

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okolja enotnega evropskega okenca za pomorski sektor in razveljavitvi Direktive 2010/65/EU

(COM(2018) 278 final – 2018/0139 (COD))

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o elektronskih informacijah o prevozu blaga

(COM(2018) 279 final – 2018/0140 (COD))

(2019/C 62/41)

Poročevalec: **Stefan BACK**

Zaprosilo	Evropski parlament, 11. 6. 2018 Svet, 14. in 15. 6. 2018
Pravna podlaga	členi 91, 100(2), 192(1) in 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	4. 10. 2018
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	17. 10. 2018
Plenarno zasedanje št.	538
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	210/2/2

1. Sklepi in priporočila

1.1 EESO pozdravlja predloga kot pomemben napredek pri digitalizaciji prometa, ki je eden od ciljev iz bele knjige o prometni politiki iz leta 2011, pa tudi korak naprej pri izvajanju nove industrijske strategije, ki jo je Komisija predstavila oktobra 2017, sklepov Sveta ministrov o digitalizaciji prometa z dne 5. decembra 2017 in deklaracije o dnevih digitalnega prometa, podpisane v Talinu 10. novembra 2017.

1.2 EESO podpira izbrano obliko zakonodajnega akta, saj so izkušnje pokazale, da je treba za ustrezno delovanje elektronskega informacijskega sistema v vsej Evropski uniji državam članicam naložiti jasne obveznosti.

1.3 Namen obeh predlogov je primerna raven uskladitve glede na naloge, ki jih je treba opraviti.

1.4 EESO poudarja, da bodo ustrezni standardi in zahteve za certificiranje, ki jih bo opredelila Komisija v delegiranih ali izvedbenih aktih, izredno pomembni za pravilno izvajanje načrtovanih konceptov in zaupanje uporabnikov v digitalne rešitve. To bi bilo lahko odločilnega pomena glede možnosti, da predlog o informacijah o prevozu blaga postane obvezen za uporabnike in za organe.

1.5 EESO meni, da sta brezhibno delovanje sistemov ter zagotavljanje varnosti, celovitosti komunikacij, zasebnosti in zaupnosti poslovnih in po potrebi drugih občutljivih informacij bistvena za zaupanje uporabnikov. Opozarja na sedanja prizadevanja Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UNECE) pri Ekonomsko-socialnem svetu ZN za zagotovitev visokih in univerzalnih standardov na tem področju.

1.6 EESO si želi, da bi se Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o elektronskih informacijah o prevozu blaga (COM(2018) 279) (predlog o informacijah o prevozu blaga) hitro razvil v sistem, ki bo obvezen tudi za uporabnike, da bi dosegli čim večjo učinkovitost, čim bolj zmanjšali stroške in zagotovili in okoljsko dodano vrednost. Primerna priložnost za to bi lahko bil pregled uredbe, ki je predviden v členu 15 predloga.

1.7 EESO izraža obžalovanje, ker se zdi, da je predlog o informacijah o prevozu blaga omejen na zahteve po informacijah, ki so opredeljene v aktih Unije in se nanašajo na pogoje, pod katerimi se v skladu s poglavjem o prevozu iz PDEU lahko opravlja prevoz. EESO meni, da bi bilo treba koristi digitalizacije razširiti tudi na druge upravne zahteve, ki veljajo za takšne dejavnosti prevoza. V točki 3.8 je predlog besedila. Pomembno je dati splošen signal v to smer, ne glede na sedanje ali prihodnje posebne določbe.

1.8 EESO opozarja tudi na potencialno dodano vrednost možnosti, da se elektronske informacije organom po vsem svetu pošiljajo v skladu z usklajenimi standardi, kot so tisti, ki jih razvija komisija UNECE.

1.9 Glede Predloga uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okolja enotnega evropskega okenca za pomorski sektor in razveljavitvi Direktive 2010/65/EU (COM(2018) 278) (predlog o enotnem okencu za pomorski sektor) EESO izraža zaskrbljenost, da bi možnost, ki ostaja na voljo za posebne nacionalne zahteve, lahko zlahka postala ovira za nemoteno delovanje notranjega trga. Pričakuje, da bo Komisija pozorno spremljala uporabo te možnosti in da bo stalni dialog z državami članicami pomagal pri omejevanju zahtev.

1.10 EESO opozarja na pomen obravnave socialnih posledic digitalizacije tudi na tem področju, kamor med drugim sodijo zagotavljanje zgodnjih informacij, dialog in obravnava spreminjajoče se narave delovnih mest, nujen razvoj novih spretnosti in omogočanje delovni sili, da se prilagodi novim okoliščinam. EESO meni, da bi delovna mesta v prometnem sektorju zaradi digitalizacije lahko postala privlačnejša, kar bi pomagalo rešiti trenutne težave z zaposlovanjem.

2. Predloga Komisije

2.1 Komisija je objavila dva ločena predloga:

— Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okolja enotnega evropskega okenca za pomorski sektor in razveljavitvi Direktive 2010/65/EU (COM(2018) 278) (predlog o enotnem okencu za pomorski sektor) in

— Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o elektronskih informacijah o prevozu blaga (COM(2018) 279) (predlog o informacijah o prevozu blaga).

2.2 Oba sta funkcionalno medsebojno povezana, saj vzpostavljata sistem za elektronsko komunikacijo med podjetji in javnimi organi, da se olajša nadzorovanje skladnosti s številnimi pravnimi obveznostmi s sistemom, ki zagotavlja avtentičnost ter celovitost zagotovljenih informacij in izpolnjevanje zahtev glede zasebnosti.

2.3 Predlog o enotnem okencu za pomorski sektor naj bi nadomestil Direktivo 2010/65/EU, katere cilj je bil podoben, a se je izkazala za neučinkovito, ker je državam članicam prepustila preveč manevrskega prostora pri izvajanju, kar je privedlo do različnih standardov, različnih rutinskih postopkov in razlik pri digitaliziranem obveščanju, s čimer se je povečalo upravno breme v pomorskem prometu, nekatere upravne postopke pa je treba še vedno opraviti ročno.

2.4 Enotno okence za pomorski sektor je očitno odprto za vse ladje, za katere takrat, ko priplujejo v pristanišča držav članic, velja pravna obveznost poročanja.

2.5 Namen predloga o informacijah o prevozu blaga je uvesti obveznost za organe držav članic, da sprejemajo dokumentacijo v elektronski obliki, ki jo morajo podjetja predložiti, da dokažejo skladnost z zahtevami iz številnih zakonodajnih aktov EU glede prevoza blaga in pogojev za ladijski prevoz odpadkov. V ta namen predlog uvaja sistem elektronskih informacij o prevozu blaga, ki ga sestavlja okvir za zagotavljanje storitev in vključuje skupni nabor podatkov, postopke in pravila za dostop, zahteve za platforme, storitve elektronskih informacij o prevozu in certifikacijski sistem.

2.6 Možnost, predvidena v predlogu o informacijah o prevozu blaga, bo na voljo prevoznikom, za katere veljajo pravne obveznosti glede informacij ali dokumentacije, določene v predlogu.

3. Splošne ugotovitve

3.1 EESO pozdravlja predloga, katerih splošni namen je digitalizacija prometa, ki je eden od ciljev iz bele knjige o prometni politiki iz leta 2011 in je med drugim obravnavana v strategiji za enotni digitalni trg ter novi industrijski strategiji, ki ju je Komisija predstavila oktobra 2017, pa tudi v sklepih Sveta ministrov o digitalizaciji prometa z dne 5. decembra 2017, ki so sledili deklaraciji o dnevih digitalnega prometa, podpisani v Talinu 10. novembra 2017.

3.2 EESO ponovno poudarja svojo podporo inovativnim rešitvam, podpira pa tudi izbrano obliko zakonodajnega akta, saj je treba državam članicam naložiti jasne obveznosti, če naj bi se elektronski informacijski sistem v vsej Evropski uniji ustrezno uporabljal.

3.3 V zvezi s tem EESO opozarja na problematično izvajanje direktive, ki naj bi bila razveljavljena s predlogom o enotnih okencih za pomorski sektor (če bo sprejet), saj večinoma ni zavezujoča.

3.4 EESO se vseeno strinja, da je treba najti ravnovesje med popolno usklajenostjo in interoperabilnostjo. Seveda je potrebna obsežna uskladitev v okviru sistema, ki bo olajšal izdajanje dovoljenj ladjam, ki priplujejo v pristanišča EU ali izplujejo iz njih, za kar bo na primer potreben brezhibno delujoč vmesnik med ladjo in obalo z usklajenimi standardi in postopki. Nižja raven usklajenosti je lahko sprejemljiva v sistemu, katerega osnovni namen je javnim organom zagotoviti ustrezne in varne postopke za pošiljanje dokumentov, potrebnih za zagotavljanje skladnosti z zakonodajo EU.

3.5 EESO glede na navedeno meni, da je raven usklajenosti, ki jo določata predloga, ustrezna.

3.6 EESO ugotavlja, da je s predlogom o informacijah o prevozu blaga uvedena možnost in ne obveznost predložitve informacij v elektronski obliki. Trenutno se strinja z razlogi za to izbiro, vendar meni, da bi sistem moral hitro postati obvezen, saj bi se tako olajšalo spremljanje skladnosti v vsakem trenutku in zmanjšale količine papirnih dokumentov, zlasti za operativno osebje, kot so vozniki tovornjakov. Primerna priložnost za obravnavo tega vprašanja bi lahko bil pregled uredbe, ki je predviden v členu 15 predloga.

3.7 Predlog o informacijah o prevozu blaga se v skladu s členom 1(2) „uporablja za zahteve glede zakonsko predpisanih informacij iz aktov Unije, ki določajo pogoje za prevoz blaga na ozemlju Unije v skladu z naslovom VI tretjega dela Pogodbe ali pogoje za pošiljke odpadkov.“ EESO se sprašuje, ali pravica do predložitve informacij in dokumentov v elektronski obliki s tem ni preveč omejena. Akti Unije iz Priloge I k predlogu o informacijah o prevozu blaga so očitno samo tisti, ki se neposredno nanašajo na pogoje za dostop do trga.

3.8 EESO meni, da bi pravica do predložitve informacij v elektronski obliki lahko bila koristna tudi v zvezi z drugimi zahtevami po upravni dokumentaciji ali informacijah, na primer pri obvestilih o napotitvah in informacijah, ki morajo biti predložene v zvezi z napotitvami delavcev, ali informacijah, zagotovljenih za dokazovanje skladnosti z določbami o času vožnje in počitka. Po mnenju EESO bi se področje uporabe predloga lahko razširilo, če bi se v členu 1(2) za besedama „pogoje za prevoz blaga“ dodalo „in druge določbe v zvezi s tem“. Po mnenju EESO je pomembno dati splošen signal v to smer ne glede na sedanje ali prihodnje posebne določbe.

3.9 EESO tudi poudarja trajnostni vidik zmanjšanja količin tiskanih dokumentov, ki je prav tako omenjen v predlogu o informacijah o prevozu blaga.

3.10 EESO opozarja na posebne določbe v obeh predlogih za zagotovitev zaupnosti poslovnih in tudi drugih občutljivih informacij v primeru enotnega okenca za pomorski sektor. Poleg tega opozarja na visoko raven zaščite pred nedovoljenimi posegi in zaščite zasebnosti, ki jo zagotavlja dobro zasnovana in upravljana struktura za izmenjavo podatkov o dobavi (angl. *Pipeline Data Exchange Structure*).

3.11 EESO opozarja na pomen sedanjega dela komisije UNECE v zvezi z vprašanji, navedenimi v točki 3.10, zlasti pa na njeno belo knjigo o konceptu zagotavljanja podatkov o dobavi za izboljšanje kakovosti podatkov v dobavni verigi. Po njegovem mnenju je to dodaten argument, naj elektronska dokumentacija postane obvezna v kar najširšem možnem obsegu.

3.12 EESO tukaj opozarja na potencialno dodano vrednost možnosti, da se elektronske informacije organom po vsem svetu lahko pošiljajo v skladu z usklajenimi standardi, kot so tisti, ki jih razvija komisija UNECE.

3.13 Komisija ima pri obeh predlogih ključno nalogo, da pripravi standarde in merila za certifikacijo. EESO poudarja, da je okvir, ki vzbuja zaupanje in dobro deluje brez nepotrebne zapletenosti, ključnega pomena, da bi predlagana sistema dobro delovala in zagotovila načrtovano dodano vrednost. Hkrati je tudi bistveni element pri krepitevi zaupanja v digitalne rešitve v celotnem prometnem sektorju.

3.14 EESO poudarja potrebo po obravnavi socialnih vidikov digitalizacije tudi na tem področju. Zaradi digitalizacije se bo seveda spremenilo delovno okolje in nastala bodo nova znanja in spretnosti, ki bodo nujna; to vprašanje pa bo treba obravnavati pravočasno, da bi se delavci lahko prilagodili novemu okolju. Poleg tega poudarja, kako pomembno je zgodaj zagotoviti informacije in omogočiti dialog o prihajajočih spremembah. Po mnenju EESO bi prihodnja delovna mesta v prometnem sektorju z digitalizacijo lahko postala privlačnejša, kar bi pomagalo rešiti trenutne težave z zaposlovanjem.

4. Posebne pripombe

4.1 Predlog o enotnih okencih za pomorski sektor

4.1.1 Predlog o enotnih okencih za pomorski sektor je v primerjavi z Direktivo 2010/65/EU zelo izčrpen. V njem je določen ustrezen okvir, s katerim se bodo olajšale formalnosti ob prihodu in odhodu in torej zagotovili manjkajoči elementi ter odpravila pomanjkljiva usklajenost, ki je imela negativne posledice za uporabnike in izvajanje Direktive 2010/65/EU.

4.1.2 EESO se strinja z odločitvijo Komisije, da ne predlaga enotnega evropskega okenca, temveč nacionalna enotna okenca. Čeprav obstajajo trdni argumenti za uvedbo enotnega okenca na ravni EU, pa bo rešitev, ki vključuje nacionalna enotna okenca, preprečila nepovratne stroške, ki bi bili posledica že opravljenih naložb na nacionalni ravni, in omogočila posebne nacionalne upravne zahteve, ki bodo morda potrebne.

4.1.3 EESO poudarja, da je usklajevanje, namenjeno spodbujanju nemotenega delovanja notranjega trga, ključni element predloga, ki se ne sme izgubiti.

4.1.4 EESO ima zato pomisleke o možnosti, ki ostaja na voljo za posebne nacionalne zahteve, ki bi zlahka lahko postale ovire za nemoteno delovanje notranjega trga. Zato poziva Komisijo, naj pozorno spremlja posebne nacionalne zahteve z vidika notranjega trga in naj bo v stalnem dialogu z državami članicami, da bi te zahteve čim bolj omejila.

4.2 Predlog o informacijah o prevozu blaga

4.2.1 EESO posebej opozarja na pomen izvedbenih in delegiranih aktov, ki jih bo sprejela Komisija v skladu s tem predlogom, ter poudarja, da je pomembno, da hitro stopijo v veljavo, saj so bistveni za pravilno delovanje predlagane uredbe.

4.2.2 S tega vidika opozarja Komisijo na navedeno belo knjigo UNECE in elemente strukture za izmenjavo podatkov o dobavi, ki je v njej opisana kot koristna za zagotovitev varnega in pred posegi zaščitenega sistema za izmenjavo podatkov v različnih fazah dobavnega prevoza.

4.2.3 EESO se sklicuje na zgornje navedbe o visoki ravni varnosti dobro zasnovanega in upravljanega sistema za izmenjavo elektronskih dokumentov ter ponavlja, da bi bilo utemeljeno razmisliti o tem, da se pri pregledu uredbe, predvidenem v členu 15 predloga o informacijah o prevozu blaga, določi, naj bo dokumentacija v elektronski obliki obvezna, zlasti glede na cilj obravnavanega predloga, namreč nadzor skladnosti s predpisi.

V Bruslju, 17. oktobra 2018

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Luca JAHIER