

Beograd, 25. mart 2020. godine

Brisel, 25. mart 2020. godine

Zajednički prijedlog Stalnog sekretarijata Transportne zajednice i Sekretarijata CEFTA-e u cilju olakšavanja transporta i trgovine osnovnim proizvodima unutar Zapadnog Balkana.

Širenje COVID-19 posljednjih dana širom evropskog kontinenta rezultiralo je uspostavljanjem veoma snažnih mjera u više država članica EU na nivou EU u cilju suzbijanja rizika od prenošenja virusa. Najočigledniji primjeri takve politike su zabrane putovanja uvedene u više država članica i ponovno uvođenje graničnih kontrola (uključujući i sanitarne svrhe) na unutrašnjim i vanjskim granicama EU. Kako bi smanjila uticaj ovih mjera na unutrašnje tržište EU, Komisija je u ponedjeljak 16. marta predložila da se vanjske granice EU zatvore - za sada - u trajanju od 30 dana. Prijedlog se odnosi prije svega na kretanje putnika na svim vanjskim granicama ili u EU i u načelu ne treba da utiče na transport i trgovinu sa susjedima.

U međuvremenu su partneri sa Zapadnog Balkana preduzeli određene restriktivne, često nekoordinisane mjere za putovanja i prevoz robe koje u kombinaciji s mjerama koje su preduzele države članice EU povećavaju zagušenje na određenim graničnim prelazima, s dugim redovima čekanja i kašnjenjima pri prelasku granice, što može negativno uticati na sanitarnu situaciju, kao i na snabdijevanje osnovnom robom.

Međutim, bez obzira na vanrednu sanitarnu situaciju, protok roba i prije svega roba za primarne potrebe (hrana, hrana za životinje, lijekovi, medicinska oprema) ne smije se prekidati.

S obzirom na to da će takva sanitarna situacija trajati neko vrijeme, osim posljedica u smislu gubitka ljudskih života, cjelokupna privreda kontinenta i trgovina, kao njen dio, mogu biti ozbiljno pogođeni. Regionalni partneri sa Zapadnog Balkana izrazili su bojazan da bi moglo doći do poremećaja teretnog saobraćaja, što bi moglo dovesti do nestašice nužne robe i uticati na živote miliona građana u regionu.

Sljedeći dokument predstavlja pokušaj predlaganja bolje koordiniranog i proporcionalnijeg pristupa kao odgovora na izazov s kojim se **svi** suočavamo u suzbijanju širenja COVID-19. Cilj je da se izbjegne da se bilo koja od zainteresovanih strana suoči s previše jakom izolacijom koja vodi ka nestašici **osnovnih životnih namirnica**.

Ovaj dokument ima za cilj da olakša trgovinu i transport roba rješavanjem **samo pitanja dodatnih mjera opreza koje su preduzete ili se moraju preduzeti da se osigura suzbijanje izbijanja COVID-19**. Carinske i druge kontrole robe u zakonitoj trgovini i dalje se vrše u skladu sa trgovinskim pravilima CEFTA-e i pravilima koja proizilaze iz Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju (SSP) između EU i regionalnih partnera.

Stalni sekretarijat Transportne zajednice i Sekretarijat CEFTA-e predlažu niz mjera za podršku partnerima na Zapadnom Balkanu, ali i državama članicama EU u suočavanju s saobraćajnim i trgovinskim izazovima povezanim s izbijanjem bolesti COVID-19.

Predloženi pristup zasniva se na dva stuba i dvije faze:

Prvo, identifikacija ograničenog broja prioriternih drumskih graničnih/zajedničkih prelaza i ključnih luka koje treba kontinuirano da funkcionišu u svim okolnostima. Za sve ove tačke povezivanja, predlaže se niz mjera kako bi se olakšao rad/saradnja između različitih uključenih uprava.

Takođe identifikuje niz „zelenih osa“ koje povezuju region šest zemalja Zapadnog Balkana na kojim treba omogućiti slobodan protok saobraćaja, zajedno s ograničenim brojem benzinskih stanica koje mogu ostati otvorene čak i u slučaju potencijalnog stavljanja stanovništva u izolaciju. Ova stavka je ključna kako bi se osiguralo da vozači/kamioni mogu da nastave s radom uprkos pogoršanju situacije.

Paralelno s tim, Evropska komisija objavila je 23. marta 2020. godine *Saopštenje o primjeni zelenih traka prema Smjernicama za mjere upravljanja granicom radi zaštite zdravlja i osiguranja dostupnosti roba i osnovnih usluga C (2020) 1897*. Stav15 Saopštenja, koji se odnosi na šest zemalja u regionu Zapadnog Balkana, jasno navodi da se standardna kontrola robe između država članica EU i susjednih šest zemalja u regionu Zapadnog Balkana nastavlja na isti način, dok se drugi aspekti Smjernica trebaju primijeniti u najvećoj mogućoj mjeri:

„Ne dovodeći u pitanje posebnu kontrolu robe ili prevoznika koja je bitno i obično povezana s prelaskom vanjskih granica jedinstvenog tržišta, carinske unije ili Šengenskog prostora, države članice treba u najvećoj mogućoj mjeri da primjenjuju na takvim vanjskim granicama smjernice za sprovođenje koje su navedene u ovom Saopštenju.“

Komisija je zadužila Stalni sekretarijat Transportne zajednice da olakša koordinaciju i sprovođenje mjera između EU i šest zemalja zapadnog Balkana. Mjere koje treba uspostaviti za poboljšanje koordinacije između država članica i zemalja Zapadnog Balkana biće predmet posebnog dokumenta.

1. PRIKUPLJANJE INFORMACIJA

Uloga Stalnog sekretarijata Transportne zajednice: slijedeći sličan pristup nedavno objavljenih Smjernica EU C (2020) 1753 konačni tekst od 16. marta 2020. godine *„Komisija i sve ostale države članice treba da budu pravovremeno obaviještene o svim planiranim ograničenjima u vezi s prevozom i, u svakom slučaju, prije njihove primjene, partnere iz JIE treba poučiti da u kratkom roku obavijeste Stalni sekretarijat Transportne zajednice o svim*

takvim mjerama koje preduzimaju ili planiraju da preduzmu i koje utiču na kretanje robe i lica.

Saopštenje: od ponedjeljka 16. marta, Sekretarijat je započeo praćenje mjera i prikupio sve informacije koje se odnose na ograničenja putovanja koje su preduzeli partneri sa Zapadnog Balkana. Sekretarijat obavještava javnost o cjelovitoj slici stanja (uprave - građane - preduzeća), o trenutnom stanju ograničenja saobraćaja u regionu, na svojoj internetskoj stranici www.transport-community.org i putem svog *twitter* naloga. Informacije se ažuriraju svakodnevno. Sekretarijat Transportne Zajednice takođe izvještava o situaciji u EU i razmjenjuje informacije o radnjama i mjerama koje se preduzimaju na nivou EU ili koje preduzimaju pojedine države članice EU, a koje se mogu naći i na sljedećoj adresi: https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en.

Zadatak **Sekretarijata CEFTA-e** je da prikuplja informacije o mjerama koje direktno i indirektno utiču na trgovinu, uključujući, ali ne ograničavajući se na: mjere koje direktno ograničavaju uvoz, izvoz ili tranzit, dodatne mjere povezane s carinjenjem robe na granici, operativnim mjestima ulaska robe. Strane CEFTA-e redovno obavještavaju Sekretarijat. Sekretarijat distribuira informacije stranama i na Komorskom investicionom forumu zapadnobalkanske šestorke (ZB6) u cilju informisanja poslovne zajednice. Sekretarijat će redovno objavljivati informacije na svojoj internetskoj stranici www.cefta.int i putem svojih naloga na društvenim mrežama.

Sekretarijat Transportne zajednice i Sekretarijat CEFTA-e redovno razmjenjuju informacije i koordiniraju prikupljanje podataka kako bi pružili podršku privredama ZB6 i osigurali efikasan protok informacija.

2. POBOLJŠANJE KOORDINACIJE

Kao što je gore navedeno, jedan od kritičnih aspekata koji predstavlja izazov za prevoz robe na Zapadnom Balkanu je držanje svih partnera zajedno i osiguravanje povezanosti s državama članicama EU kako bi se zagarantovali bitni trgovinski tokovi za region u kojem prosječno 70% uvoza potiče iz država članica EU.

Kao prvi korak ka sveobuhvatnoj koordinaciji, Strane su uspostavile **Koordinaciono tijelo CEFTA-e** zaduženo za razmjenu svih informacija vezanih za trgovinu robom. Tijelo čine predstavnici ministarstava nadležnih za trgovinu (CEFTA kontaktna tačka) i uprava carina. Rad tijela podržava Sekretarijat CEFTA-e.

2.1 „Zeleni“ prioritetni koridori na Zapadnom Balkanu

Kao prvi korak, predlaže se da se u okviru osnovne saobraćajne mreže TEN-T partnera Zapadnog Balkana identifikuju „zeleni prioritetni koridori“ na kojim se mora odobriti

slobodan protok robe za osnovne životne potrebe (vidjeti kartu u prilogu 1). Ovi „zeleni“ prioritetni koridori uključuju 3 ogranka:

- A. Mađarko-srbijanska granica - Beograd – srbijansko-makedonska granica - Skoplje – makedonsko-grčka granica (s ogrankom prema Kosovu¹ i Prištini) || rumunsko-srbijanska granica - Beograd – srbijansko-crnogorska granica - Podgorica - (luka) Bar;
- B. Hrvatsko-bosanskohercegovačka granica - Sarajevo- (luka) Ploče (Hrvatska) || hrvatsko-srbijanska granica - Beograd – srbijansko-bugarska granica. || srbijansko-bosanskohercegovačka granica - Sarajevo – bosanskohercegovačko-crnogorska granica – crnogorsko-kosovska granica – Priština;
- C. (Luka) Drač - Tirana- albansko-makedonska granica – Skoplje – makedonsko-bugarska granica i luka Drač -Fier – albansko-grčka granica || albansko-kosovska granica – Priština – kosovsko-makedonska granica || albansko-crnogorska granica-Podgorica.

2.2 Maksimalna optimizacija korišćenja drumske saobraćajne mreže

Jedinstveni dozvoljeni broj sati za tranzit kroz teritoriju svakog od partnera. Vrijeme provedeno na teritoriji partnera ZB6 za teretna vozila treba da im omogući utovar/istovar i napuštanje teritorije.

Čini se da je prihvatljiv period koje nije duži od 12 sati od trenutka ulaska. **Benzinske pumpe**, uz ove zelene koridore, moraju biti dostupne kako bi se transportnim radnicima omogućilo uzimanje goriva/odmaranje.

Privremena **obustava svih vrsta ograničenja vožnje** koja su na snazi (zabrane kretanja vikendom, zabrane kretanja noću, sektorske zabrane, itd.) za teretni saobraćaj, posebno u gradskim čvorištima. Obustava ove zabrane kretanja doprinijeće boljem protoku saobraćaja i skratiti vrijeme potrebno za dolazak robe na odredište.

2.3 „Zeleni“ prioritetni granični/zajednički prelazi

Posebnu pažnju treba posvetiti graničnim/zajedničkim prelazima. Na svim navedenim prelazima treba postaviti „**zelene prioritetne trake**“ namijenjene za ovaj vid saobraćaja od primarne važnosti, slično sljedećem:

1. Prevoz robe od primarnog značaja treba da ima prednost u odnosu na ostale robe koje se prevoze putem „zelenih traka“. Tok saobraćaja mora biti garantovan non-stop 24 sata dnevno na ključnim graničnim/zajedničkim prelazima na kojim se carinski i fitosanitarni postupak sprovodi na najefikasniji način za svu robu koja se smatra

¹ Ovo označavanje ne dovodi u pitanje pozicije o statusu i u skladu je s Rezolucijom 1244 Savjeta bezbjednosti Ujedinjenih nacija o proglašenju nezavisnosti Kosova.

primarnom potrebom. Sanitarne kontrole vozača i dezinfekcija vozila (ako je primjenljivo) takođe moraju da rade non-stop 24 sata.

2. Neometani saobraćaj na tim ključnim tačkama ključan je za održavanje dostupnosti robe, posebno nužnih proizvoda kao što su snabdijevanje hranom, stokom, hranom za životinje, hemikalijama i vitalnim sanitetskim materijalom i opremom. **Koordinaciono tijelo CEFTA-e koordinira izradu jedinstvene liste roba, identifikovanih 8-cifrenim tarifnim kodom.**
3. **Prije dolaska robe, informacije** o osnovnim proizvodima razmjenjivaće se elektronski unutar CEFTA-e putem sistema elektronske razmjene podataka (vidjeti Prilog 2) koji je već uspostavljen i podržava razmjenu podataka između uprava carina zemalja CEFTA-e. Uprave carina zemalja CEFTA-e pobrinuće se da se sve izvozne i tranzitne deklaracije šalju putem sistema SEED (prije dolaska i izlaska robe). Obavještenja o osnovnim proizvodima prije dolaska takođe se šalju ne samo upravi carina, već i drugim relevantnim akterima, poput sanitarnih, fitosanitarnih i veterinarskih inspekcija. Iako granični prelazi s EU trenutno nisu obuhvaćeni SEED-om, proširenje sistema na glavne prelaze između EU i ZB6 na saobraćajnoj mreži TEN-T bilo bi od koristi svima i trebalo bi se smatrati prioritetom.
4. Prijedlog se odnosi na sljedeće drumske granične prelaze/zajedničke granične prelaze koji se nalaze na proširenoj mreži TEN-T unutar Zapadnog Balkana (priložena je i karta).

Na koridoru A:

- Srbija-Makedonija (Preševo/Tabanovce)
- Srbija – Crna Gora (Dobrakovo/Gostun)
- Srbija-Kosovo (Merdare/Merdare)
- Luka Bar (Crna Gora)

Na koridoru B:

- Crna Gora-Kosovo (Kula/Kulina)

Na koridoru C:

- Luka Drač (Albanija)
- Kosovo-Albanija (Vermice/Morine)
- Makedonija-Kosovo (Blace/Hani i Elezit)
- Albanija-Crna Gora (Hani i Hotit/Božaj)
- Albanija-Makedonija (Qafe Thane/Kjafasan)

Kao izuzetak i zbog loše infrastrukture, kao i neadekvatnih uslova na graničnim prelazima koji se nalaze na TEN-T mreži između Bosne i Hercegovine i Crne Gore i Srbije i Bosne i Hercegovine, zemlje su odredile granične prelaze (Klobuk/Ilino Brdo)

između Bosne i Hercegovine i Crne Gore i (Sremska Rača/Rača) između Srbije i Crne Gore kao „zelené“ prioritetne granične prelaze na koje se primjenjuje cijelo Poglavlje 2.3.

5. Lista glavnih gore navedenih graničnih prelaza/zajedničkih graničnih prelaza predstavlja minimum koji je potreban da bi se osigurao promet hitnih nabavki. Ipak, nadležni organi mogu odlučiti da drže i druge granične prelaze otvorene za teretni saobraćaj, pod uslovom da to ne utiče na efikasno upravljanje glavnim drumskim graničnim prelazima / zajedničkim graničnim prelazima.
6. Regionalni partneri treba da osiguraju na gore navedenim drumskim graničnim prelazima/zajedničkim graničnim prelazima:
 - Da se ne zahtijevaju dodatni sertifikati za robu koja se legalno stavlja u promet unutar CEFTA tržišta i jedinstvenog EU tržišta.
 - Prevoznicima, bez obzira na njihovo državljanstvo i mjesto prebivališta, treba omogućiti da pređu sve unutrašnje granične prelaze. Ograničenja poput ograničenja putovanja i obaveznog karantina za transportne radnike treba ukinuti, ne dovodeći u pitanje da nadležni organi preduzmu proporcionalne i posebno prilagođene mjere kako bi umanjili rizik od zaraze.
 - Zdravstveni pregled vozača kamiona ne smije biti duži od 15 minuta na unutrašnjim graničnim prelazima.
 - Strane će poboljšati saradnju nadležnih organa kako bi se olakšalo prekogranično kretanje robe i postigli visoki sanitarni standardi.
 - Mogu se pripisati ograničenja u pogledu određenog maksimalnog broja kamiona dnevno, pod uslovom da se o tome postigne dogovor na koordiniran način putem koordinacionog tijela CEFTA-e i da se to jasno saopšti.
 - Može se uspostaviti jednostavan sistem „utvrđivanja rasporeda“, kako bi se izbjegli redovi na vanjskim granicama s državama članicama EU, pri čemu špediteri mogu putem jednostavnog pozivnog centra dobiti informacije o vremenu dolaska njihovih kamiona na granični prelaz, koje će uspostaviti uprave carina. Sistem se može postepeno digitalizovati (kao što je gore pomenuto) i omogućiti elektronsko zakazivanje, sve dok se ne uspostavi sistem elektronskog upravljanja redovima čekanja (*eQMS*).
 - Potencijalno (kada to vrijeme i sredstva dozvole) treba uspostaviti digitalnu platformu koja bi pratila kamione duž zelenih traka, kako bi se planiralo i upravljalo vremenom prelaska granice u cilju izbjegavanja redova i osiguravanja socijalne udaljenosti na graničnim prelazima.

7. Nadležni organi moraju osigurati da glavni drumski granični prelazi koji služe tim prioritetnim „zelenim“ koridorima imaju najveći prioritet u pogledu ljudskih resursa (carinski i policijski službenici i sanitarni inspektori) i opreme za efikasno upravljanje granicom kako bi mogli odgovarajuće reagovati i prilagoditi se trenutnim situacijama. Sve službenike sa zatvorenih graničnih prelaza treba premjestiti na glavne granične prelaze i prema tome planirati smjene. Treba postaviti sve sanitarne čvorove bez odlaganja.
8. Takođe je od primarne važnosti da se, ako se ta roba prevozi kroz luke, sve carinske operacije obavljaju na sličan način, kako je predloženo za kopnene granične prelaze, postavljanjem „zelenih traka“ za ubrzavanje postupka, što omogućava brzu isporuku krajnjim korisnicima.

Sve uspostavljene mjere moraju biti u skladu s relevantnim trgovinskim pravilima, posebno STO-om, CEFTA-om i Sporazumima o stabilizaciji i pridruživanju, kao i smjernicama EZ za mjere upravljanja granicom radi zaštite zdravlja i osiguranja dostupnosti robe i osnovnih usluga. Konkretno, u pogledu vozača i odgovarajućih transportnih preduzeća, Strane treba da nastoje da koordiniraju mjere, posebno uzimajući u obzir preporuke iz Priloga 1 *Saopštenja o sprovođenju zelenih traka prema smjernicama za mjere upravljanja granicama radi zaštite zdravlja i osiguravanja dostupnosti roba i osnovnih usluga.*

Prilog 1 ovog prijedloga sadrži detaljan opis različitih graničnih/zajedničkih prelaza iz nedavno sprovedenog istraživanja „CONNECTA“ u okviru pomoći EU Zapadnom Balkanu. S obzirom na smanjenje saobraćaja (putničkog, ali i teretnog) trebalo bi osigurati da primarna roba može u razumnom vremenu preći granice i stići na svoje odredište. To podrazumijeva da koordinirane mjere, kako je opisano u ovom prijedlogu, na koordiniran način preduzimaju sve strane šestorke Zapadnog Balkana i sprovede ih brzo.

To takođe podrazumijeva da transportni radnici, posebno vozači kamiona, mogu raditi u sigurnim uslovima. To konačno podrazumijeva da svi službenici na granicama takođe mogu sigurno da rade. „Kontinuitet“ saobraćaja može se odobriti pod ovim uslovima da se izbjegne prekid snabdijevanja robom od primarnog značaja koji bi mogao ozbiljno i dugoročno uticati na naše privrede i društva.

PRILOG 1: Tehničke karakteristike ključnog „zelenog“ drumskog graničnog prelaza i zajedničkog graničnog prelaza: (podaci iz 2017. godine, izvod iz studije *CONNECTA o olakšavanju saobraćaja na kopnenim graničnim prelazima*)

Srbija-Makedonija (Preševo/Tabanovce)

Broj traka za putnički saobraćaj: 4 + 6/12

Broj traka za teret: 2 + 2/2+2

Kapacitet za parkiranje kamiona: 100

Kapacitet za čekanje u redu (kamioni): 200

Godišnji broj kamiona koji prelaze preko graničnog prelaza: oko 288.000

Srbija-Crna Gora (Dobrakovo/Gostun)

Broj traka za putnički saobraćaj: 2/

Broj traka za teretni saobraćaj: 2+1/1+2

Kapacitet za parkiranje kamiona: /

Kapacitet za čekanje u redu (kamioni): /

Godišnji broj kamiona koji prelaze preko graničnog prelaza: 150.000

Srbija-Kosovo (Merdare-Merdare)

Broj traka za putnički saobraćaj: 1+1/1+1

Broj traka za teretni saobraćaj: 1 + 1/1+1

Kapacitet za parkiranje kamiona:

Kapacitet za čekanje u redu (kamioni):

Godišnji broj kamiona koji prelaze granični prelaz: 94.000

Crna Gora-Kosovo (Kula-Kulina)

Broj traka za putnički saobraćaj: 2+1/1+1

Broj traka za teret: / 1+1

Kapacitet za parkiranje kamiona:

Kapacitet za čekanje u redu (kamioni): 3+3/10+10

Godišnji broj kamiona koji prelaze preko graničnog prelaza: 20.000

Albanija-Makedonija (Qafe Thane/Kjafasan)

Broj traka za putnički saobraćaj: 3/3+2

Broj traka za teretni saobraćaj: 1/1+2

Kapacitet za parkiranje kamiona: /

Kapacitet za čekanje u redu (kamioni): 50 /

Godišnji broj kamiona koji prelaze preko graničnog prelaza: 50.000

Albanija-Crna Gora (Hani i Hotit/Božaj)

Broj traka za putnički saobraćaj: 3+2/1+1

Broj traka za teretni saobraćaj: /1+1

Kapacitet za parkiranje kamiona: terminal /

Kapacitet za čekanje u redu (kamioni):/

Godišnji broj kamiona koji prelaze preko graničnog prelaza: 66.000

Makedonija-Kosovo (Blace/Hani i Elezit)

Broj traka za putnički saobraćaj: 1+1/

Broj traka za teretni saobraćaj: 3+4/1+2

Kapacitet za parkiranje kamiona: 50+50

Kapacitet za čekanje u redu (kamioni): /

Godišnji broj kamiona koji prelaze preko graničnog prelaza: 39.000

Albanija-Kosovo (Morine-Vermice)

Broj traka za putnički saobraćaj: 1+1/4

Broj traka za teretni saobraćaj: /2

Kapacitet za parkiranje kamiona:

Kapacitet za čekanje u redu (kamioni): / 24

Godišnji broj kamiona koji su prešli BCP: 137.000

PRILOG 2: SEED – Sistem za sistematsku elektronsku razmjenu podataka

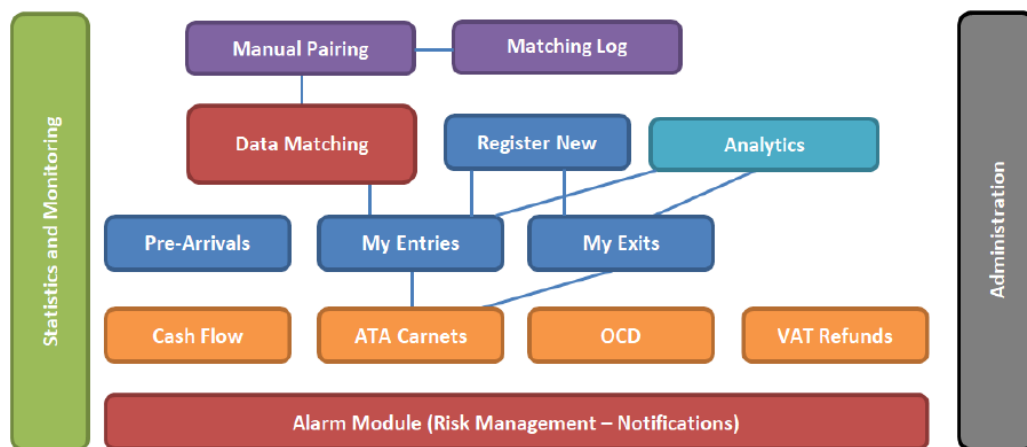
Kratak pregled

Od svoje prve faze sprovođenja 2010. godine, kroz nekoliko projekata koje je finansirala EU, sistematska elektronska razmjena podataka (SEED) poboljšala je upravljanje granicama na Zapadnom Balkanu, podstičući saradnju i razmjenu informacija između uprava carina. Tokom godina, SEED je postao moćan alat za prevazilaženje neefikasnosti u sistemima upravljanja granicama Zapadnog Balkana i olakšao je pojednostavljenje izvoznih, tranzitnih i uvoznih postupaka, skraćivanje vremena za zakonite trgovinske tokove, smanjenje rizika po bezbjednost, kao i dostizanje standarda EU u pravcu EU integracije.

Trenutni status SEED-a je sljedeći:

- Pravna osnova za elektronsku razmjenu podataka osigurana je širom regiona putem bilateralnih protokola potpisanih između susjednih uprava carina i dodatno ojačana i proširena usvajanjem Dodatnog protokola 5 CEFTA-e i njegovih priloga;
- Sve uprave carina koje ga koriste usvojile su operativne smjernice i uputstva za korišćenje sistema SEED;
- IT infrastruktura i sistem su uspostavljeni, djeluju non-stop 24 sata dnevno i omogućavaju automatsko usklađivanje carinskih podataka i alarmni modul za dostavljanje podataka prije dolaska, posebno:
 - Infrastruktura SEED-a sastoji se od 7 SEED čvorišta (Tirana, Banja Luka, Podgorica, Skoplje, Beograd, Priština, Rim) i 9 direktnih bilateralnih veza za razmjenu podataka + 2 veze na „srednji server“: Priština-Rim i Beograd-Rim. Te su veze pokrivale sve granične prelaze unutar regiona.
 - Softverski moduli SEED podržavaju: prikaz razmijenjenih podataka (prije dolaska, moji izlazi, moji ulazi); ručni unos podataka koji nedostaju;

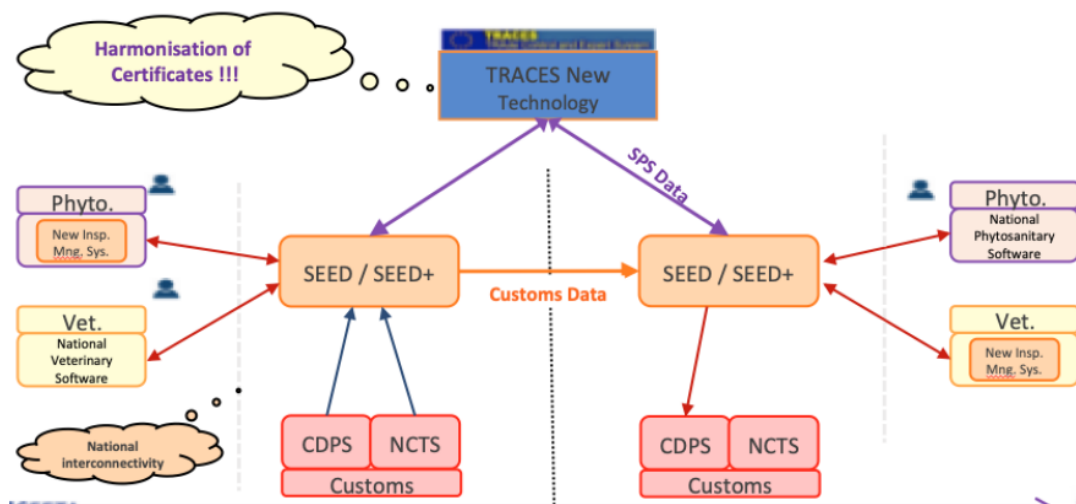
podudaranje podataka; statistika; alarmi; gotovinske deklaracije; karneti ATA; povraćaj PDV-a; obračun carinskih dugova u putničkom saobraćaju; arhiviranje podataka i administracija.



- Razmjena podataka uspostavljena je na svim graničnim prelazima u regionu Zapadnog Balkana. Svaki prelazak svake dionice u regionu uključen je u sistem. Ovo se odnosi i na učitana prevozna sredstva (sve vrste postupaka: izvoz/tranzit/uvoz, pojednostavljene procedure, karnete TIR/ATA), kao i na prazne kamione.

Planovi za budućnost - SEED+

Primjena dodatnog Protokola 5 smatra se snažnim znakom spremnosti zemalja CEFTA-e da preduzmu sve potrebne napore na produblivanju regionalne trgovine pojednostavljenjem i olakšavanjem carinskih postupaka i smanjenjem trgovinskih formalnosti. Cilj SEED+ (nadograđena verzija SEED-a) je da bude glavno tehničko sredstvo za sprovođenje dodatnog Protokola 5 i brojnih drugih aktivnosti iz Višegodišnjeg akcionog plana za Regionalni ekonomski prostor (MAP REA).



U sistemu SEED+, u regionalnu elektronsku razmjenu podataka biće uključeni organi nadležni za fitosanitarne i veterinarske inspeksijske poslove (fitosanitarne i veterinarske inspekcije) i agencije za lijekove zemalja CEFTA-e sa Zapadnog Balkana. Sertifikati i druga relevantna dokumentacija razmjenjivaće se unaprijed u cilju olakšavanja i ubrzavanja postupaka prelaska granice i formalnosti za carinjenje. Takođe je obuhvaćen razvoj zajedničkih baza podataka i centralnih usluga u skladu s dodatnim Protokolom 5 i njegovim tehničkim priložima, poput baze uzajamno priznatih ovlašćenih privrednih subjekata (OPS) u zemljama CEFTA-e, baze podataka o proizvodima koji nisu bezbjedni ili usaglašeni sa propisima, otkrivenim na tržištu CEFTA-e putem EUROPHYT-a i RAPEX-a i regionalne baze izdatih dozvola na osnovu TRACES sistema nove tehnologije (TNT). Osim očiglednih direktnih koristi za gore pomenute strane ZB6, primjena SEED+ će dodatno olakšati usklađivanje procesa i podataka s EU-om.