjevi u pogledu regulatornih informacija obuhvaćeni područjem primjene ove Uredbe o kojima države članice obavješćuju Komisiju u skladu s ovom Uredbom,
 - radi dopune određenih tehničkih aspekata ove Uredbe, ponajprije u pogledu pravila za certificiranje platformi za eFTI i pružatelja eFTI usluga.
- (16) Posebno je važno da Komisija tijekom pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na stručnoj razini, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucionalnom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.³⁰ Konkretnije, kako bi se osiguralo ravnopravno sudjelovanje u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće sve dokumente

²⁸ Uredba (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o utvrđivanju zahtjeva za akreditaciju i za nadzor tržišta u odnosu na stavljanje proizvoda na tržište i o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 339/93 (SL L 218, 13.8.2008., str. 30.).

²⁹ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

³⁰ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

primaju u isto vrijeme kad i stručnjaci iz država članica, a njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

- (17) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, odnosno osiguravanje jedinstvenog pristupa prihvaćanju informacija o prijevozu tereta stavljenih na raspolaganje elektroničkim putem u tijelima država članica, države članice ne mogu dostatno ostvariti, nego ih se, zbog potrebe za utvrđivanjem zajedničkih zahtjeva, bolje može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarenje tih ciljeva.
- (18) Elektronička obrada osobnih podataka koje se zahtijeva u okviru regulatornih informacija o prijevozu tereta trebala bi se obavljati u skladu s Uredbom (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća³¹.
- (19) Komisija bi trebala provesti evaluaciju ove Uredbe. Trebalo bi prikupiti informacije za potrebe evaluacije i procjene učinkovitosti tog propisa u odnosu na ciljeve koje se njime nastoji ostvariti.
- (20) Ova se Uredba ne može djelotvorno primjenjivati prije nego što stupe na snagu njome predviđeni delegirani i provedbeni akti. Stoga bi se ova Uredba trebala početi primjenjivati s učinkom od [unijeti datum] kako bi se Komisiji dalo dovoljno vremena za donošenje tih akata.
- (21) U skladu s člankom 28. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća³² obavljeno je savjetovanje s Europskim nadzornikom za zaštitu podataka, koji je iznio mišljenje xx. XXX 20xx.³³,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. Ovom se Uredbom uspostavlja pravni okvir za elektronički prijenos regulatornih informacija o prijevozu robe na području Unije. U tu svrhu ovom se Uredbom:
 - (a) utvrđuju uvjeti pod kojima su nadležna tijela dužna prihvaćati regulatorne informacije ako ih relevantni gospodarski subjekti stavljaju na raspolaganje elektroničkim putem;

³¹ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).

³² Uredba (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2000. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama i tijelima Zajednice i o slobodnom kretanju takvih podataka (SL L 8, 12.1.2001., str. 1.).

³³ SL C...

(b) utvrđuju pravila za pružanje usluga povezanih sa stavljanjem regulatornih informacija na raspolaganje elektroničkim putem koje obavljaju relevantni gospodarski subjekti.

2. Ova se Uredba primjenjuje na zahtjeve u pogledu regulatornih informacija utvrđene u aktima Unije u kojima se utvrđuju uvjeti za prijevoz robe na području Unije u skladu s glavom VI. trećeg dijela Ugovora ili uvjeti za pošiljke otpada. Kad je riječ o pošiljkama otpada, ova se Uredba ne primjenjuje na kontrole koje provode carinski uredi, kako je predviđeno primjenjivim odredbama Unije. Akti Unije na koje se ova Uredba primjenjuje i odgovarajući zahtjevi u pogledu regulatornih informacija navedeni su u dijelu A Priloga I.

Ova se Uredba primjenjuje i na zahtjeve u pogledu regulatornih informacija utvrđene u okviru prava država članica koje se odnosi na pitanja uređena glavom VI. trećeg dijela Ugovora i kojim se zahtijeva davanje informacija koje su potpuno ili djelomično istovjetne informacijama koje se dostavljaju na temelju zahtjeva u pogledu regulatornih informacija iz prvog podstavka.

Nacionalno zakonodavstvo i odgovarajući zahtjevi u pogledu regulatornih informacija iz drugog podstavka navode se u dijelu B. Priloga I., u skladu s postupkom utvrđenim u članku 2. točki (b).

3. Najkasnije do [PO unijeti datum jednu godinu od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] države članice obavješćuju Komisiju o odredbama nacionalnog zakonodavstva i odgovarajućim zahtjevima u pogledu regulatornih informacija iz drugog podstavka stavka 2. koje treba uvrstiti u dio B Priloga I. Države članice obavješćuju Komisiju i o svim novim naknadno donesenim odredbama nacionalnog zakonodavstva koje su obuhvaćene stavkom 2. drugim podstavkom, a kojima se uvode izmjene u te zahtjeve ili utvrđuju novi relevantni zahtjevi u pogledu regulatornih informacija u roku od jednog mjeseca od donošenja takve odredbe.

Članak 2. Prilogodba Priloga I.

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 13. o izmjeni Priloga I. radi:

- (a) dodavanja upućivanja na sve delegirane ili provedbene akte koje je donijela Komisija, a kojima se utvrđuju novi zahtjevi u pogledu regulatornih informacija povezani s pravnim aktima Unije kojima se uređuje prijevoz robe u skladu s glavom VI. trećeg dijela Ugovora;
- (b) dodavanja upućivanja na nacionalno zakonodavstvo i zahtjeve u pogledu regulatornih informacija o kojima su države članice izvijestile u skladu s člankom 1. stavkom 3.

Članak 3. Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- (1) „regulatorne informacije” znači informacije, neovisno o tome jesu li prikazane u obliku dokumenta, o prijevozu tereta na području Unije, uključujući tranzitom, koje relevantni gospodarski subjekt mora staviti na raspolaganje u skladu s odredbama iz

članka 1. stavka 2. kako bi dokazao usklađenost s relevantnim zahtjevima iz predmetnih akata;

- (2) „zahtjev u pogledu regulatornih informacija” znači zahtjev za pružanje regulatornih informacija;
- (3) „elektroničke informacije o prijevozu tereta” (eFTI) znači svaki skup elektronički obrađenih podatkovnih elemenata u svrhu razmjene regulatornih informacija među relevantnim gospodarskim subjektima i s nadležnim javnim tijelima;
- (4) „obrada” znači svaka radnja, ili skup radnji, koja se automatizirano ili neautomatizirano provede na eFTI-ju, primjerice prikupljanje, bilježenje, organiziranje, strukturiranje, pohranjivanje, prilagođavanje ili mijenjanje, pronalaženje, obavljanje uvida, upotrebljavanje, otkrivanje prijenosom, širenjem ili stavljanjem na raspolaganje na drugi način, usklađivanje ili kombiniranje, ograničavanje, brisanje ili uništavanje;
- (5) „platforma za eFTI” znači svako rješenje koje se temelji na informacijskoj i komunikacijskoj tehnologiji (IKT), primjerice operativni sustav, radna okolina ili baza podataka, namijenjeno za potrebe obrade eFTI-ja;
- (6) „programer platforme za eFTI” znači svaka fizička ili pravna osoba koja je izradila ili nabavila platformu za eFTI u svrhu obrade regulatornih informacija povezanih sa svojim gospodarskim aktivnostima ili radi stavljanja te platforme na tržište;
- (7) „eFTI usluga” znači usluga obrade eFTI-ja s pomoću platforme za eFTI, pojedinačno ili u kombinaciji s ostalim IKT rješenjima, uključujući druge platforme za eFTI;
- (8) „pružatelj eFTI usluga” znači svaka fizička ili pravna osoba koja relevantnim gospodarskim subjektima pruža neku eFTI uslugu na temelju ugovora;
- (9) „relevantni gospodarski subjekt” znači svaki subjekt koji pruža usluge prijevoza ili logističke usluge ili svaka druga fizička ili pravna osoba koja je odgovorna za stavljanje regulatornih informacija na raspolaganje nadležnim tijelima u skladu s relevantnim zahtjevom u pogledu regulatornih informacija;
- (10) „format čitljiv čovjeku” znači način prikaza podataka u elektroničkom obliku koji fizička osoba može upotrebljavati kao informacije bez potrebe za dodatnom obradom;
- (11) „strojno čitljiv format” znači način prikaza podataka u elektroničkom obliku koji se može upotrebljavati za automatsku strojnu obradu;
- (12) „tijelo za ocjenjivanje sukladnosti” znači tijelo za ocjenjivanje sukladnosti u smislu članka 2. točke 13. Uredbe (EZ) br. 765/2008 akreditirano u skladu s tom Uredbom za provođenje ocjenjivanja sukladnosti platforme za eFTI ili pružatelja eFTI usluga.

POGLAVLJE II.

REGULATORNE INFORMACIJE KOJE SE STAVLJAJU NA RASPOLAGANJE ELEKTRONIČKIM PUTEM

Članak 4.

Zahtjevi za relevantne gospodarske subjekte

1. Ako relevantni gospodarski subjekti stavljaju regulatorne informacije na raspolaganje elektroničkim putem, to čine na temelju podataka obrađenih na certificiranoj platformi za eFTI te, ako je primjenjivo, koje je obradio certificirani pružatelj eFTI usluga. Regulatorne informacije stavljaju se na raspolaganje u strojno čitljivom formatu i, na zahtjev nadležnog tijela, u formatu čitljivom čovjeku.

Informacije u strojno čitljivom formatu stavljaju se na raspolaganje putem autenticirane i sigurne veze s izvorom podataka na platformi za eFTI. Relevantni gospodarski subjekti šalju obavijest o internetskoj adresi na kojoj se može pristupiti informacijama, zajedno sa svim ostalim elementima koji su nužni da bi nadležna tijela mogla jednoznačno identificirati regulatorne informacije.

Informacije u formatu čitljivom čovjeku stavljaju se na raspolaganje na licu mjesta, na zaslonu elektroničkih uređaja u vlasništvu relevantnog gospodarskog subjekta ili nadležnih tijela.

2. Države članice dužne su poduzeti mjere kako bi svojim nadležnim tijelima omogućile da obrađuju regulatorne informacije koje relevantni gospodarski subjekti stavljaju na raspolaganje u strojno čitljivom formatu na temelju stavka 1. drugog podstavka, u skladu s odredbama koje je utvrdila Komisija na temelju članka 7.

Članak 5.

Prihvatanje među nadležnim tijelima

Nadležna tijela država članica prihvaćaju regulatorne informacije koje relevantni gospodarski subjekti stavljaju na raspolaganje elektroničkim putem u skladu s člankom 4.

Članak 6.

Povjerljive poslovne informacije

Nadležna tijela, pružatelji eFTI usluga i relevantni gospodarski subjekti poduzimaju mjere kako bi osigurali povjerljivost poslovnih informacija koje se obrađuju i razmjenjuju u skladu s ovom Uredbom.

Članak 7.

Zajednički skup podataka, postupci i pravila za pristup koji se odnose na eFTI

Komisija provedbenim aktima utvrđuje sljedeće:

- (a) zajednički skup i podskupove eFTI podataka povezane s odgovarajućim zahtjevima u pogledu regulatornih informacija, uključujući odgovarajuće definicije svakog podatkovnog elementa u zajedničkom skupu i podskupovima podataka;
- (b) zajedničke postupke i detaljna pravila, uključujući zajedničke tehničke specifikacije, za pristup nadležnih tijela platformama za eFTI, uključujući postupke za obradu

regulatornih informacija koje relevantni gospodarski subjekti stavljaju na raspolaganje elektroničkim putem.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2.

POGLAVLJE III.

PLATFORME ZA eFTI I eFTI USLUGE

ODJELJAK 1.

ZAHTJEVI U POGLEDU PLATFORMI ZA eFTI I eFTI USLUGA

Članak 8.

Funkcionalni zahtjevi za platforme za eFTI

1. Platforme za eFTI koje se upotrebljavaju za obradu regulatornih informacija moraju imati funkcionalnosti kojima se osigurava da:
 - (a) se osobni podaci mogu obrađivati u skladu s Uredbom (EU) 2016/679;
 - (b) se poslovni podaci mogu obrađivati u skladu s člankom 6.;
 - (c) se može uspostaviti jedinstvena elektronička identifikacijska veza između obrađenih podataka i fizičke pošiljke određenog skupa robe na koji se ti podaci odnose, od polazišta do odredišta, u skladu s uvjetima jedinstvenog ugovora o prijevozu, neovisno o količini ili broju spremnika, paketa ili komada;
 - (d) se podaci mogu obrađivati isključivo na temelju ovlaštenog i autenticiranog pristupa;
 - (e) se sve radnje pri obradi propisno evidentiraju kako bi se omogućila barem identifikacija svake pojedine radnje, fizičke ili pravne osobe koja je obavila radnju i redosljeda radnji na svakom pojedinačnom podatkovnom elementu; se izvorni podatkovni element sačuva ako radnja obuhvaća izmjenu ili brisanje podatkovnog elementa;
 - (f) se podaci mogu arhivirati i biti dostupni tijekom odgovarajućeg razdoblja u skladu s relevantnim zahtjevima u pogledu regulatornih informacija;
 - (g) zaštita podataka od korupcije i krađe;
 - (h) podatkovni elementi koji se obrađuju odgovaraju zajedničkom skupu i podskupovima eFTI podataka te da se mogu obrađivati na bilo kojem od službenih jezika Unije.
2. Komisija u provedbenim aktima donosi detaljna pravila o zahtjevima utvrđenima u stavku 1. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2.

Članak 9.
Zahtjevi za pružatelje eFTI usluga

1. Pružatelj eFTI usluga mora se pobrinuti:
 - (a) da podatke obrađuju isključivo ovlašteni korisnici i to u skladu s jasno definiranom korisničkom ulogom te pravima obrade na platformi za eFTI, u skladu s relevantnim zahtjevima u pogledu regulatornih informacija;
 - (b) da se podaci čuvaju i da su dostupni tijekom odgovarajućeg razdoblja u skladu s relevantnim zahtjevima u pogledu regulatornih informacija;
 - (c) da tijela imaju izravan pristup regulatornim informacijama o aktivnostima prijevoza tereta obrađenima na njihovim platformama za eFTI ako relevantni gospodarski subjekt tim tijelima omogući takav pristup;
 - (d) da se podaci na odgovarajući način zaštite, među ostalim od neovlaštene ili nezakonite obrade i slučajnog gubitka, uništavanja ili štete.
2. Komisija u provedbenim aktima donosi detaljna pravila o zahtjevima utvrđenima u stavku 1. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2.

ODJELJAK 3.
CERTIFICIRANJE

Članak 10.
Tijela za ocjenjivanje sukladnosti

1. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti akreditiraju se u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008 za potrebe certificiranja platformi za eFTI i pružatelja eFTI usluga kako je utvrđeno u člancima 11. i 12. ove Uredbe.
2. Za potrebe akreditiranja tijelo za ocjenjivanje sukladnosti mora ispunjavati zahtjeve utvrđene u Prilogu II.
3. Države članice vode ažurirani popis akreditiranih tijela za ocjenjivanje sukladnosti te platformi za eFTI i pružatelja eFTI usluga koje su ta tijela certificirala u skladu s člancima 11. i 12. Taj popis objavljuju na službenoj internetskoj stranici državne uprave. Popis se redovito ažurira, najkasnije do 31. ožujka svake godine.
4. Do 31. ožujka svake godine države članice popise iz stavka 3. dostavljaju Komisiji, zajedno s internetskom adresom na kojoj su ti popisi objavljeni. Komisija na svojoj službenoj internetskoj stranici objavljuje poveznicu na te adrese.

Članak 11.
Certificiranje platformi za eFTI

1. Na zahtjev programera platforme za eFTI tijela za ocjenjivanje sukladnosti ocjenjuju sukladnost platforme za eFTI sa zahtjevima utvrđenima u članku 8. stavku 1. Ako je rezultat ocjenjivanja pozitivan, izdaje se certifikat o sukladnosti. Ako je rezultat ocjenjivanja negativan, tijelo za ocjenjivanje sukladnosti obavješćuje podnositelja zahtjeva o razlozima zbog kojih platforma nije sukladna s tim zahtjevima.
2. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti vode ažurirani popis certificiranih platformi za eFTI i platformi koje su negativno ocijenjene. Ažurirani popis šalje se relevantnim nadležnim tijelima nakon svakog izdavanja certifikata ili negativne ocjene.

3. Informacije koje su nadležnim tijelima stavljene na raspolaganje s pomoću certificirane platforme za eFTI moraju nositi i certifikacijski žig.
4. Programer platforme za eFTI podnosi zahtjev za preispitivanje certificiranosti u slučaju revizije tehničkih specifikacija donesenih u provedbenim aktima iz članka 7. stavka 2.
5. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 13. radi dopune ove Uredbe pravilima certificiranja, upotrebi certifikacijskog žiga i obnovi certificiranosti platformi za eFTI.

Članak 12.

Certificiranje pružatelja eFTI usluga

1. Na zahtjev pružatelja eFTI usluga tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ocjenjuje ispunjava li pružatelj eFTI usluga zahtjeve utvrđene u članku 9. stavku 1. Ako je rezultat ocjenjivanja pozitivan, izdaje se certifikat o sukladnosti. Ako je rezultat ocjenjivanja negativan, tijelo za ocjenjivanje sukladnosti obavješćuje podnositelja zahtjeva o razlozima zbog kojih pružatelj ne ispunjava te zahtjeve.
2. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti vode ažuran popis certificiranih pružatelja eFTI usluga i pružatelja koji su negativno ocijenjeni. Ažurirani popis stavlja se na raspolaganje relevantnim nadležnim tijelima nakon svakog izdavanja certifikata ili negativne ocjene.
3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 13. radi dopune ove Uredbe pravilima certificiranja pružatelja eFTI usluga.

POGLAVLJE IV.

DELEGIRANJA OVLAŠTI I PROVEDBENE ODREDBE

Članak 13.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 2., članka 11. stavka 5. i članka 12. stavka 3. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno razdoblje počevši od [datum stupanja na snagu ove Uredbe].
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 2., članka 11. stavka 5. i članka 12. stavka 3. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke dan nakon dana objave odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji datum koji je u njoj naveden. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 2., članka 10. stavka 5. i članka 11. stavka 3. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju o tome da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

*Članak 14.
Odborski postupak*

1. Komisiji pomaže odbor. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

POGLAVLJE V.

ZAVRŠNE ODREDBE

*Članak 15.
Preispitivanje*

1. Komisija najkasnije do [pet godina od datuma početka primjene ove Uredbe] provodi evaluaciju ove Uredbe te podnosi izvješće o glavnim zaključcima Europskom parlamentu, Vijeću i Europskom gospodarskom i socijalnom odboru.
2. Države članice dostavljaju Komisiji sve potrebne informacije za pripremu tog izvješća.

*Članak 16.
Praćenje*

Države članice svake dvije godine, a prvi put najkasnije do [dvije godine od datuma početka primjene ove Uredbe] dostavljaju Komisiji sljedeće informacije:

1. broj nadležnih tijela koja su provela mjere za pristup informacijama i obradu informacija koje su relevantni gospodarski subjekti stavili na raspolaganje u skladu s člankom 4. stavkom 2.;
2. broj relevantnih gospodarskih subjekata koji su regulatorne informacije stavili na raspolaganje nadležnim tijelima država članica u skladu s člankom 4. stavkom 1., razvrstan prema načinu prijevoza.

Informacije se dostavljaju za svaku godinu obuhvaćenu razdobljem izvješćivanja.

*Članak 17.
Stupanje na snagu i primjena*

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od [PO unijeti datum četiri godine od datuma stupanja na snagu].

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament

Predsjednik

Za Vijeće

Predsjednik



Bruxelles, 17.5.2018.
COM(2018) 279 final

ANNEXES 1 to 2

PRILOZI

**Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća
o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta**

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

PRILOG I.

REGULATORNE INFORMACIJE OBUHVAĆENE PODRUČJEM PRIMJENE OVE UREDBE

Zahtjevi u pogledu regulatornih informacija utvrđeni pravom Unije

Tablica u nastavku sadržava zahtjeve u pogledu regulatornih informacija utvrđene u aktima Unije kojima se utvrđuju uvjeti za prijevoz robe na području Unije u skladu s glavom VI. trećeg dijela Ugovora, kao i uvjeti za slanje otpada:

Zakonodavstvo EU-a	Uredba Vijeća br. 11 o ukidanju diskriminacije u cijenama i uvjetima prijevoza SL 052 (16.8.1960., str. 1121.–1126.)	Direktiva Vijeća 92/106/EEZ o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica SL L 368 (17.12.1992., str. 38.–42.)	[Prijedlog COM(2017) 648 final – 2017/0290 (COD) o izmjeni Direktive 92/106/EEZ]	Uredba (EZ) br. 1072/2009 o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta SL L 300/72 (14.11.2009., str. 72.–87.)	[Prijedlog COM(2017) 0281 final – 2017/0123 (COD) o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i Uredbe (EZ) br. 1072/2009]	Uredba Komisije (EU) br. 2015/1998 o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda iz područja zaštite zračnog prometa SL L 299/1 (14.11.2015., str. 1.–142.)	Direktiva 2008/68/EZ o kopnenom prijevozu opasnih tvari SL L 260 (30.9.2008., str. 13.–59.) Upućivanja na ADR, RID, ADN ¹	Uredba (EZ) br. 1013/2006 o pošiljkama otpada (SL L 190, 12.7.2006., str. 1.–98.)
Ime i adresa pošiljatelja	Članak 6. stavak 1.	Članak 3. (upućivanje na članak 6. Uredbe Vijeća br. 11)						
Vrsta i težina robe	Članak 6. stavak 1.	Članak 3. (upućivanje na članak 6. Uredbe Vijeća						

¹ Upućivanja na ADR, RID i ADN potrebno je tumačiti u smislu članka 2., stavaka 1., 2. i 3. Direktive 2008/68/EZ. Brojevi na koje se upućuje odnose se na odgovarajuće priloge ADR-u, RID-u i ADN-u.

		br. 11)						
Mjesto i datum primitka robe za prijevoz	Članak 6. stavak 1.	Članak 3. (upućivanje na članak 6. Uredbe Vijeća br. 11)						
Mjesto isporuke robe	Članak 6. stavak 1.	Članak 3. (upućivanje na članak 6. Uredbe Vijeća br. 11)						
Predviđeni prometni pravac ili udaljenost, ako ti čimbenici opravdavaju različitu cijenu od one koja se uobičajeno primjenjuje	Članak 6. stavak 1.	Članak 3. (upućivanje na članak 6. Uredbe Vijeća br. 11)						
Gdje je to potrebno, mjesta prelaska granice	Članak 6. stavak 1.	Članak 3. (upućivanje na članak 6. Uredbe Vijeća br. 11 od 27. lipnja 1960.)						
Željezničke utovarne i istovarne postaje		Članak 3.						
Utovarne i istovarne luke unutarnjeg plovnog puta		Članak 3.						
Pomorske utovarne i istovarne luke		Članak 3.						
Pečat koji stavljaju nadležna tijela željeznice ili luke u dotičnim željezničkim postajama ili lukama unutarnjih plovnih putova ili pomorskim lukama nakon završetka tog dijela putovanja koje se odvija željeznicom, unutarnjim plovnim putem ili morem		Članak 3.						
[Ime, adresa, podaci za kontakt i potpis otpremnika]			[Članak 3. stavak 2. točka (a) (kojim se zamjenjuje					

			članak 3. Direktive Vijeća 92/106/EEZ]]					
[Datum i mjesto na kojem kombinirani prijevoz počinje u Uniji]			[Članak 3. stavak 2. točka (b) (kojim se zamjenjuje članak 3. Direktive Vijeća 92/106/EEZ]]					
[Ime, adresa i podaci za kontakt primatelja]			[Članak 3. stavak 2. točka (c) (kojim se zamjenjuje članak 3. Direktive Vijeća 92/106/EEZ]]					
[Datum i mjesto na kojem kombinirani prijevoz završava u Uniji]			[Članak 3. stavak 2. točka (d) (kojim se zamjenjuje članak 3. Direktive Vijeća 92/106/EEZ]]					
[Zračna udaljenost od mjesta na kojem kombinirani prijevoz počinje i mjesta na kojem kombinirani prijevoz završava u Uniji]			[Članak 3. stavak 2. točka (e) (kojim se zamjenjuje članak 3. Direktive Vijeća 92/106/EEZ]]					
[Opis, koji potpisuje otpremnik, pravca kretanja kombiniranog prijevoza koji sadržava barem sljedeće podatke za svaku dionicu, uključujući i za svaki način prijevoza koji predstavlja necestovnu dionicu, za uslugu koja se pruža unutar Unije: i. redoslijed dionica (tj. prva dionica, necestovna dionica ili završna dionica);			[Članak 3. stavak 2. točka (f) (kojim se zamjenjuje članak 3. Direktive Vijeća					

ii. naziv, adresa i podaci za kontakt prijevoznika; iii. način prijevoza i njegov redoslijed u usluzi.]			92/106/EEZ]]					
[Identifikacija intermodalne utovarne jedinice koja se prevozi]			[Članak 3. stavak 2. točka (g) (kojim se zamjenjuje članak 3. Direktive Vijeća 92/106/EEZ)]					
[Za početnu dionicu cestovnog prijevoza: i. mjesto pretovara na necestovnu jedinicu; ii. zračna udaljenost početne cestovne dionice između mjesta otpreme i prvog terminala za pretovar; iii. ako je završena početna cestovna dionica, potpis prijevoznika koji potvrđuje da je obavljena usluga prijevoza na cestovnoj dionici]			[Članak 3. stavak 2. točka (h) (kojim se zamjenjuje članak 3. Direktive Vijeća 92/106/EEZ)]					
[Za završnu dionicu cestovnog prijevoza: i. mjesto preuzimanja robe s necestovne dionice (željeznički, ili pomorski prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima); ii. zračna udaljenost završne cestovne dionice između mjesta pretovara i mjesta na kojem završava usluga kombiniranog prijevoza u Uniji);]			[Članak 3. stavak 2. točka (i) (kojim se zamjenjuje članak 3. Direktive Vijeća 92/106/EEZ)]					
[Za necestovnu dionicu: i. ako je završena necestovna dionica, potpis prijevoznika (ili više njih u slučaju više necestovnih usluga na necestovnoj dionici) koji potvrđuje da je obavljena usluga prijevoza na necestovnoj dionici; ii. potpis ili pečat, ako su dostupni, odgovarajućih nadležnih tijela željeznice ili luke na odgovarajućim terminalima (željeznička postaja ili luka) duž necestovne dionice prijevoza kojima se potvrđuje da je završen odgovarajući dio necestovne dionice.]			[Članak 3. stavak 2. točka (j) (kojim se zamjenjuje članak 3. Direktive Vijeća 92/106/EEZ)]					
Ime, adresa i potpis pošiljatelja				Članak 8. stavak 3.	[Članak 8. stavak 3. točka (a) (nema			

				točka (a)	predloženih izmjena]]			
Ime, adresa i potpis cestovnog prijevoznika				Članak 8. stavak 3. točka (b)	[Članak 8. stavak 3. točka (b) (nema predloženih izmjena]]			
Ime, adresa primatelja te, nakon što je roba dostavljena, njegov potpis i datum dostave				Članak 8. stavak 3. točka (c)	[Članak 8. stavak 3. točka (c) (nema predloženih izmjena]]			
Mjesto i datum preuzimanja robe te mjesto određeno za dostavu				Članak 8. stavak 3. točka (d)	[Članak 8. stavak 3. točka (d) (nema predloženih izmjena]]			
Opis vrste robe i načina pakiranja koji je općenito u uporabi, a ako je riječ o opasnim tvarima, njihov općenito prihvaćeni opis te broj pošiljaka i njihove posebne oznake i brojevi				Članak 8. stavak 3. točka (e)	[Članak 8. stavak 3. točka (e) (nema predloženih izmjena]]			
Bruto masa robe i njezina drukčije izražena količina				Članak 8. stavak 3. točka (f)	[Članak 8. stavak 3. točka (f) (nema predloženih izmjena]]			
Registarske oznake motornog vozila i prikolice				Članak 8. stavak 3. točka (g)	[Članak 8. stavak 3. točka (g) (nema predloženih izmjena]]			
Jedinstvena alfanumerička oznaka reguliranog agenta koju je dobio od nadležnog tijela						Prilog 6.3.2.6. točka (a)		

Jedinstvena oznaka pošiljke, kao što je broj (internog ili glavnog) zrakoplovnog teretnog lista						Prilog 6.3.2.6. točka (b)		
Sadržaj pošiljke (**)						Prilog 6.3.2.6. točka (c)		
Sigurnosni status pošiljke, za koji se navodi: – „SPX”, što znači sigurno za putnički, isključivo teretni i isključivo poštanski zrakoplov, ili – „SCO”, što znači sigurno samo za isključivo teretni i isključivo poštanski zrakoplov, ili – „SHR”, što znači sigurno za putnički, isključivo teretni i isključivo poštanski zrakoplov u skladu sa zahtjevima koji se odnose na visokorizični teret						Prilog 6.3.2.6. točka (d)		
Razlog na temelju kojeg je izdan sigurnosni status, za koji se navodi: – „KC”, što znači primljeno od poznatog pošiljatelja, ili – „AC”, što znači primljeno od provjerenog pošiljatelja, ili – „RA”, što znači odabrano od reguliranog agenta, ili – sredstva ili metoda pregleda koji je proveden, ili – razlog za izuzeće pošiljke od pregleda						Prilog 6.3.2.6. točka (e)		
Ime osobe koja je izdala sigurnosni status, ili jednakovrijednu identifikaciju, te datum i vrijeme izdavanja						Prilog 6.3.2.6. točka (f)		
Jedinstvena oznaka koju je od nadležnog tijela dobio bilo koji regulirani agent koji je prihvatio sigurnosni status pošiljke koji je izdao drugi regulirani agent						Prilog 6.3.2.6. točka (g)		
Opće informacije koje je potrebno navesti u prijezovnoj ispravi							5.4.1.1.1	
Opće informacije za prijevoz u tankerima							5.4.1.1.2 – samo ADN	
Posebne informacije koje je potrebno uvrstiti za određene vrste opasne robe ili određenu ambalažu ili ako se upotrebljava prijevozni lanac koji obuhvaća različite načine prijevoza, u skladu s posebnim odredbama u poglavlju 5.4 odgovarajućih priloga ADR-u, RID-u i ADN-u							5.4.1.1.3 do 5.4.1.1.21 –ADR i RID 5.4.1.1.3 do 5.4.1.1.22 –ADN	

Dodatne i posebne informacije koje je potrebno navesti za određene vrste opasne robe							5.4.1.2	
Bezopasna roba							Odjeljak 5.4.1.5.	
Potvrda o pakiranju kontejnera							Odjeljak 5.4.2.	
Pisane upute							Odjeljak 5.4.3.	
Informacije sadržane u obrascu obavijesti za pošiljke otpada koje podliježu postupku slanja prethodne pisane obavijesti i dobivanja pristanka u skladu s člankom 4. Uredbe (EZ) br. 1013/2006								Prilog I.A
Informacije sadržane u dokumentu o prometu za pošiljke otpada koje podliježu postupku slanja prethodne pisane obavijesti i dobivanja pristanka u skladu s člankom 4. Uredbe (EZ) br. 1013/2006								Prilog I.B
Informacije sadržane u dokumentu priloženom pošiljkama otpada koje podliježu općim zahtjevima za dostavu informacija navedenih u članku 18. Uredbe (EZ) br. 1013/2006								Prilog VII.

Pravo država članica

U tablici u nastavku nalazi se popis relevantnog nacionalnog zakonodavstva država članica o pitanjima uređenima glavom VI. trećeg dijela Ugovora i kojim se zahtijeva pružanje informacija djelomično ili potpuno istovjetnih informacijama navedenima u točki A ovog Priloga.

[Država članica]

Zakonodavstvo	[Upućivanje na zakonodavstvo]	[Upućivanje na zakonodavstvo]	[...]	[Upućivanje na zakonodavstvo]
Informacija				
[Informacija kako je navedena u odgovarajućem članku pravnog akta]	[Upućivanje na	[Upućivanje na		[Upućivanje na

	članak]	članak]		članak]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[Informacija kako je navedena u odgovarajućem članku pravnog akta]	[Upućivanje na članak]	[Upućivanje na članak]	[...]	[Upućivanje na članak]

[Država članica]

Zakonodavstvo	[Upućivanje na zakonodavstvo]	[Upućivanje na zakonodavstvo]	[...]	[Upućivanje na zakonodavstvo]
Informacija				
[Informacija kako je navedena u odgovarajućem članku pravnog akta]	[Upućivanje na članak]	[Upućivanje na članak]		[Upućivanje na članak]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[Informacija kako je navedena u odgovarajućem članku pravnog akta]	[Upućivanje na članak]	[Upućivanje na članak]	[...]	[Upućivanje na članak]

PRILOG II.

ZAHTJEVI POVEZANI S PRIJAVLJENIM TIJELIMA

1. Za potrebe prijavljivanja tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ispunjuje zahtjeve utvrđene stavcima od 2. do 11.
2. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti osniva se u skladu s nacionalnim pravom države članice i ima pravnu osobnost.
3. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti tijelo je treće strane neovisno o organizaciji ili platformi za eFTI ili pružatelju usluga u okviru platforme koju ocjenjuje.

Tijelo koje je dio gospodarskog udruženja ili strukovne udruge te predstavlja poduzeća uključena u dizajn, proizvodnju, nabavu, sastavljanje, upotrebu ili održavanje platforme za eFTI ili pružatelja usluga u okviru platforme koju ocjenjuje može se smatrati takvim tijelom pod uvjetom da je dokazana njegova neovisnost i nepostojanje bilo kakvog sukoba interesa.

4. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegovo najviše rukovodstvo i osoblje odgovorno za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti ne smiju biti projektant, proizvođač, dobavljač, ugraditelj, kupac, vlasnik, korisnik ili održavatelj platforme za eFTI ili pružatelja usluga u okviru platforme koje ocjenjuje, kao ni ovlašteni zastupnik bilo koje od tih strana.

Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegovo najviše rukovodstvo i osoblje odgovorno za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti ne smije biti izravno uključeno u projektiranje, proizvodnju ili izradu, stavljanje na tržište, ugradnju, upotrebu ili održavanje te platforme za eFTI ili pružatelja usluga u okviru platforme, niti predstavljati strane uključene u navedene aktivnosti. Ne smije sudjelovati ni u kakvoj aktivnosti koja može ugroziti neovisnost njegove prosudbe ili poštenje u odnosu na aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti za koje je prijavljeno. To se posebno odnosi na savjetodavne usluge.

Tijela za ocjenjivanje sukladnosti osiguravaju da aktivnosti njihovih društava kćeri ili podizvođača ne utječu na povjerljivost, objektivnost ili nepristranost njihovih aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti.

5. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti i njihovo osoblje provode aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti uz najvišu razinu profesionalnog poštenja i potrebne tehničke stručnosti u određenom području, bez pritisaka i poticaja, posebno financijskih, koji bi mogli utjecati na njihovu prosudbu ili rezultate njihovih aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti, posebno kada je riječ o osobama ili skupinama osoba kojima su rezultati tih aktivnosti važni.

6. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti sposobno je obavljati sve zadaće ocjenjivanja sukladnosti koje su mu dodijeljene člancima 12. i 13. i za koje je prijavljeno bez obzira na to obavlja li te zadaće samo ili se obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću.

U svakom trenutku za svaki postupak certificiranja za koji je prijavljeno, tijelo za ocjenjivanje sukladnosti raspolaže nužnim:

- (a) osobljem s tehničkim znanjem te dostatnim i primjerenim iskustvom za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti;
- (b) opisima postupaka u skladu s kojima se provodi ocjenjivanje sukladnosti, a koji osiguravaju transparentnost i mogućnost ponavljanja tih postupaka. Ima uspostavljene odgovarajuće politike i postupke za razlikovanje zadaća koje provodi kao prijavljeno tijelo od drugih aktivnosti;
- (c) postupcima za obavljanje aktivnosti kojima se vodi računa o veličini poduzeća, sektoru u kojemu ono djeluje, njegovoj strukturi i stupnju složenosti predmetne tehnologije.

Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti raspolaže sredstvima nužnima za obavljanje tehničkih i administrativnih zadaća povezanih s djelatnostima ocjenjivanja sukladnosti na odgovarajući način.

7. Osoblje odgovorno za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti ima:

- (a) dobro tehničko i stručno obrazovanje kojim su obuhvaćene sve djelatnosti ocjenjivanja sukladnosti za koje je tijelo za ocjenjivanje sukladnosti prijavljeno;
- (b) dostatno poznavanje zahtjeva povezanih s ocjenjivanjima koja provodi i odgovarajuće ovlaštenje za provedbu tih ocjenjivanja;
- (c) odgovarajuće poznavanje i razumijevanje zahtjeva utvrđenih u članku 9.;
- (d) sposobnost za sastavljanje potvrda o sukladnosti, vođenje evidencije i pripremu izvješća kojima se dokazuje da su ocjenjivanja provedena.

8. Zajamčena je nepristranost tijela za ocjenjivanje sukladnosti, njegova najvišeg rukovodstva i osoblja odgovornog za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti.

Naknada za rad najvišeg rukovodstva i osoblja odgovornog za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti u nadležnosti tijela za ocjenjivanje sukladnosti ne ovisi o broju provedenih ocjenjivanja niti o njihovim rezultatima.

9. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti sklapaju ugovor o osiguranju od odgovornosti osim ako je odgovornost preuzela država članica u skladu s nacionalnim pravom ili je sama država članica izravno odgovorna za ocjenjivanje sukladnosti.

10. Osoblje tijela za ocjenjivanje sukladnosti čuva poslovnu tajnu koja se odnosi na sve informacije prikupljene pri obavljanju svojih zadaća u skladu s člancima od 12. do 13. ili svakom odredbom nacionalnog prava kojom se osigurava provedba ocjenjivanja, osim odredbi povezanih s nadležnim vlastima države članice u kojoj se navedene aktivnosti obavljaju. Vlasnička su prava zaštićena.

11. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti sudjeluju u odgovarajućim aktivnostima normizacije ili odgovarajućim aktivnostima izrade propisa ili osiguravaju da je njihovo osoblje odgovorno za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti obaviješteno o tim aktivnostima.