

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego system europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylającego dyrektywę 2010/65/UE”**

(COM(2018) 278 final – 2018/0139-COD)

**oraz „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego”**

(COM(2018) 279 final – 2018/0140-COD)

(2019/C 62/41)

Sprawozdawca: **Stefan BACK**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 11.6.2018 Rada, 14–15.6.2018
Podstawa prawna	Art. 91, art. 100 ust. 2, art. 192 ust. 1, art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	04.10.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	17.10.2018
Sesja plenarna nr	538
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	210/2/2

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje oba wnioski jako istotny krok ku cyfryzacji transportu, co jest jednym z celów białej księgi w sprawie transportu z 2011 r. i krokiem we wdrażaniu nowej strategii przemysłowej zaprezentowanej przez Komisję w październiku 2017 r., a także konkluzji Rady Ministrów z dnia 5 grudnia 2017 r. w sprawie cyfryzacji transportu, przyjętych w następstwie deklaracji podpisanej w dniu 10 listopada 2017 r. w Tallinie, podczas Dni Transportu Cyfrowego.

1.2. EKES zgadza się z wyborem formy aktu prawnego; doświadczenie pokazuje, że dla zapewnienia odpowiedniego działania systemu informacji elektronicznej w całej Unii Europejskiej nieodzowne jest nałożenie jednoznacznych i wiążących zobowiązań na państwa członkowskie.

1.3. Każdy wniosek ma na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu harmonizacji, zważywszy na zadania, które mają zostać wykonane.

1.4. EKES podkreśla, że kluczowe znaczenie dla właściwego funkcjonowania planowanych systemów i zaufania użytkowników do rozwiązań cyfrowych będzie miała adekwatność wymogów w zakresie norm i certyfikacji, które zostaną określone przez Komisję w aktach delegowanych lub wykonawczych. W odniesieniu do wniosku w sprawie informacji dotyczących transportu towarowego może to mieć kluczowe znaczenie dla możliwości wprowadzenia obowiązku stosowania tego systemu nie tylko przez organy, ale także przez użytkowników.

1.5. EKES uważa, że dla wytworzenia zaufania kluczowe znaczenie ma bezbłędne funkcjonowanie systemów zapewniające bezpieczeństwo, nienaruszalność łączności, prywatności i poufności informacji handlowych oraz, w stosownych przypadkach, innych szczególnie chronionych informacji. EKES zwraca uwagę na prace prowadzone w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej (UNECE) Rady Gospodarczo-Społecznej ONZ w celu zapewnienia wysokich i powszechnych standardów w tym zakresie.

1.6. EKES ma nadzieję, że wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego [COM(2018) 279] (wniosek dotyczący informacji dotyczących transportu towarowego) szybko zaowocuje systemem obowiązkowym również dla użytkowników, po to by zoptymalizować uzyskaną wydajność, obniżenie kosztów i środowiskową wartość dodaną. Odpowiednią ku temu okazją mogłby być przegląd rozporządzenia, o którym mowa w art. 15 wniosku.

1.7. Komitet ubolewa również, że zakres wniosku dotyczącego informacji dotyczących transportu towarowego wydaje się być ograniczony do wymogów informacyjnych określonych w aktach unijnych dotyczących warunków, na których można prowadzić transport, zgodnie z rozdziałem na temat transportu w TFUE. EKES uważa, że korzyści z cyfryzacji powinny również mieć zastosowanie do innych wymogów administracyjnych dotyczących takich czynności transportowych. Punkt 3.8 poniżej zawiera propozycję zmiany brzmienia. Ważne jest przesłanie ogólnego sygnału o tym znaczeniu, bez uszczerbku dla istniejących lub przyszłych przepisów specjalnych.

1.8. EKES zwraca również uwagę na potencjalną wartość dodaną możliwości przedłożenia informacji elektronicznych organom na całym świecie zgodnie ze zharmonizowanymi normami, takimi jak te opracowywane przez EKG ONZ.

1.9. Konkretnie w odniesieniu do wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego system europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylającego dyrektywę 2010/65/UE [COM(2018) 278] (wniosek dotyczący morskich pojedynczych punktów kontaktowych) EKES jest zaniepokojony, że pozostawiona możliwość stosowania szczegółowych wymogów krajowych mogłaby z łatwością stać się przeszkodą w sprawnym funkcjonowaniu rynku wewnętrznego. EKES oczekuje, że korzystanie z tej możliwości będzie ściśle monitorowane przez Komisję, a stały dialog między Komisją a państwami członkowskimi pomoże ograniczyć szczegółowe wymogi krajowe.

1.10. EKES zwraca uwagę na znaczenie uwzględnienia społecznych skutków cyfryzacji również w tym kontekście. Obejmuje to wczesne przekazywanie informacji, nawiązanie dialogu, zajęcie się zmieniającym się charakterem miejsc pracy oraz potrzebę nabywania nowych umiejętności i umożliwienie pracownikom dostosowania się do nowej sytuacji. Zdaniem EKES-u cyfryzacja sektora transportu może zwiększyć jego atrakcyjność jako miejsca pracy i przyczynić się w ten sposób do rozwiązania obecnych problemów rekrutacyjnych w tym sektorze.

## 2. Wnioski Komisji

2.1. Komisja przedstawiła dwa powiązane ze sobą wnioski, mianowicie:

- wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego system europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylającego dyrektywę 2010/65/UE (COM(2018) 278) (wniosek dotyczący morskich pojedynczych punktów kontaktowych), oraz
- wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (COM(2018) 279) (wniosek dotyczący informacji dotyczących transportu towarowego).

2.2. Oba wnioski są ze sobą powiązane funkcjonalnie, ponieważ oba ustanawiają system komunikacji elektronicznej między przedsiębiorstwami i organami publicznymi mający usprawnić kontrolę zgodności z określonymi zobowiązaniami prawnymi poprzez mechanizm gwarantujący autentyczność i nienaruszalność dostarczanych informacji oraz poszanowanie wymogów dotyczących prywatności.

2.3. Wniosek dotyczący morskich pojedynczych punktów kontaktowych ma na celu zastąpienie dyrektywy 2010/65/UE, która miała podobny cel, ale okazała się nieskuteczna, ponieważ pozostawiała państwom członkowskim zbyt dużą swobodę we wdrażaniu, co doprowadziło do rozbieżności pod względem standardów, procedur i zakresu zgłoszenia w formie cyfrowej. Wskutek tego wzrosło obciążenie administracyjne przedsiębiorstw żeglugowych, a procedury administracyjne musiały być uzupełniane ręcznie.

2.4. Wydaje się, że system morskich pojedynczych punktów kontaktowych jako taki jest otwarty dla wszystkich statków prawnie objętych wymogiem sprawozdawczości przy zawijaniu do portów państw członkowskich.

2.5. Celem wniosku dotyczącego informacji dotyczących transportu towarowego jest nałożenie na organy państw członkowskich obowiązku uznawania dokumentacji elektronicznej składanej przez przedsiębiorców w celu wywiązania się z obowiązku dostarczania dokumentów potwierdzających zgodność z wymogami przewidzianymi w unijnych aktach prawnych dotyczących transportu towarów oraz warunków przemieszczania odpadów. W związku z tym wniosek dotyczący informacji dotyczących transportu towarowego przewiduje utworzenie systemu elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (eFTI), na który składają się ramy prawne świadczenia usług, w tym wspólny zbiór danych oraz wspólne procedury i zasady dostępu, wymagania odnoszące się do platform i usług eFTI oraz system certyfikacji.

2.6. Możliwość przewidziana we wniosku dotyczącym informacji dotyczących transportu towarowego jest dostępna dla podmiotów gospodarczych podlegających określonym we wniosku obowiązkom prawnym dotyczącym dokumentacji lub informacji.

### 3. Uwagi ogólne

3.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje oba wnioski, które realizują ogólny cel, jakim jest cyfryzacja transportu, pierwotnie sformułowany w białej księdze w sprawie transportu z 2011 r., a następnie realizowany m.in. w drodze strategii jednolitego rynku cyfrowego oraz nowej strategii przemysłowej zaprezentowanej przez Komisję w październiku 2017 r., a także w konkluzjach Rady Ministrów z dnia 5 grudnia 2017 r. w sprawie cyfryzacji transportu, przyjętych w następstwie deklaracji podpisanej w dniu 10 listopada 2017 r. w Tallinie, podczas Dni Transportu Cyfrowego.

3.2. EKES potwierdza swoje poparcie dla innowacyjnych rozwiązań oraz zgadza się z wyborem formy aktu prawnego, mając na uwadze, że dla zapewnienia odpowiedniego działania systemu informacji elektronicznej w całej Unii Europejskiej nieodzowne jest nałożenie jednoznacznych i wiążących zobowiązań na państwa członkowskie.

3.3. W tym kontekście EKES przywołuje swoje ostrzeżenia dotyczące problemów z wdrażaniem – ponieważ jej zawartość jest przeważnie nieobowiązkowa – dyrektywy, która zostałaby uchylona, gdyby wniosek dotyczący morskich pojedynczych punktów kontaktowych został przyjęty.

3.4. Dlatego EKES zgadza się ze stanowiskiem, że konieczne może okazać się osiągnięcie równowagi pomiędzy harmonizacją a interoperacyjnością. Oczywiście jest, że istnieje potrzeba daleko idącej harmonizacji w kontekście systemu, który ma ułatwiać odprawy statków zawijających do portów UE i z nich wychodzących, co będzie wymagało np. bezbłędnie działającego interfejsu między statkami a obsługą nabrzeżną, ze zharmonizowanymi normami i procedurami. Mniejszy stopień harmonizacji może zostać zaakceptowany w systemie, który zasadniczo służy do zapewnienia odpowiednich i bezpiecznych procedur udostępniania organom publicznym dokumentów wymaganych do zapewnienia zgodności z prawem UE.

3.5. W związku z tym EKES uważa, że oba wnioski przewidują odpowiedni poziom harmonizacji.

3.6. EKES zwraca uwagę, że wniosek w sprawie informacji dotyczących transportu towarowego w istocie przewiduje możliwość, ale nie obowiązek składania dokumentów w formie elektronicznej. EKES rozumie, dlaczego zdecydowano się obecnie na taki wariant regulacyjny, niemniej jednak oczekuje szybkiej ewolucji w kierunku obligatoryjnego systemu, zważywszy na usprawnienie monitorowania zgodności, jakie by się z tym wiązało, oraz ograniczenie ilości dokumentacji w formie papierowej, zwłaszcza dla pracowników operacyjnych takich jak kierowcy pojazdów ciężarowych. Odpowiedniemu temu okazją mogłyby być przegląd rozporządzenia, o którym mowa w art. 15 wniosku.

3.7. W myśl art. 1 ust. 2 wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie informacji dotyczących transportu towarowego „ma zastosowanie do wymogów dotyczących informacji regulacyjnych ustanowionych w aktach unijnych określających warunki transportu towarowego na terytorium Unii zgodnie z tytułem VI części trzeciej Traktatu lub określających warunki przemieszczania odpadów”. EKES zastanawia się, czy nie ogranicza to nadmiernie prawa do przedłożenia informacji i dokumentów w formie elektronicznej. Akty unijne wyszczególnione w załączniku I do wniosku w sprawie informacji dotyczących transportu towarowego tylko pozornie bezpośrednio dotyczą warunków dostępu do rynku.

3.8. EKES uważa, że prawo do składania dokumentów w formie elektronicznej byłoby korzystne również w przypadku innych wymogów dotyczących dokumentów administracyjnych lub innych wymogów informacyjnych. Przykładami są np. powiadomienia o delegowaniu i informacje dostarczane w kontekście delegowania pracowników lub informacje przedkładane w celu udowodnienia zgodności z przepisami dotyczącymi czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku. Zdaniem EKES-u można by rozszerzyć zakres wniosku przez dodanie w art. 1 ust. 2 pomiędzy słowami „warunki” i „transportu towarowego” słów „i inne przepisy dotyczące”. EKES uważa, że ważne jest przesłanie ogólnego sygnału o tym znaczeniu, bez uszczerbku dla istniejących lub przyszłych przepisów specjalnych.

3.9. EKES podkreśla również aspekt zrównoważoności związany z ograniczeniem ilości dokumentów drukowanych, wspomniany również we wniosku dotyczącym informacji dotyczących transportu towarowego.

3.10. EKES przyjmuje do wiadomości przepisy szczegółowe w obu wnioskach dotyczące zapewnienia poufności informacji handlowych, a w przypadku morskich pojedynczych punktów kontaktowych, innych szczególnie chronionych informacji. Ponadto EKES pragnie zwrócić uwagę na wysoki poziom zabezpieczenia przed manipulacjami oraz wysoki poziom ochrony prywatności, jaki gwarantuje dobrze zaprojektowana i dobrze zarządzana struktura potoku wymiany danych.

3.11. EKES zwraca uwagę na trwające prace w UNECE w związku z kwestiami wskazanymi w punkcie 3.10, a zwłaszcza na jej białą księgę w sprawie wykorzystania koncepcji potoku danych w celu poprawy jakości danych w łańcuchu dostaw. W opinii EKES-u jest to kolejny argument za wprowadzeniem obligatoryjnej dokumentacji elektronicznej w najszerszym możliwym zakresie.

3.12. EKES zwraca uwagę na potencjalną wartość dodaną możliwości przedłożenia informacji elektronicznych organom na całym świecie zgodnie ze zharmonizowanymi normami, takimi jak te opracowywane przez EKG ONZ.

3.13. Istotnym zadaniem Komisji w odniesieniu do obydwu wniosków jest opracowanie norm i kryteriów certyfikacji. EKES podkreśla, że zasadnicze znaczenie dla dobrego funkcjonowania proponowanych systemów i wniesienia zaplanowanej wartości dodanej mają budzące zaufanie i dobrze funkcjonujące ramy pozbawione zbędnej złożoności. Ma to również istotne znaczenie dla tworzenia zaufania do rozwiązań cyfrowych w całym sektorze transportu.

3.14. EKES zwraca uwagę na znaczenie uwzględnienia społecznych skutków cyfryzacji również w tym kontekście. Cyfryzacja ewidentnie zmieni środowisko pracy, stworzy nowe miejsca pracy i będzie wymagać nowych umiejętności, więc ważne jest, aby w odpowiednim czasie zająć się potrzebą umożliwienia pracownikom dostosowania się do nowej sytuacji. EKES podkreśla również, jak ważne jest wczesne przekazywanie informacji i umożliwienie dialogu o nadchodzących zmianach. Zdaniem EKES-u cyfryzacja sektora transportu może zwiększyć jego atrakcyjność jako przyszłego miejsca pracy i przyczynić się w ten sposób do rozwiązania obecnych problemów rekrutacyjnych w tym sektorze.

#### 4. Uwagi szczegółowe

##### 4.1. Wniosek dotyczący morskich pojedynczych punktów kontaktowych

4.1.1. Wniosek dotyczący morskich pojedynczych punktów kontaktowych ma charakter bardzo kompleksowy w porównaniu z dyrektywą 2010/65/UE. Ma on przewidywać odpowiednie ramy prawne usprawniające formalności na wejściu i wyjściu, a tym samym wydaje się uzupełniać brakujące elementy i eliminować brak harmonizacji, czyli źródła niepożądanych skutków dla użytkowników w toku wdrażania dyrektywy 2010/65/UE.

4.1.2. EKES zgadza się z wyborem Komisji, która nie zaproponowała ogólnounijnego pojedynczego punktu kontaktowego, lecz krajowe pojedyncze punkty kontaktowe. Chociaż istnieją silne argumenty za pojedynczym punktem kontaktowym na szczeblu UE, rozwiązanie oparte na krajowych pojedynczych punktach kontaktowych pozwoli uniknąć utopienia kosztów wynikających z poczynionych już inwestycji na szczeblu krajowym i umożliwi spełnienie takich szczegółowych krajowych wymogów administracyjnych, jakie będą konieczne.

4.1.3. EKES podkreśla, że kluczowym elementem wniosku jest harmonizacja mająca na celu ułatwienie sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego i należy zadbać o to, by jej nie utracić.

4.1.4. EKES ma zatem pewne obawy związane z pozostawieniem możliwości formułowania szczególnych wymogów krajowych, gdyż w ten sposób mogą łatwo pojawić się przeszkody dla sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego. W związku z tym EKES wzywa Komisję do ścisłego monitorowania szczegółowych krajowych wymogów z perspektywy rynku wewnętrznego oraz do prowadzenia stałego dialogu z państwami członkowskimi w celu ograniczenia szczegółowych wymogów krajowych w możliwie największym stopniu.

##### 4.2. Wniosek dotyczący informacji dotyczących transportu towarowego

4.2.1. EKES zwraca szczególną uwagę na ważną rolę, jaką mają do odegrania akty wykonawcze i akty delegowane, które ma przyjąć Komisja na podstawie tego wniosku, oraz podkreśla istotność ich szybkiego wejścia w życie, gdyż stanowią one klucz do prawidłowego funkcjonowania wnioskowanego rozporządzenia.

4.2.2. W związku z tym EKES poleca uwadze Komisji wyżej wspomnianą białą księgę EKG ONZ oraz opisane w niej elementy struktury potoku wymiany danych, które mogą być przydatne do zapewnienia bezpiecznego i odpornego na manipulacje systemu wymiany danych na różnych etapach wymiany danych w transporcie.

4.2.3. EKES odsyła do powyższych stwierdzeń dotyczących wysokiego poziomu bezpieczeństwa dobrze zaprojektowanego i dobrze wdrożonego systemu wymiany dokumentów elektronicznych oraz powtarza, że warto rozważyć wprowadzenie obowiązkowej dokumentacji elektronicznej, zwłaszcza w związku z celem tego wniosku dotyczącym monitorowania zgodności z przepisami oraz w kontekście przeglądu rozporządzenia, o którym mowa w art. 15 wniosku dotyczącego informacji dotyczących transportu towarowego

Bruksela, dnia 17 października 2018 r.

Luca JAHIER  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego