



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 17.5.2018
COM(2018) 278 final

2018/0139 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om inrättande av en europeisk miljö med en enda kontaktpunkt för sjötransport och om
upphävande av direktiv 2010/65/EU**

{SEC(2018) 230 final} - {SWD(2018) 181 final} - {SWD(2018) 182 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Tekniska förändringar berör alla delar av samhället och ekonomin, precis som de påverkar medborgarnas liv. Transportsektorn utgör inte något undantag. Den nya tekniken innebär en grundläggande förändring av våra sätt att förflytta oss. Mot bakgrund av detta måste EU och de branscher som är aktiva här anta utmaningen att bli världsledande inom innovation, digitalisering och utfasning av fossila bränslen. Kommissionen har därför – i form av tre paket inom ramen för initiativet ”Europa på väg” – antagit en övergripande strategi för att EU:s mobilitetspolitik ska återspegla dessa politiska prioriteringar.

Efter strategin för utsläppssnål rörlighet antog kommissionen två mobilitetsprogram i maj och november 2017. Dessa båda paket bygger på en positiv agenda som bidrar till genomförandet av strategin för utsläppssnål rörlighet och garanterar en friktionsfri övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla. Europaparlamentet och rådet bör se till att dessa förslag antas snarast möjligt.

Föreliggande initiativ ingår i det tredje ”Europa på väg”-paketet, som bidrar till genomförandet av den nya industripolitiska strategin från september 2017 och är utformat som ett led i processen för att få Europa att dra full nytta av fördelarna med rörlighetens modernisering. Det är mycket viktigt att framtidens rörlighetssystem är säkert, rent och effektivt för alla EU-medborgare. Målet är att göra rörligheten i Europa säkrare och mer tillgänglig, den europeiska transportbranschen mer konkurrenskraftig, Europeiska jobb säkrare, men också att göra den renare och bättre anpassad till de nödvändiga klimatinsatserna. Detta kommer att kräva ett fullständigt engagemang av EU, medlemsstaterna och berörda parter, inte minst för att stärka investeringarna i transportinfrastrukturen.

Sjötransportoperatörer ställs inför ett stort antal rättsligt grundade rapporteringskrav varje gång ett fartyg ankommer till eller avgår från en hamn (hamnanlopp). Det faktum att rapporteringskraven inte är harmoniserade, vare sig mellan olika behörighetsområden inom medlemsstater eller mellan medlemsstater, innebär en tung administrativ börda för operatörerna. I EU görs över två miljoner hamnanlopp om året. Personal inom sjöfartssektorn ägnar för närvarande omkring 4,6 miljoner timmar om året åt rapportering.

Europeiska rådet lyfte fram problemet i 2017 års Vallettaförklaring om sjöfartspolitik¹ och i rådets slutsatser av den 8 juni 2017² om prioriteringar för EU:s sjötransportpolitik fram till 2020. Rådet underströk behovet av att minska den administrativa bördan i samband med sjötransporter genom att sörja för förenklade, digitaliserade och harmoniserade

¹ Vallettaförklaringen: *Prioriteringar för EU:s sjöfartspolitik fram till 2020: konkurrenskraft, utfasning av fossila bränslen, digitalisering för säkerställande av global anslutbarhet, en effektiv inre marknad och ett sjöfartskluster i världsklass*, Valetta den 29 mars 2017, https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_the_EU_maritime_transport_policy.pdf

² Rådets slutsatser om *prioriteringar för EU:s sjöfartspolitik fram till 2020: konkurrenskraft, utfasning av fossila bränslen, digitalisering för säkerställande av global anslutbarhet, en effektiv inre marknad och ett sjöfartskluster i världsklass*, som antogs av rådet vid dess 3545:e möte den 8 juni 2017, https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_the_EU_maritime_transport_policy.pdf

rapporteringsförfaranden för fartyg. Detta budskap upprepades i rådets slutsatser av den 5 december 2017 om digitalisering av transporter³. Sjötransportörer uttrycker också stark oro över situationen.

Problemet analyserades i en utvärdering av direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter, genomförd som en del av kontrollen av ändamålsenligheten för EU:s sjöfartspolitik vilken genomfördes under perioden 2016–2017. Utvärderingen bekräftade analysen av problemet.

Syftet med detta förslag är att åtgärda den nuvarande icke-harmoniserade rapporteringsmiljön för fartyg. Genom förslaget om en ny europeisk miljö med en enda kontaktpunkt för sjötransport samlas all rapportering i samband med hamnanlopp på ett samordnat och harmoniserat sätt. Detta kommer i sin tur också att förbättra interoperabiliteten och sammanlänkningen mellan systemen, vilket gör det möjligt att dela och återanvända uppgifter på ett mer effektivt sätt, beroende på vad som är lämpligt.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom politikområdet**

Förslaget kompletterar och stöder de övergripande målen för EU:s transportpolitik. Det lämnar ett betydande bidrag till initiativet för ett europeiskt sjötransportområde utan hinder, och stöder EU:s politik för att minska transportsektorns utsläpp och EU:s sociala agenda.

Det är nära kopplat till och förenligt med direktivet om ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik⁴. Förslaget är också förenligt med initiativet om elektroniska uppgifter om godstransporter när det gäller myndigheters godtagande av transportrelaterade uppgifter och intyg i digitalt format i samband med transportrelaterade inspektioner i EU:s inland.

- **Förenlighet med unionens politik på andra områden**

Förslaget stöder målen för kommissionens Refit-program att minska de administrativa bördorna och förenkla. Det är förenligt med kommissionens övergripande mål för ökad konkurrenskraft, en väl fungerande inre marknad och förhöjd effektivitet genom digitalisering.

Förslaget kompletterar särskilt digitaliseringsansträngningar som gjorts genom unionens tullkodex, eftersom ett steg tas mot en mer sammanhängande rapportering för transport- och tullformaliteter.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för åtgärden är artikel 100.2 i fördraget. ”Europaparlamentet och rådet får i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet fastställa lämpliga bestämmelser för sjöfart och luftfart.”

³ Rådets slutsatser *om digitalisering av transporter*, som antogs av rådet vid dess 3581:a möte den 5 december 2017 <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15431-2017-INIT/sv/pdf>

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10).

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Den inre marknaden är mycket viktig för sjötransporter. Endast 9 % av den vattenburna handeln inom EU är nationell, medan 25 % tillhör kategorin handel inom EU och 66 % kategorin handel utanför EU. Hamnar är heller inte slutdestinationen för godstransporter till sjöss. En stor del av de varor vilka passerar genom hamnar kommer från eller fortsätter till en annan medlemsstat via förbindelser till inlandet. Därför ligger det i EU:s intresse att garantera att hamnanloppen fungerar friktionsfritt, både för den utvidgade inre transportmarknadens skull och för att förbättra lönsamheten i de omfattande ekonomiska investeringar och gränsöverskridande affärsintressen som är kopplade till sektorn.

EU:s rapporteringsmiljö för sjötransportoperatörer i samband med hamnanlopp kommer sannolikt inte att harmoniseras genom åtgärder som vidtas enbart på antingen nationell eller internationell nivå. Det finns inget internationellt forum, där sådana generella och bindande bestämmelser skulle kunna antas.

Tidigare erfarenheter visar också att frivilliga harmoniseringsåtgärder inte ger önskat resultat. Icke-bindande riktlinjer och regelbunden samverkan mellan medlemsstaterna har varken förbättrat situationen eller lett till harmoniserade gränssnitt, dataformat eller rapporteringsförfaranden.

Därför är EU den lämpliga nivån för att ta itu med detta problem. Problemet är av gränsöverskridande slag, och för att effektivt uppnå konkreta resultat krävs en konsekvent gemensam åtgärdsram för alleuropeiska behov.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är utformat för att undvika oproportionerlig börda för sjötransportoperatörer. Det bygger på den befintliga strukturen med nationella enda kontaktpunkter samt på internationella normer och EU-normer och dataformat. Därför kommer medlemsstaternas och berörda branchföreträdares kostnader att begränsas. De direkta och indirekta fördelarna med minskad administrativ börda och effektivare informationsutbyte kommer tvivelsutan att bli större än kostnaderna. Konsekvensbedömningen av förslagets kostnadseffektivitet, ändamålsenlighet och proportionalitet visar att det leder till ett betydande mervärde.

Förslaget går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen. Det angriper de främsta källorna till problemet och leder till en decentraliserad men harmoniserad lösning. EU och medlemsstaterna kommer att dela ansvaret för rapporteringsmiljön.

- **Val av instrument**

Konsekvensbedömningen visar att direktiv 2010/65/EU måste ses över om dess mål ska kunna uppnås. En förordning är ett lämpligare instrument för att säkerställa att gränssnitt, dataformat och rapporteringsförfaranden är effektivt harmoniserade och att dessa åtgärder genomförs på ett enhetligt och transparent sätt.

Genomförandeåtgärder föreslås också på grund av initiativets tekniska karaktär och sannolikheten för att det regelbundet kommer att behöva justeras mot bakgrund av tekniska och juridiska förändringar.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar eller kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Den utvärderingen som genomfördes 2016–2017 som en del av kontrollen av ändamålsenligheten i EU:s sjöfartspolitik visade att direktiv 2010/65/EU inte var tillräckligt effektivt eller ändamålsenligt, fastän målen fortfarande var mycket relevanta. Slutsatsen blev att det finns betydande utrymme för att ytterligare förenkla och minska sjötransportoperatörernas administrativa börda.

Tre problem identifierades. För det första råder det brist på harmonisering mellan de nationella enda kontaktpunkterna för fartygsrapportering. Gränssnitt, dataformat och rapporteringsrutiner skiljer sig åt mellan medlemsstaterna, och ibland även mellan hamnar. I direktiv 2010/65/EU föreskrivs inga bindande specifikationer för nationella enda kontaktpunkter. Rapporteringen blir därför spretig och fragmenterad.

För det andra omfattar det nuvarande systemet för samordning av rapporteringen via nationella enda kontaktpunkter endast några av de rättsliga rapporteringsskyldigheter som åligger fartyg. Nationell och lokal rapportering måste ofta ske genom andra kanaler än de nationella enda kontaktpunkterna. Annan EU-rapportering, såsom de flesta tullformaliteter, sker genom särskilda nationella och transeuropeiska it-system på tullområdet.

För det tredje är datadelningsmiljön i de flesta medlemsstaterna och inom EU som helhet ineffektiv. Sjötransportoperatörer uppmanas därför ofta att tillhandahålla samma uppgifter fler än en gång för samma hamnanlopp. Om informationsutbytet mellan myndigheter vore effektivare, skulle dubbelrapportering kunna undvikas, i enlighet med EU:s mål att följa principen om ”rapportering vid ett enda tillfälle”.

- **Samråd med berörda parter**

Samråden genomfördes i enlighet med riktlinjerna för bättre lagstiftning. Ett offentligt samråd på internet hölls mellan den 25 oktober 2017 och den 18 januari 2018. Frågeformuläret fanns tillgängligt på alla officiella EU-språk. Totalt 91 deltagare svarade. Det offentliga samrådet kompletterades med mer specifika, riktade samråd i form av arbetsseminarier, utfrågningar och andra evenemang samt med en mer ingående onlineenkät till de huvudsakliga intressegrupperna. 418 intressenter bidrog till samrådet.

Särskilda ansträngningar gjordes för att kontakta små och medelstora företag inom sjötransportsektorn genom nätverket för små och medelstora företag för att informera dem om möjligheten att delta i samrådsprocessen. Kommissionen kontaktade även berörda europeiska arbetsmarknadsparter (sjötransportoperatörer och fackföreningar inom sjöfartssektorn⁵) för att låta dem delta i samrådet.

Genom samrådet med berörda parter bekräftades problemanalysen och det framgick vilka grupper av de berörda parterna som föredrog vilka politiska alternativen. Aktörer i de flesta kategorier sade att de föredrog en integrerad, övergripande rapporteringsmiljö för både tull- och transportrapportering. 82 % av de som deltog i det offentliga samrådet ansåg att det vore effektivast att behandla dessa frågor på EU-nivå. De flesta aktörer ville främst prioritera

⁵ <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=480&langId=en&intPageId=1844>

en harmonisering på EU-nivå, eftersom detta skulle kunna ge betydande fördelar och minska den administrativa bördan. Andra prioriteringar som lyftes fram var tydligare och effektivare dataskydd, dataflöden och datadelning.

Rederier och fartygs- eller fraktagenter föredrog en centraliserad harmonisering som lösning, medan medlemsstaternas myndigheter och hamnar föredrog en lösning byggd på det befintliga nätverket av nationella enda kontaktpunkter.

Efter att noggrant ha övervägt och analyserat dessa synpunkter föreslår kommissionen en kompromisslösning som säkerställer harmonisering på grundval decentraliserade men sammanlänkade nationella enda kontaktpunkter.

- **Insamling och användning av uppgifter eller sakkunskap**

Förslaget bygger på insamlade fakta och uppgifter från berörda experter samt på ekonomiska modeller för beräkning av kostnader och nytta som också beaktar indirekta konsekvenser och förväntade byten av transportsätt från vägtransporter till sjötransporter. En grupp bestående av externa konsulter utarbetade en studie för att beräkna kostnader och effekter.

Kommissionens experter från en rad politikområden deltog aktivt i arbetet för att säkerställa överensstämmelse och enhetlighet mellan initiativet om rapporteringsmiljön och andra politiska initiativ från EU (t.ex. element i e-förvaltningen, tullpolitik och uppgiftsskydd).

- **Konsekvensbedömning**

Sedan två alternativ förkastats i en första utvärderingsomgång, återstod sex politiska huvudalternativ för konsekvensbedömning. Alternativen utgår från två viktiga politiska vägval: verktyget för att uppnå harmonisering och omfattningen av de uppgifter eller den rapportering som ska ingå i en harmoniserad datamängd.

Tre realistiska alternativ för en harmoniserad struktur analyserades:

- (a) Bindande tekniska specifikationer för harmoniserade rapporteringsingångar som entré till de nationella enda kontaktpunkterna (för vilka medlemsstaterna har hela ansvaret),
- (b) Harmoniserade rapporteringsingångar som entré till de nationella enda kontaktpunkterna, med utgångspunkt i en gemensam it-lösningsmodul utvecklad på EU-nivå och kopplad till varje nationell enda kontaktpunkt (EU:s och medlemsstaternas gemensamma ansvar), eller
- (c) En central rapporteringsingång på EU-nivå (EU:s ansvar).

Vad gäller omfattningen, kan den vara antingen 1) övergripande eller 2) begränsad. Ett övergripande tillämpningsområde omfattar både tull- och transportrapportering, medan det begränsade alternativet skulle hålla isär transportrapporteringsmiljön och tullformalitetsmiljön.

	A: <i>Harmoniserade ingångar nationella enda kontaktpunkter: tekniska</i>	B: <i>Harmoniserade ingångar nationella enda kontaktpunkter: gemensam it-</i>	C: <i>Central rapporteringsingång</i>	D: <i>Obligatoriska system för hamnsamverkan (förkastat)</i>
--	---	---	---	--

	<i>specifikationer:</i>	<i>lösning</i>		
1. En övergripande gemensam kontaktpunkt	Alternativ A1	Alternativ B1	Alternativ C1	<i>Alternativ D1</i>
2. Separata ingångar tull/sjötransport	Alternativ A2	Alternativ B2	Alternativ C2	<i>Alternativ D2</i>

Alternativet att grunda harmoniseringen på ett system med obligatorisk hamnsamverkan (kommersiella plattformar) förkastades i ett tidigt skede av analysen, eftersom färre än hälften av alla hamnar inom EU har sådana system i dag. Att göra system för hamnsamverkan obligatoriska ansågs oproportionerligt och oförenligt med subsidiaritetsprincipen. Det skulle också ha medfört stora merkostnader för både medlemsstaterna och branchen.

De viktigaste konsekvenserna av de analyserade alternativen är att de minskar den administrativa bördan för sjötransportoperatörerna. Detta kommer i sin tur att öka sjötransporternas effektivitet och konkurrenskraft, med en viss övergång mellan transportlagen (från vägtransporter till sjötransporter) som troligt resultat. Det kommer också att höja befälhavarnas arbetskvalitet och göra yrket attraktivare. Fördelarna är betydligt större med det övergripande alternativet än med den begränsade omfattningen.

Kostnaderna beror främst på behovet av att anpassa och underhålla de tekniska specifikationer och it-system som de harmoniserade rapporteringsingångarna kommer att bygga på. Jämfört med de grundläggande kostnaderna för att driva dagens nationella enda kontaktpunkter krävs det en engångsinvestering från både medlemsstaternas och EU:s sida, och de årliga driftkostnaderna kan komma att bli något högre. Sjötransportoperatörernas kostnader beräknas i stort bli försumbara.

Viljan att godkänna de centraliserade alternativen C1 och C2 är låg bland medlemsstaterna, men hög bland sjötransportoperatörerna. Medlemsstaterna föredrog de alternativ som bygger på en nationell enda kontaktpunkt, medan sjötransportoperatörerna befarade att decentraliserade lösningar kanske inte är förenliga med harmoniseringens syfte. Fastän det inte fanns någon grupp bland aktörerna som valde alternativ B1 i första hand, utgör det ändå en lämplig kompromiss som är godtagbar för alla de viktigaste aktörskategorierna, då det kombinerar den decentraliserade strategin med en fullständigt harmoniserad entré för sjötransportoperatörerna.

Alternativen B1 och C1 förväntas vara de mest effektiva, eftersom de behandlar alla frågor som leder till problem och är de alternativ som med störst sannolikhet kan leda till fullständig harmonisering av gränssnitt och dataformat. Alternativen B1 och B2 medför färre risker än alternativ C1 och C2.

Alternativ B2 skulle vara billigast att genomföra, men det skulle också vara betydligt mindre gynnsamt för sjötransportoperatörerna (kompromiss). Alternativ B1 var mest kostnadseffektivt. Relationen mellan kostnad och nytt är tydligt positiv för alla alternativ.

Med utgångspunkt i förhållandet mellan kostnad och nytta, acceptans bland aktörerna, förväntad ändamålsenlighet och riskvärdering blir därför **alternativ B1** det lämpligaste alternativet. Detta medför en beräknad merkostnad på 29,4 miljoner euro mellan 2020 och 2030 och förväntade nya fördelar motsvarande 22–25 miljoner insparade personaltimmar under samma tidsperiod. B1 är det alternativ som ger störst nytta till en rimlig kostnad. Därigenom säkerställs en harmoniserad rapporteringsmiljö, samtidigt som den befintliga strukturen med nationella enda kontaktpunkter bibehålls och redan gjorda investeringar utnyttjas. Medlemsstaternas börda minimeras genom att alla får samma programvara som utvecklats på EU-nivå.

Konsekvensbedömningsrapporten har diskuterats med kommissionens nämnd för lagstiftningskontroll, som avgav ett positivt yttrande med vidhängande synpunkter⁶.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Eftersom detta är en översyn av en befintlig rättsakt inom ramen för kommissionens program om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit) har kommissionen tittat på möjligheterna att förenkla och minska bördorna. Analysen visar att betydande förenklingar och effektiviseringar är möjliga genom en minskning av den administrativa bördan för sjötransportoperatörer som är skyldiga att uppfylla juridiska krav i samband med hamnanlopp.

Den administrativa bördan förväntas minska tack vare 1) harmoniserade gränssnitt, förfaranden och dataformat, 2) tillhandahållande av en enda kontaktpunkt, 3) effektivare återanvändning av data som gör att rapporteringen endast behöver göras en gång och att dubbelrapportering kan avskaffas. En övergripande samordningsmekanism för all rapportering i samband med hamnanlopp för en sjötransportoperatör, tillsammans med helt harmoniserade dataformat, rapporteringsförfaranden och gränssnitt, kommer att frigöra en stor mängd tid som personalen kan använda till andra uppgifter, särskilt sådana som avser kärnverksamheten, säkerhet och trygghet.

Förenklingsåtgärderna beräknas motsvara omkring **22–25 miljoner personaltimmar under perioden 2020–2030, motsvarande ett värde på 625–720 miljoner euro** för sjötransportoperatörerna.

Den förenklade och harmoniserade rapporteringen kommer framför allt att gynna små och medelstora företag samt mikroföretag, vilka proportionellt är känsligare för ineffektiv administration och förlorade personaltimmar.

Förslaget bidrar också till digitaliseringen och bättre informationsflöden, i enlighet med tanken om ”digital kontroll”.

⁶ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia&year=&serviceId=10305&s=Search>

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget påverkar den rätt till skydd av personuppgifter som garanteras i artikel 8 i stadgan om de grundläggande rättigheterna. All behandling av personuppgifter enligt förslaget ska ske i enlighet med EU-lagstiftningen om skydd av personuppgifter, särskilt den allmänna uppgiftsskyddsförordningen.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Det rekommenderade alternativet kommer att få budgetkonsekvenser för kommissionen. De förväntade kostnaderna för it-tjänster och utvecklingen av it-system kommer att uppgå till 13,5 miljoner euro under de elva åren mellan 2020 och 2030. Kommissionen föreslår att dess kostnader täcks av budgetposten *Stödverksamhet till EU:s transportpolitik och passagerarnas rättigheter, inklusive kommunikationsarbete* (budgethänvisning 06.02.05).

Inga ytterligare anslag eller personalresurser kommer att krävas från EU:s budget inom ramen för den nuvarande fleråriga budgetramen. Detta initiativ kommer inte att påverka kommissionens förslag till nästa fleråriga budgetram.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionen kommer, med hjälp av ett antal övervaknings- och utvärderingsmekanismer, att följa utvecklingen, effekterna och resultaten av detta initiativ. Det blir ett sätt att mäta framstegen mot det nya förslagets särskilda mål.

Begäran om uppgifter (rapporter och enkätsvar) kommer att analyseras noga för att arbetsbörda för att aktörerna inte ska drabbas av ytterligare arbetsbörda genom införande av oproportionerliga nya rapporteringskrav.

En övervakningsrapport utifrån de indikatorer som identifierats i konsekvensbedömningen bör bli ett första steg. Detta bör åtföljas av en utvärderingsfas. Fem år efter dagen för lagstiftningsförslagets genomförande kommer kommissionen att inleda en kontroll av hur initiativets mål har uppfyllts. Den kommer att göras utifrån medlemsstaternas rapporter, enkäter från aktörerna och andra typer av uppgifter (t.ex. klagomål) från sjötransportoperatörer. Sedan kommer utvärderingen att läggas till grund för framtida beslutsfattande, för att se till att de justeringar som krävs för att uppnå de uppsatta målen görs.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Förslaget består av sex kapitel, varav det första och det sista omfattar allmän räckvidd och vissa övergripande bestämmelser. Kapitlen II–IV innehåller närmare uppgifter om omfattningen och de tekniska instrumenten, medan de allmänna styrelseformerna för en enda kontaktpunkt för europeisk sjötransport fastställs i kapitel V (EmEKS).

- I. Allmänna bestämmelser
- II. EmEKS-datamängd
- III. Tillhandahållande av uppgifter
- IV. Gemensamma tjänster

- V. Samordning av EmEKS-verksamheten
- VI. Slutbestämmelser

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om inrättande av en europeisk miljö med en enda kontaktpunkt för sjötransport och om upphävande av direktiv 2010/65/EU

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁷,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁸,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- 1) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU⁹ är medlemsstaterna skyldiga att godta fullgörandet av rapporteringsskyldigheterna för fartyg som ankommer till och avgår från unionshamnar i elektroniskt format och se till att uppgifterna lämnas via en enda kontaktpunkt för att underlätta sjötransport.
- 2) Sjötransporter är av central betydelse för handel och kommunikationer både inom och utanför den inre marknaden. I syfte att underlätta sjötransport, och för att ytterligare minska rederiernas administrativa börda, bör uppgiftsinlämningen för fullgörande av de rapporteringsskyldigheter som ålagts rederierna genom unionens rättsakter och genom medlemsstaternas nationella lagstiftning ytterligare förenklas och harmoniseras.
- 3) Denna förordning syftar till att underlätta informationsöverföringen. Tillämpningen av denna förordning torde inte ändra innehållet i rapporteringsskyldigheterna och torde inte påverka efterföljande lagring och behandling av uppgifter på unionsnivå eller på nationell nivå.
- 4) De befintliga nationella enda kontaktpunkterna i medlemsstaterna bör behållas som bas för den europeiska miljön med en enda kontaktpunkt för sjötransport ("EmEKS"). De befintliga nationella enda kontaktpunkterna bör bli en övergripande rapporteringsingång för sjötransportoperatörer, där hela förfarandet för datainsamling från deklaranterna och distribution till de berörda behöriga myndigheterna sker.

⁷ EUT C , , s. .

⁸ EUT C , , s. .

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober 2010 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG (EUT L 283, 29.10.2010, s. 1).

- 5) Entrégränssnitten mellan dessa nationella enda kontaktpunkter, på deklaranternas sida, bör harmoniseras på unionsnivå för att underlätta rapportering och ytterligare minska den administrativa bördan. Denna harmonisering bör åstadkommas genom att varje nationell enda kontaktpunkt tillämpar ett gemensamt gränssnitt för utbyte av uppgifter mellan systemen som utvecklats på unionsnivå. Medlemsstaterna bör bära ansvaret för att integrera och hantera denna gränssnittsmodul och för att regelbundet och i god tid uppdatera programvaran när kommissionen tillhandahåller nya versioner. Kommissionen bör utveckla modulen och vid behov uppdatera den.
- 6) Ny digital teknik medför allt större möjligheter att effektivisera sjöfarten och minska den administrativa bördan. För att snarast möjligt kunna dra fördel av den nya tekniken bör kommissionen ges befogenhet att, med hjälp av genomförandeakter, ändra de tekniska specifikationerna, standarderna och förfarandena i den harmoniserade rapporteringsmiljön. Ny teknik bör också beaktas när denna förordning ses över.
- 7) Lämpligt stöd och information om processerna och de tekniska kraven i samband med användningen av nationella enda kontaktpunkter bör erbjudas deklaranterna via lättillgängliga och användarvänliga nationella webbplatser med gemensamma ”upplevelsestandarder”.
- 8) I konventionen om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart (nedan kallad *FAL-konventionen*)¹⁰ föreskrivs att myndigheterna under inga omständigheter bör kräva mer än grundläggande uppgifter vid rapporteringen och hålla nere antalet poster till ett minimum.
- 9) För att EmEKS ska kunna fungera är det nödvändigt att inrätta en övergripande EmEKS-datamängd, vilken skulle omfatta alla uppgifter som nationella myndigheter eller hamnoperatörer kan begära i administrativa eller operativa syften när ett fartyg anlöper en hamn. Eftersom rapporteringsskyldigheterna är olika omfattande från en medlemsstat till en annan, bör en nationell enda kontaktpunkt i en viss medlemsstat utformas så att EmEKS-datamängden kan godtas utan ändringar, och uppgifter som inte är relevanta för den medlemsstaten kan lämnas obeaktade.
- 10) De relevanta rapporteringsskyldigheter som ingår i de av unionens rättsakter och de internationella rättsakter som räknas upp i bilagan till denna förordning. Dessa rapporteringsskyldigheter bör utgöra grunden för inrättandet av en övergripande EmEKS-datamängd. Bilagan bör också innehålla hänvisningar till relevanta kategorier av rapporteringsskyldigheter på nationell nivå, och medlemsstaterna bör kunna begära att kommissionen ska ändra EmEKS-datamängden på grundval av rapporteringsskyldigheter i deras nationella lagstiftning. Den unionsrättsakt genom vilken EmEKS-datamängden ändras till följd av en rapporteringsskyldighet i den nationella lagstiftningen bör innehålla en uttrycklig hänvisning till den nationella lagstiftningen.
- 11) När uppgifterna från den nationella enda kontaktpunkten överförs till de behöriga myndigheterna måste överföringen följa de gemensamma datakraven, formaten och koderna för de skyldigheter och formaliteter som föreskrivs i den unionslagstiftning som anges i bilagan och måste göras via de it-system som fastställs däri, exempelvis

¹⁰ Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) konvention om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart (även kallad *FAL-konventionen*), som antogs den 9 april 1965 och ändrades den 8 april 2016, standard 1.1.

sådan elektronisk databehandlingsteknik som avses i artikel 6.1 i förordning (EU) nr 952/2013.

- 12) Vid genomförandet av denna förordning bör hänsyn tas till de SafeSeaNet-system som inrättats på medlemsstats- och unionsnivå, vilka även fortsättningsvis torde underlätta utbytet och spridningen av de uppgifter som erhålls av medlemsstaterna genom den nationella enda kontaktpunkten i enlighet med direktiv 2002/59.
- 13) Hamnar är inte varornas slutdestination. Hela den del av logistikkedjan som avser transport av varor och personer till och från hamnarna påverkas av hur effektivt fartygets hamnanlopp är. För att säkerställa driftskompatibilitet, multimodalitet och en smidig integration av sjötransporter i den övergripande logistikkedjan samt för att underlätta andra transportsätt, bör de nationella enda kontaktpunkterna möjliggöra utbyte av relevanta uppgifter, till exempel ankomst- och avgångstider, med liknande ramar utvecklade för andra transportsätt.
- 14) För att öka i sjötransporternas effektivitet och begränsa den mängd uppgifter som måste tillhandahållas av operativa skäl, när ett fartyg lägger till i hamn, bör deklarerantens uppgifter till en nationell enda kontaktpunkt även delas med vissa andra enheter, såsom hamn- eller terminaloperatörerna.
- 15) I förordning (EU) nr 952/2013 föreskrivs att varor som förs in i unionens tullområde ska omfattas av en summarisk införseldeklaration som ska lämnas in till tullmyndigheterna på elektronisk väg. Med tanke på hur viktiga uppgifterna i den summariska införseldeklarationen är för hanteringen av säkerhets- och finansiella risker, utarbetas för närvarande ett särskilt elektroniskt system för inlämning och handläggning av summariska införseldeklarationer i unionens tullområde. Det kommer därför inte vara möjligt att lämna in summariska införseldeklarationer genom de nationella enda kontaktpunkterna. Med tanke på att vissa av de uppgifter som lämnas i den summariska införseldeklarationen också krävs för att fullgöra andra rapporteringsformaliteter, som rör tull och sjötransport när ett fartyg lägger till i en hamn i unionen, bör den europeiska miljön med en enda kontaktpunkt för sjötransport kunna behandla dataelementen i den summariska införseldeklarationen. Vidare bör det övervägas att eventuellt låta de nationella enda kontaktpunkterna hämta relevanta uppgifter som redan lämnats i den summariska införseldeklarationen.
- 16) För att möjliggöra återanvändning av de uppgifter som tillhandahålls genom de nationella enda kontaktpunkterna, och underlätta för deklareranterna att lämna in uppgifter, är det nödvändigt att införa gemensamma databaser. En EmEKS-databas för fartyg bör innehålla en referensförteckning med uppgifter om fartyget och deras undantag från rapporteringskravet, enligt vad som rapporterats till respektive nationella enda kontaktpunkter. För att deklareranterna lättare ska kunna lämna in uppgifter bör en gemensam positionsdatabas omfatta en referensförteckning över platskoder som omfattar FN:s koder för handels- och transportplatser (UN/LOCODE), SafeSeaNet-specifika koder samt hamnanläggningskoder registrerade i Internationella sjöfartsorganisationens system Global Integrated Shipping Information System (GISIS). Vidare bör en gemensam databas över farligt gods (*hazmat*) omfatta en förteckning över farligt och förorenande gods som ska anmälas till de nationella enda kontaktpunkterna i enlighet med direktiv 2002/59/EG, i dess ändrade lydelse, och i IMO:s FAL-formulär 7, med beaktande av relevanta dataelement i IMO:s konventioner och kodexar.
- 17) När behöriga myndigheter behandlar personuppgifter inom ramen för denna förordning bör de följa Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679.

Kommissionens behandling av personuppgifter inom ramen för denna förordning bör överensstämma med bestämmelserna i förordning [ny förordning som ersätter förordning 45/2001 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter].

- 18) EmEKS och de nationella enda kontaktpunkterna bör inte ange någon annan grund för behandling av personuppgifter än vad som krävs för deras verksamhet och de bör inte användas för att bevilja några nya åtkomsträttigheter till personuppgifter.
- 19) Befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt bör delegeras till kommissionen för att komplettera denna förordning på så sätt att EmEKS-datamängden fastställs liksom också definitioner, kategorier och specifikationer för dataelementen. Samma befogenheter bör delegeras till kommissionen för att ändra bilagan så att den innehåller befintliga rapporteringsskyldigheter på nationell nivå samt att ta hänsyn till eventuella nya rapporteringsskyldigheter i unionens rättsakter. Kommissionen bör se till att de gemensamma datakrav, format och koder som är etablerade i de av unionens och medlemsstaternas rättsakter som räknas upp i bilagan följs. Dessutom är det särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter får systematiskt delta i möten med kommissionens expertgrupper med ansvar för förberedelserna av delegerade akter.
- 20) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹¹.
- 21)
- 22) I synnerhet bör genomförandebefogenheter tilldelas kommissionen för att anta och, senare, ändra EmEKS-datamängderna samt att anta de funktionella och tekniska specifikationerna, mekanismerna för kvalitetskontroll och förfarandena för utbyggnad, underhåll och användning av harmoniserade gränssnitt och tillhörande harmoniserade element i de nationella enda kontaktpunkterna. Kommissionen bör tilldelas genomförandebefogenheter att anta de tekniska specifikationerna, standarderna och förfarandena för de gemensamma EmEKS-tjänsterna.
- 23) Denna förordning bör bygga på Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014¹² som fastställer på vilka villkor medlemsstaterna erkänner vissa medel för elektronisk identifiering för fysiska och juridiska personer som omfattas av ett anmält system för elektronisk identifiering från en annan medlemsstat. I förordning (EU) nr 910/2014 föreskrivs villkoren för att användarna ska kunna använda sina medel för elektronisk identifiering och autentisering för åtkomst till offentliga tjänster på nätet i gränsöverskridande situationer.

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG (EUT L 257, 28.8.2014, s. 73).

- 24) Kommissionen bör genomföra en utvärdering av denna förordning. Uppgifter bör samlas in i syfte att underbygga den utvärderingen och möjliggöra en bedömning av hur väl lagstiftningen leder till att de eftersträlvade målen med den uppnås.
- 25) Direktiv 2010/65/EU bör därför upphävas, med verkan från och med den dag då denna förordning börjar tillämpas.
- 26) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 28.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001¹³.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Kapitel I

Allmänna bestämmelser

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

Genom denna förordning inrättas ett ramverk för en harmoniserad och driftskompatibel miljö med en europeisk enda kontaktpunkt för sjötransport ("EmEKS"), som bygger på nationella enda kontaktpunkter, för att underlätta elektronisk överföring av uppgifter i samband med rapporteringsskyldigheter för fartyg som ankommer till och stannar i eller avgår från en hamn i unionen.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning avses med

- (1) *miljö med en europeisk enda kontaktpunkt för sjötransport ("EmEKS")*: rättslig och teknisk ram för elektronisk överföring av uppgifter i samband med rapporteringsskyldigheter och förfaranden för hamnanlopp i unionen, vilken består av ett nätverk av nationella enda kontaktpunkter och omfattar uppgifter om såväl det harmoniserade gränssnittet som gemensamma tjänster för användare och åtkomsthantering, fartygsidentifiering, positionskoder och information om farligt och förorenande gods.
- (2) *rapporteringsskyldighet*: de uppgifter som begärsefterfrågas i de unionsrättsakter och internationella rättsakter som räknas upp, samt i den nationella lagstiftning som avses, i bilagan, vilka måste tillhandahållas av administrativa och operativa skäl i samband med att ett fartyg ankommer till, ligger i och lämnar en hamn i en medlemsstat ("hamnanlopp").
- (3) *dataelement*: den minsta informationsenhet som har en unik definition och specifika tekniska egenskaper, såsom form, längd och karaktärstyp.
- (4) *system för hamnsamverkan*: elektroniskt system som underlättar utbytet av operativ och administrativ information mellan olika aktörer i en hamn.

¹³

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1).

- (5) *deklarant*: den driftsansvarige för fartyget eller någon annan fysisk eller juridisk person som omfattas av rapporteringsskyldigheter.
- (6) *datatjänsteleverantör*: en fysisk eller juridisk person som åt en deklarant utför informations- och kommunikationstekniktjänster eller dataregistreringstjänster med koppling till rapporteringsskyldigheter.

Kapitel II

EmEKS-datamängd

Artikel 3

Fastställande av EmEks-datamängden

1. Kommissionen ska upprätta en fullständig förteckning över dataelement ("EmEKS-datamängden") på grundval av de rapporteringsskyldigheter som fastställs i de unionsrättsakter och internationella rättsakter som räknas upp, samt i den nationella lagstiftning som avses, i bilagan. Kommissionen ska se till att de gemensamma datakrav, format och koder som är fastställda i de unionsrättsakter vilka räknas upp i bilagan följs.
2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 18 i syfte att komplettera denna förordning med avseende på att upprätta och ändra EmEKS-datamängden. Den delegerade akt genom vilken ett dataelement införs eller ändras i EmEKS-datamängden till följd av en skyldighet i den nationella lagstiftningen bör innehålla en uttrycklig hänvisning till den nationella lagstiftningen.
3. En medlemsstat kan begära att kommissionen inför dataelement i EmEKS-datamängden, på grundval av de rapporteringsskyldigheter som finns i den nationella lagstiftningen. Senast sex månader från denna förordnings ikraftträdande ska medlemsstaterna meddela kommissionen om bestämmelserna i den nationella lagstiftningen och motsvarande rapporteringsskyldigheter, vilka innehåller de dataelement som ska ingå i EmEKS-datamängden. De ska exakt identifiera dessa dataelement. Kommissionen ska bedöma behovet av att införa eller ändra ett dataelement i EmEKS-datamängden på grundval av dessa meddelanden.
4. Kommissionen ska också ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 18 i syfte att ändra bilagan för att göra eller anpassa en hänvisning till en rapporteringsskyldighet i en unionsrättsakt eller en internationell rättsakt eller en hänvisning till den nationella lagstiftningen.

Artikel 4

Begäran om andra uppgifter

1. Om en medlemsstat har för avsikt att införa eller ändra en rapporteringsskyldighet, i enlighet med sin nationella lagstiftning, som skulle omfatta tillhandahållandet av andra uppgifter än de som anges i EmEKS-datamängden, ska denna medlemsstat omedelbart underrätta kommissionen. I denna underrättelse ska medlemsstaten exakt identifiera vilka uppgifter som inte ingår i EmEKS-datamängden och ange den planerade tidsperioden för rapporteringsskyldigheten i fråga.

2. Kommissionen ska bedöma behovet av att ändra EmEKS-datamängden i enlighet med artikel 3.2.

Kapitel III

Tillhandahållande av uppgifter

Artikel 5

Nationella enda kontaktpunkter

1. Varje medlemsstat ska inrätta en nationell enda kontaktpunkt där, i enlighet med denna förordning och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 6, alla uppgifter som krävs för fullgörandet av rapporteringsskyldigheterna ska tillhandahållas vid ett tillfälle, med hjälp av och i överensstämmelse med EmEKS-datamängderna, i syfte att tillgängliggöra dessa uppgifter för de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna.
Medlemsstaterna ska ansvara för utvecklingen, tillgängligheten till, underhållet, säkerheten och driften av sina nationella enda kontaktpunkter.
2. Kommissionen ska utarbeta och uppdatera en harmoniserad gränssnittsmodul för nationella enda kontaktpunkter. Modulen ska inbegripa möjligheten till utbyte av uppgifter mellan de informationssystem som används av deklaranterna och den nationella enda kontaktpunkten.
3. Medlemsstaterna ska säkerställa
 - (a) den nationella enda kontaktpunktens förenlighet med gränssnittsmodulen för rapportering,
 - (b) integrering i god tid av gränssnittsmodulen för rapportering och eventuella senare uppdateringar i enlighet med de genomförandedatum som anges i den genomförandeakt som avses i punkt 11),
 - (c) behöriga myndigheters anknytning till de berörda systemen för att möjliggöra överföring av data som ska rapporteras till de behöriga myndigheterna, genom den nationella enda kontaktpunkten och till dessa system, i enlighet med unionslagstiftningen och nationell lagstiftning, samt i överensstämmelse med de tekniska specifikationerna för dessa system,
 - (d) tillhandahållande av en stödwebbplats online.
4. De nationella enda kontaktpunkterna ska också ge deklaranterna möjlighet tillhandahålla uppgifter med hjälp av digitala kalkylblad, som harmoniserats på unionsnivå, och utnyttja en funktion för extraktion av dataelement i rapporteringen från dessa kalkylblad.
5. Medlemsstaterna ska se till att erforderliga uppgifter når de myndigheter som ansvarar för tillämpningen av lagstiftningen i fråga, och att den begränsas till var och en av dessa myndigheters behov. När detta sker ska medlemsstaterna säkerställa efterlevnaden av de rättsliga krav som avser informationsöverföring, inbegripet personuppgifter, vilka föreskrivs i de unionsrättsakter som räknas upp i bilagan och, i tillämpliga fall, utnyttja sådan elektronisk databehandlingsteknik som avses i artikel 6.1 i förordning (EU) nr 952/2013. De ska även säkerställa driftskompatibilitet mellan de informationssystem som används av dessa myndigheter.

6. Nationella enda kontaktpunkter ska ge deklaranterna teknisk möjlighet att, separat, tillgängliggöra relevanta uppgifter för tjänsteleverantörerna i destinationshamnen.
7. När en medlemsstat inte kräver in samtliga element i EmEKS-datamängden för fullgörande av rapporteringsformalitetserna, ska den nationella enda kontaktpunkten godta inlagor som är begränsade till de uppgifter som krävs av den medlemsstaten. Den ska även godta inlagor från deklaranterna som inbegriper ytterligare dataelement från EmEKS-datamängden.
8. En medlemsstat ska lagra de uppgifter som lämnats till dess nationella enda kontaktpunkt under den tidsperiod som krävs för att säkerställa uppfyllandet av kraven i denna förordning och, när förenlighet med de unionsrättsakter som räknas upp i bilagan endast kan säkerställas genom lagring hos den nationella enda kontaktpunkten, för den tidsperiod som krävs för överensstämmelse med dessa akter. Uppgifterna ska omedelbart raderas efteråt.
9. Nationella enda kontaktpunkter ska tillgängliggöra ankomst- och avgångstider för fartyg, beräknade och faktiska, i det elektroniska format som harmoniserats på unionsnivå.
10. Nationella enda kontaktpunkter ska ha en enhetlig internetadress och stödja webbsidor som harmoniserats på unionsnivå.
11. Kommissionen ska, med hjälp av genomförandeakter, anta
 - (a) funktionella och tekniska specifikationer, mekanismer för kvalitetskontroll och förfaranden för utbyggnad, underhåll och användning av den gränssnittsmodul för rapportering som avses i punkt 2.
 - (b) de harmoniserade digitala kalkylblad som avses i punkt 4,
 - (c) harmoniserade tekniska specifikationer för tillgängliggörande av de ankomst- och avgångstider som avses i punkt 9,
 - (d) enhetligt format för internetadresser och harmoniserad struktur för den supportwebbplats som avses i punkt 10.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 19.2.

Kommissionen ska, med hjälp av genomförandeakter, ändra tekniska specifikationer, standarder och förfaranden, i syfte att ta hänsyn till förekomsten av ny teknik.

Artikel 6 *Andra rapporteringssätt*

1. Medlemsstaterna får tillåta deklaranter att tillhandahålla uppgifter genom andra rapporteringskanaler, såsom system för hamnsamverkan, förutsatt att dessa kanaler är frivilliga för deklaranterna. I så fall ska medlemsstaterna se till att dessa andra kanaler tillgängliggör de relevanta uppgifterna för den nationella enda kontaktpunkten.
2. Medlemsstaterna ska inrätta alternativa sätt för tillhandahållande av uppgifter i händelse av ett tillfälligt fel i något av de elektroniska system som avses i artikel 5 och i artiklarna 9–12.
3. Denna förordning ska inte utgöra hinder för utbyte av uppgifter mellan medlemsstaternas tullmyndigheter och mellan tullmyndigheter och ekonomiska

aktörer med hjälp av elektronisk databehandlingsteknik enligt artikel 6.1 i förordning (EU) nr 952/2013.

Artikel 7

Principen om ett enda tillfälle

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 6.3 ska medlemsstaterna säkerställa att deklaranter uppmanas att tillhandahålla uppgifter enligt denna förordning endast en gång per hamnanlopp och att de relevanta uppgifterna tillgängliggörs eller återanvänds i enlighet med punkt 2.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att
 - (a) den informationen och de uppgifter för identifiering av fartyg som lämnas till en nationell enda kontaktpunkt registreras i den EmEKS-databas för fartyg som avses i artikel 10 och inte efterfrågas igen i samband med efterföljande hamnanlopp inom unionen,
 - (b) alla relevanta uppgifter som erhållits i enlighet med denna förordning tillgängliggörs för andra nationella enda kontaktpunkter via SafeSeaNet-systemet i enlighet med de tekniska krav som anges i direktiv 2002/59/EG,
 - (c) rapporteringsuppgifter som tillhandahålls vid avgång från en hamn i unionen inte ska efterfrågas igen under den resan eller vid ankomsten till nästa hamn i unionen, förutsatt att fartyget inte har lagt till i en hamn utanför unionen under rutten dit. Detta lede ska inte gälla uppgifter som lämnats i enlighet med förordning (EU) nr 952/2013, såvida inte en sådan möjlighet anges i den förordningen,
 - (d) de relevanta uppgifterna från den summariska införseldeklaration som avses i artikel 127 i förordning (EU) nr 952/2013 tillgängliggörs för de nationella enda kontaktpunkterna och, i tillämpliga fall, återanvänds för andra rapporteringsskyldigheter som räknas upp i bilagan.
3. Deklaranten ska ansvara för inlämnandet i god tid, för att de uppgifter som lämnats i enlighet med denna förordning är korrekta och fullständiga, och att de överensstämmer med de tekniska kraven för nationella enda kontaktpunkter. Deklaranten ska förbli ansvarig för uppdateringen av uppgifterna, om de har ändrats efter inlämnandet.
4. Kommissionen ska, med hjälp av genomförandeakter, anta den förteckning över relevanta uppgifter som avses i leden b, c och d i punkt 2. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 19.2.

Artikel 8

Konfidentiell behandling

Medlemsstaterna ska, i överensstämmelse med unionens eller medlemsstaternas lagstiftning, vidta de åtgärder som krävs för att garantera sekretessen för kommersiella och andra känsliga uppgifter som utbyts i enlighet med denna förordning.

Kapitel IV

Gemensamma tjänster

Artikel 9

Ett system för EmEKS-användare och åtkomstförvaltning

1. Kommissionen ska upprätta ett gemensamt användar- och åtkomstförvaltningssystem för deklaranter och tjänsteleverantörer som utnyttjar nationella enda kontaktpunkter samt för myndigheter som har åtkomst till nationella enda kontaktpunkter. Systemet ska sörja för en enda användarregistrering för erkännande på EU-nivå, central användarförvaltning och övervakning på EU-nivå användare.
2. Vad gäller åtkomst till de nationella enda kontaktpunkterna i olika medlemsstater, ska en deklarat eller datatjänsteleverantör registrerad i systemet för EmEKS-användare och åtkomstförvaltning anses vara registrerad i nationella enda kontaktpunkter i alla medlemsstater.
3. Varje medlemsstat ska utse en nationell myndighet som ansvarig för användarförvaltningen av deklaranter och datatjänsteleverantörer också i fråga om registrering av nya användare, ändring och avslutande av användarautentiseringinstrumentets befintliga räkenskaper.
4. Kommissionen ska, med hjälp av genomförandeakter, anta de tekniska specifikationer, standarder och förfaranden för inrättandet av det instrument som avses i punkt 1 för insamling, lagring och tillhandahållande av identifieringsinformation om användare. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 19.2.

Artikel 10

EmEKS fartygsdatabas

1. I enlighet med led a i artikel 7.2 ska kommissionen inrätta en EmEKS-databas för fartyg som innehåller en förteckning över information och uppgifter för identifiering av fartyg samt register om undantag från fartygsrapportering.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa tillhandahållandet av nya uppgifter om fartyget i EmEKS-databasen för fartyg och tillgången till dessa uppgifter för att möjliggöra fartygsrapportering.
3. Kommissionen ska, med hjälp av genomförandeakter, anta tekniska specifikationer, standarder och förfaranden för inrättande av den databas som avses i punkt 1 för insamling, lagring och tillhandahållande av de uppgifter och undantag som rör fartyg. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 19.2.

Artikel 11
Gemensam positionsdatabas

1. Kommissionen ska inrätta en gemensam positionsdatabas med en förteckning över positionskoder¹⁴ och hamnanläggningskoder som finns registrerade i IMO:s databas GISIS.
2. Medlemsstaterna ska tillgängliggöra uppgifterna från positionsdatabasen på nationell nivå genom de nationella enda kontaktpunkterna.
3. Kommissionen ska, med hjälp av genomförandeakter, anta tekniska specifikationer, standarder och förfaranden för inrättandet av den gemensamma positionsdatabas som avses i punkt 1 för insamling, lagring och tillhandahållande av positions- och hamnanläggningskoder. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 19.2.

Artikel 12
Gemensam positionsdatabas

1. Kommissionen ska inrätta en gemensam databas över farligt och förorenande gods som ska anmälas i enlighet med direktiv 2002/59/EG¹⁵ och i IMO:s FAL-formulär 7, med beaktande av relevanta dataelement i IMO:s konventioner och kodexar.
2. Databasen ska vara kopplad till de relevanta posterna i databasen MAR-CIS, som utvecklats av Europeiska sjösäkerhetsbyrån för uppgifter om faror och risker med farligt och förorenande gods.
3. Databasen ska användas både som ett referens- och ett kontrollverktyg på nationell nivå och unionsnivå under rapporteringen till de nationella enda kontaktpunkterna.
4. Medlemsstaterna ska tillgängliggöra uppgifter från den gemensamma databasen för farligt och förorenande gods på nationell nivå genom de nationella enda kontaktpunkterna.
5. Kommissionen ska, med hjälp av genomförandeakter, anta tekniska specifikationer, standarder och förfaranden för inrättandet av den gemensamma databas för farligt och förorenande gods som avses i punkt 1 för insamling, lagring och tillhandahållande av referensinformation om sådant gods. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 19.2.

Kapitel V **Samordning av EmEKS-verksamheten**

Artikel 13
Nationella samordnare

Varje medlemsstat ska utse en behörig myndighet som ska fungera som nationell samordnare för EmEKS. Den nationella samordnaren ska

¹⁴ FN:s kod för handels- och transportplatser.

¹⁵ EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

- (a) agera nationell kontaktpunkt för alla frågor som rör genomförandet av denna förordning.
- (b) samordna de behöriga nationella myndigheternas tillämpning av denna förordning inom en medlemsstat.
- (c) samordna verksamhet som syftar till att säkerställa sambandet med de berörda behöriga myndigheter som avses i artikel 5.3 c.
- (d) agera som enda kontaktpunkt med kommissionen i alla frågor som rör EmEKS.

Artikel 14

Flerårig genomförandeplan

För att underlätta genomförandet av denna förordning ska kommissionen, efter vederbörligt samråd med experter, anta en flerårig genomförandeplan som ses över årligen och som ska omfatta följande:

- (a) En utvecklingsplan för utarbetande och uppdatering av modulen för rapporteringsgränssnittet som planeras inom de kommande 18 månaderna.
- (b) Vägledande tidsfrister för medlemsstaterna för integreringen av modulen för rapporteringsgränssnittet i de nationella enda kontaktpunkterna.
- (c) Testperioder för medlemsstaterna och deklaranterna för att testa deras anknytning till eventuella nya versioner av gränssnittet.
- (d) Vägledande tidsfrister för utfasning av äldre versioner av gränsschnittsmodulen för medlemsstater och deklaranter.

Kapitel VI

Slutbestämmelser

Artikel 15

Kostnader

Europeiska unionens allmänna budget ska täcka kostnaderna för

- (a) utvecklingen och underhållet av de IKT-verktyg som stöder genomförandet av denna förordning på unionsnivå,
- (b) främjandet av EmEKS på unionsnivå och inom relevanta internationella organisationer.

Artikel 16

Samverkan med andra system eller tjänster för underlättande av handel och transport

I fall där system eller tjänster för underlättande av handel och transport har inrättats genom andra unionsrättsakter ska kommissionen samordna verksamheten med anknytning till dessa system eller tjänster i syfte att uppnå synergieffekter och undvika dubbelarbete.

Artikel 17 *Översyn och rapport*

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att det införts förfaranden för att samla in data, inbegripet statistik, bland annat med hjälp av undersökningar om hur EmEKS fungerar, och rapportera sina iakttagelser till kommissionen. Rapporten ska omfatta följande indikatorer:
 - (a) Implementering av den harmoniserade datamängden.
 - (b) Installation av programvaran för den harmoniserade rapporteringsingången.
 - (c) Användning av andra rapporteringssystem på det sätt som avses i artikel 6.1 och 6.2.
 - (d) Begäran om andra uppgifter på det sätt som avses i artikel 4.
2. Medlemsstaterna ska sköta insamlingen och produktionen av de uppgifter som är nödvändiga för att mäta förändringarna i de indikatorer som beskrivs i punkt 1, samt förse kommissionen med dessa uppgifter vartannat år.

Senast sex år efter denna förordnings ikraftträdande ska kommissionen se över tillämpningen av den och lägga fram en utvärderingsrapport för Europaparlamentet och rådet om EmEKS funktionssätt, på grundval av de uppgifter och den statistik som samlats in. Utvärderingsrapporten ska, så långt nödvändigt, innehålla en utvärdering av ny teknik som skulle kunna leda till ändringar i eller byte av gränssnittsmodulen för rapportering.

Artikel 18 *Utövande av delegeringen*

1. Befogenheten att anta delegerade akter tilldelas kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 3 ska tilldelas kommissionen för en femårsperiod från och med ikraftträdandet av denna förordning. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av femårsperioden. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av varje period.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med nationella experter som utsetts av medlemsstaterna i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.
5. När kommissionen antar en delegerad akt, ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat

kommissionen om att de inte kommer att göra några invändningar. Denna period ska på Europaparlamentets eller rådets initiativ förlängas med två månader.

Artikel 19 *Kommittéförfarande*

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för digital transport och förenklade handelsförfaranden. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011¹⁶.
2. När det hänvisas till denna punkt, ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. När det hänvisas till denna punkt, ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 20 *Upphävande av direktiv 2010/65/EU*

Direktiv 2010/65/EU ska upphävas från och med den dag då denna förordning börjar tillämpas.

Hänvisningar till direktiv 2010/65/EU ska betraktas som hänvisningar till den här förordningen.

Artikel 21 *Ikraftträdande*

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Den ska tillämpas från och med den [datum ska sättas in: 4 år efter det att denna förordning har trätt i kraft].
3. De funktionaliteter som avses i led d i artikel 7.2 och de som rör de tullformaliteter som anges i punkt 7 i del A i bilagan ska träda i kraft när de elektroniska system som avses i artikel 6.1 i förordning (EU) nr 952/2013, vilka är nödvändiga för tillämpningen av dessa formaliteter, är i drift, i enlighet med det arbetsprogram som fastställts av kommissionen enligt artiklarna 280 och 281 i förordning (EU) nr 952/2013.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

¹⁶ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

- 1.1. Förslagets eller initiativets beteckning
- 1.2. Berörda politikområden
- 1.3. Typ av förslag eller initiativ
- 1.4. Mål
- 1.5. Motivering till förslaget eller initiativet
- 1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen
- 1.7. Planerad metod för genomförandet

2. FÖRVALTNING

- 2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering
- 2.2. Administrations- och kontrollsystem
- 2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/oriktigheter

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

- 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel
- 3.2. Beräknad inverkan på utgifterna
 - 3.2.1. *Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna*
 - 3.2.2. *Beräknad inverkan på driftsanslagen*
 - 3.2.3. *Beräknad inverkan på anslag av administrativ natur*
 - 3.2.4. *Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen*
 - 3.2.5. *Bidrag från tredje part*
- 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets beteckning

Förslag till en förordning om en europeisk miljö med en enda kontaktpunkt för sjötransport

1.2. Berörda politikområden

Sjötransporter

1.3. Typ av förslag eller initiativ

☐ Förslaget eller initiativet avser **en ny åtgärd**

☐ Förslaget eller initiativet avser **en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd**¹⁷

☒ Förslaget eller initiativet avser en **befintlig åtgärd vars genomförande förlängs i tiden**

☐ Förslaget eller initiativet avser **en åtgärd som omformas till en ny**

1.4. Mål

1.4.1. Fleråriga strategiska mål för kommissionen som förslaget eller initiativet är avsett att bidra till

Initiativets övergripande mål är att bidra till den inre marknadens funktion samt underlätta handel och transporter genom att ta itu med nuvarande besvärliga och olika rapporteringsförfaranden för fartyg som anlöper EU:s hamnar.

Initiativet bidrar därför till det följande av kommissionens övergripande mål:

- En väl fungerande inre marknaden (minska den administrativa bördan, bidra till att undanröja hinder och öka konkurrenskraften)

- Den digitala inre marknaden

- Fler arbetstillfällen och ökad tillväxt

1.4.2. Specifikt/specifika mål....

Specifikt mål nr 1

Att harmonisera förfarandena för rapportering, gränssnitt och dataformat för att stödja det europeiska området för sjötransporter utan hinder.

Specifikt mål nr 2

Att minska den administrativa bördan i samband med fartygsrapportering genom att tillhandahålla en enda kontaktpunkt för sjötransportrapportering.

Specifikt mål nr 3

Att bidra till att den digitala rapporteringen effektiviseras för sjötransportoperatörerna genom utbyte/återanvändning av data i enlighet med principen om "ett enda tillfälle" underlättas.

¹⁷

I den mening som avses i artikel 54.2 a eller b i budgetförordningen.

1.4.3. ""Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Förslaget syftar till att inrätta en verkligt harmoniserad och övergripande europeisk miljö med en enda kontaktpunkt för sjötransporter som bygger på det nuvarande systemet med nationella enda kontaktpunkter. Genom att utveckla bindande tekniska specifikationer för gränssnitt, anta gemensamma datakrav och förfaranden samt fastställa tydliga regler och rättigheter för inlämning och utbyte av uppgifter kommer en förenklad rapporteringsmiljö att skapas. Därigenom kommer transportoperatörerna, om de väljer att använda den harmoniserade kontaktpunkten, att kunna rapportera samma datamängd på samma sätt, oavsett vart de beger sig.

Den största fördelen är den avsevärda minskningen av den administrativa bördan för transportoperatörerna. Uppskattningsvis 22–25 miljoner personaltimmar 2020–2030, motsvarande ett värde av 625–720 miljoner euro (EU-28). Den minskade bördan och ökade effektiviteten förväntas stärka sjötransportsektorns konkurrenskraft, vilket beräknas medföra en trafikomställning på 3 395 miljoner tonkilometer till vattenburen transport 2030, främst från vägtransporter. Detta motsvarar ungefär en ökning av transportverksamheten med 0,3 % för vattenburna transporter 2030, jämfört med referensscenariot, vilket positivt påverkar sysselsättning och tillväxt i sektorn positivt. Trafikomställningen beräknas i sin tur minska de totala koldioxidsutsläppen med 1 880 000 ton koldioxid i förhållande till referensscenariot. Detta innebär omkring 145 miljoner euro i indirekta fördelar under perioden 2020–2030, uttryckt i nuvarande penningvärde. Dessutom förväntas en förbättrad användning av data i hamnarna leda till fördelar i form av effektivitetsvinster för hela den multimodala kedjan/logistikkedjan, ökad arbetstillfredsställelse för fartygets befälhavare och ett attraktivare yrket som ger bättre möjligheter till bättre rekrytering, samt säkerhets- och trygghetsvinster när fartygets befälhavare kan lägga mer tid på bryggan i stället för på administrativa uppgifter.

1.4.4. Indikatorer för bedömning av resultat eller verkan

Ange vilka indikatorer som ska användas för att följa upp hur förslaget eller initiativet genomförs.

Specifikt mål	Operativa mål	Framstegsindikator	Datakällor
Att harmonisera rapporteringsförfaranden, gränssnitt och dataformat	Fastställa tekniska datamängder med harmoniserade dataformat Utveckla och genomföra en gemensam harmoniserad it-lösning för de nationella enda kontaktpunkternas rapporteringsingångar (entréer)	Datamängder som fastställts och godkänts av expertgruppen % av medlemsstaterna som har installerat den harmoniserade it-lösningen avsedd för de nationella enda kontaktpunkternas rapporteringsingångar (synkroniserad, uppdaterad version) relativt det totala antalet (ref: det totala antalet medlemsstater) % minskning av den tiden som krävs för rapportering per hamnanlopp relativt den totala mängden (ref: genomsnittlig tidsåtgång per hamnanlopp)	Medlemsstaternas rapporter, undersökningar till transportoperatörer, antal klagomål från transportoperatörer om tillgången till harmoniserade gränssnitt, antalet pågående överträdelseförfaranden mot medlemsstater som inte genomfört lagstiftningen
Att minska den	Minska mängden	% av dataelement som	Medlemsstaternas

administrativa börda genom en enda kontaktpunkt för rapportering	dataelement som efterfrågas utanför den harmoniserade europeiska miljön med en enda kontaktpunkt	efterfrågas utanför den harmoniserade europeiska miljön med en enda kontaktpunkt, jämfört med den totala mängden. (ref: Totalt antal dataelement som kartlagts av del C-gruppen och eManifest-gruppen idag).	rapporter, undersökningar till transportoperatörer,
Att öka effektiviteten genom rapportering vid ett enda tillfälle	Minska mängden statiska dataelement som rapporteras fler än en gång	% av statiska dataelement som efterfrågas fler än en gång per hamnanlopp relativt den totala mängden (ref: Det totala antalet dataelement som efterfrågas i en hamn) % av statiska dataelement som efterfrågas fler än en gång inom EU (ref: Det totala antalet dataelement som efterfrågas i EU)	Medlemsstaternas rapporter, undersökning till transportoperatörer,

1.5. Motivering till förslaget eller initiativet

1.5.1. Behov som ska tillgodoses på kort eller lång sikt

1. Den harmoniserade europeiska miljön med en enda kontaktpunkt för fartyg kommer att bygga på den redan befintliga ramen (strukturer med nationella enda kontaktpunkter).
2. Den harmoniserade europeiska miljön med en enda kontaktpunkt för sjötransport bör alltid kunna utnyttjas. Om sjötransportoperatörer väljer att använda denna kanal för sina rapporteringsformaliteter, måste datamottagare (myndigheter, tullsystem och rapporteringssystem) godta de inlämnade rapporterna och avstå från att begära ytterligare och separat rapportering på andra rapporteringsvägar.
3. De nationella enda kontaktpunkterna kommer även fortsättningsvis att främst vara en samordningsmekanism, som huvudsakligen fungerar som router (med tekniska omvandlare mellan dataformat när så krävs) för att slussa tvåvägsinformation mellan sjötransportoperatörer och datamottagare (t.ex. hamnmyndigheter, tullens gränssnitt och rapporteringssystem, gränskontrollmyndigheter, SafeSeaNet och statistikmyndigheter) i syfte att underlätta för sjöfartsbranchen. All annan behandling kommer även fortsättningsvis att utföras av de system som är anslutna för att ta emot utgångsdata.
4. Genom detta initiativ skapas inte några nya rapporteringskrav. I stället samordnas rapporteringen mellan dataleverantörerna inom sjötransportsektorn och datamottagare i enlighet med de underliggande rättsakter som avses i den ändrade rättsakten. Eventuella rapporteringskrav via den europeiska miljön med en enda kontaktpunkt ska till fullo respektera tillämpliga tekniska specifikationer i de bakomliggande rättsakterna och de it-system som stöder dessa bakomliggande rättsakter.
5. Den europeiska miljön med en enda kontaktpunkt för sjötransport kommer att ha en klart definierad och rättvis uppdelning av ansvar och ansvarsskyldighet mellan samtliga anslutna enheter, vilket inbegriper garantier om de nationella behöriga myndigheternas fulla ansvar och skadeståndsskyldigt för de nationella enda kontaktpunkternas förmedlade tjänster gentemot dem som lämnar uppgifter och dem

som är anslutna mottagare av dem (t.ex. funktionellt och juridiskt ansvar, hög tillgänglighet, säkerställda dubbelriktade informationsflöden osv.)

- 1.5.2. *Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan beror på flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med "mervärdet av en åtgärd på unionsnivå" menas det värde en unionsinsats tillför som går utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Skäl till åtgärder på europeisk nivå (i förhand): Alltför stor administrativ börda för sjötransportoperatörer på grund av dubbelrapportering i icke-harmoniserade format och till icke-harmoniserade gränssnitt i hela EU.

Förväntat mervärde för unionen (i efterhand): Den föreslagna åtgärden är effektivast och mest ändamålsenligt på unionsnivå, eftersom påtagliga resultat och verklig harmonisering kräver en sammanhängande ram med inriktning mot alleuropeiska behov.

- 1.5.3. *Huvudsakliga erfarenheter från liknande försök eller åtgärder*

Tidigare erfarenheter av direktiv 2010/65/EU visar att harmonisering på detta område inte kan uppnås genom frivilliga åtgärder. Liknande harmonisering av framgångsrik rapportering genom bindande föreskrifter och it-system/program åstadkoms t. ex. inom ramen för unionens tullkodex (på EU-nivå).

- 1.5.4. *Förenlighet med andra finansieringsformer och eventuella synergieffekter*

Syftet med förslaget överensstämmer med EU:s transportpolitik i allmänhet och sjötransportpolitik i synnerhet. Initiativet stöder EU:s politik för att minska utsläppen från transportsektorn och bidrar till att nå målen för EU:s sociala agenda. Förslaget är också förenligt med målen i kommissionens Refit-program för en minskning av den administrativa bördan och förenkling samt med kommissionens allmänna mål om konkurrenskraft, en väl fungerande inre marknad och digitalisering.

Förslaget tillför ett mervärde genom att det möjliggör samordning av rapporteringskraven i berörda rättsakter. Styrningsmekanismen i förslaget innebär en garanti för att ändringar i den underliggande lagstiftningen kommer att avspeglas i god tid och på lämpligt sätt i den tekniska datamängden och med de uppdateringar som krävs för specifikationerna och programvaran.

Initiativet är helt förenligt med direktivet om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik och är överensstämmande och nära samordnat med genomförandet av unionens tullkodex.

Förslaget kompletterar dessutom initiativet om e-dokument för godkännande i digitalt format av uppgifter och intyg rörande godstransporter utfärdade av myndigheter som utför transportrelaterade inspektioner i EU:s inland. Liksom e-dokumentinitiativet kommer den harmoniserade rapporteringsmiljön för sjötransporter att stödja digitaliseringen och förenklingen för transportoperatörer. Detta trots att de båda initiativen avser olika aspekter av kraven på uppgiftsrapportering i olika skeden av en godstransport. De två förslagen har utarbetats med särskild omsorg för att tillvarata synergieffekterna när det gäller datakompatibiliteten.

1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen

☐ Förslag eller initiativ **som pågår under en begränsad tid**

- ☐ Förslaget eller initiativet ska gälla från [den DD/MM]ÅÅÅÅ till [den DD/MM]ÅÅÅÅ.
- ☐ Det påverkar resursanvändningen från ÅÅÅÅ till ÅÅÅÅ.

☒ Förslag eller initiativ **som pågår under en obegränsad tid**

- Efter en inledande period 2020–2027,
- beräknas genomförandet nå en stabil nivå.

1.7. Planerad metod för genomförandet

☒ **Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen

- ☒ inom dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer
- ☐ via genomförandeorgan

☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna

☐ **Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

- ☐ tredjeländer eller organ som de har utsett
- ☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)
- ☐ EIB och Europeiska investeringsfonden
- ☐ organ som avses i artiklarna 208 och 209 i budgetförordningen
- ☐ offentligrättsliga organ
- ☐ privaträttsliga organ som anförtrotts uppgifter som faller inom offentlig förvaltning och som lämnat tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandet av ett offentlig-privat partnerskap och som lämnat tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ personer som anförtrotts ansvaret för genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp som följer av avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som anges i den grundläggande rättsakten
- *Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under "Anmärkningar".*

Anmärkningar

Förvaltningen sköts av kommissionens GD Transport och rörlighet, vid behov med tekniskt stöd från sakkunniga enheter, särskilt från GD Informationsteknik (it-utveckling och operativ sakkunskap, också om korrekt användning av e-förvaltningens komponenter) samt Europeiska sjösäkerhetsbyrån, Emsa (om specifika uppgifter om sjöfartsrapportering). Byrån kommer att utföra detta arbete i enlighet med nuvarande Emsaförordning och kommer inte att anförtros ytterligare uppgifter utöver arbetsområdena inom dess nuvarande mandat. Normalt kommer befintliga personalresurser att vara tillräckliga.

2. FÖRVALTNING

2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:

Medlemsstaternas rapportering om programvarans funktionsduglighet – regelbundet utbyte inom styrningsramen (expertgrupper och undergrupper).

Undersökningar till sjötransportoperatörer för att övervaka den faktiska effekten av åtgärden.

2.2. Administrations- och kontrollsystem

2.2.1. *Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

För att hålla kostnaderna under kontroll (stordriftsfördelar) och minska bördan för medlemsstaterna, samtidigt som fullständig harmonisering av gränssnitt och datamängd garanteras, föreslås it-utvecklingen skötas på EU-nivå (IKT-tjänster) under kommissionens förvaltning för god kontrolleffektivitet. Denna utveckling förväntas ge låg felfrekvens och omfattande transparens för medlemsstater som deltar i expertgruppen för kontroll. Åtgärden utmärks av hög IKT-komplexitet och kommer att kräva samordning mellan kommissionens politikområden, men låg budgetkomplexitet med få risker ifråga om förvaltningen och genomförandet av kontrakten.

2.2.2. *Uppgifter om identifierade risker och om det interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

Säkerhets- och it-incidentsrisker (driftskontinuitet)

Risk för uteblivet genomförande eller utebliven synkronisering (bristande efterlevnad i medlemsstat)

2.2.3. *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Låga kontrollkostnader: begränsat antal kontrakt och ringa kontrollbörda.

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/oriktigheter

Beskriv befintliga eller planerade förebyggande åtgärder, t.ex. från strategin mot bedrägerier.

GD Transport och rörlighet har inrättat en organisationsstruktur och ett internt kontrollsystem utformade för att dess strategi- och kontrollmål ska uppnås. Dessa interna kontrollförfaranden syftar till att säkerställa adekvat riskhantering med avseende på lagligheten och korrektheten i de underliggande transaktionerna. Det övergripande kontrollsystem som GD Transport och rörlighet infört kommer att säkerställa kontrollernas effektivitet och kostnadseffektivitet, bland annat med hjälp av generaldirektoratets bedrägeribekämpningsstrategi, som utarbetats på grundval av den metod som tillhandahålls av Olaf.

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av anslag	Bidrag			
	1a: Konkurrenskraft för tillväxt och sysselsättning	Diff./Icke-diff. ¹⁸	från Eftaländer ¹⁹	från kandidatländer ²⁰	från tredje-länder	enligt artikel 21.2 b i budgetförordningen
	06 02 05: Stödverksamhet till EU:s transportpolitik och passagerarnas rättigheter, inklusive kommunikationsarbete	Differentierade	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

- Nya budgetrubriker som föreslås **Ej tillämpl.**

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd.

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av anslag	Bidrag			
	Nummer [Beteckning.....]	Diff./Icke-diff.	från Eftaländer	från kandidatländer	från tredje-länder	enligt artikel 21.2 b i budgetförordningen
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

¹⁸ Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

¹⁹ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

²⁰ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidater på västra Balkan.

3.2. Beräknad inverkan på utgifterna

3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna

De föreslagna åtagandena för 2020 (4 339 miljoner euro) kommer att täckas av de anslag som redan avsatts i budgetplaneringen för 2020.

Märk! Beräknad påverkan på utgifter och personal fr.o.m. 2021 i denna finansieringsöversikt till rättsakten finns med som illustration och föregriper inte kommissionens kommande förslag om nästa fleråriga budgetram, samt som finansieringskälla till detta initiativ.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen			Nummer 1a	[Konkurrenskraft för tillväxt och sysselsättning]									
GD: MOVE					År n 2020.	År n+1 2021.	År n+2 2022.	År n+3 2023.	År n+4 2024.	År n+5 2025.	År n+6 2026.	TOTALT	
• Driftsanslag													
06 02 05: Stödverksamhet till EU:s transportpolitik och passagerarnas rättigheter, inklusive kommunikationsarbete	Åtaganden	1)	4,339.				1,676.		1,046.				
	Betalningar	2)	1,349.	1,669.	1,321.	0,848.	0,828.	0,542.	0,504.			7,061	
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program ²¹													
Budgetrubrik (nr)				3)	-	-	-	-	-	-	-	.	
TOTALA anslag			Åtaganden	= 1+1 a +3	4,339.				1,676.		1,046.		7,061

²¹ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

för GD Transport och rörlighet	Betalningar	= 2+2 a +3.	1,349.	1,669.	1,321.	0,848.	0,828.	0,542.	0,504.	7,061.
---------------------------------------	-------------	----------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

•TOTALA driftsanslag	Åtaganden	4)	4,339.			1,676.		1,046.		7,061.
	Betalningar	5)	1,349.	1,669.	1,321.	0,848.	0,828.	0,542.	0,504.	7,061.
•TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program		6)	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALA anslag under RUBRIK 1a i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	4,339.			1,676.		1,046.		7,061.
	Betalningar	=5+6	1,349.	1,669.	1,321.	0,848.	0,828.	0,542.	0,504.	7,061.

Följande ska anges om flera rubriker i budgetramen påverkas av förslaget eller initiativet: Icke tillämpl.

•TOTALA driftsanslag	Åtaganden	4)								
	Betalningar	5)								
•TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program		6)								
TOTALA anslag för RUBRIKERN 1–4 i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Åtaganden	=4+6								
	Betalningar	=5+6								

Rubrik i den fleråriga budgetramen	5.	”Administrativa utgifter”
---	-----------	---------------------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År n 2020.	År n+1 2021.	År n+2 2022.	År n+3 2023.	År n+4 2024.	År n+5 2025.	År n+6 2026.	TOTALT
GD: MOVE									
• Personalresurser		0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	3,038.
• Övriga administrativa utgifter									
TOTAL GD MOVE	Anslag	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	3,038.

TOTALA anslag under RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	3,038.
---	--	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År n 2020.	År n+1 2021.	År n+2 2022.	År n+3 2023.	År n+4 2024.	År n+5 2025.	År n+6 2026.	TOTALT
TOTALA anslag för RUBRIK 1–5 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	4,773.	0,434.	0,434.	2,110.	0,434.	1,480.	0,434.	10,099.
	Betalningar	1,783.	2,103.	1,755.	1,282.	1,262.	976.	938.	10,099.

3.2.2. Beräknad inverkan på driftsanslagen

- ☐ Förslaget eller initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- ☒ Förslaget eller initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Mål- och resultatbeteckning ↓			År n 2020.		År n+1 2021.		År n+2 2022.		År n+3 2023.		År n+4 2024.		År n+5 2025.		År n+6 2026.		TOTALT	
	RESULTAT																	
	Typ ²²	Genomsnittliga kostnader	Nej	Kostn .	Nej	Kostn .	Nej	Kostn .	Nej	Kostn .	Nej	Kostn .	Nej	Kostn .	Nej	Kostn .	Totalt antal	Total kostnad
MÅL: Tillhandahålla och underhålla harmoniserade programvar och specifikationer för det harmoniserade gränssnittet, förfaranden och																		
Harmoniserade gränssnitt, förfaranden och uppgifter,	Kostnader för programvara			0,189.		0,234.		0,185.		0,119.		0,116.		0,076.		0,071.		0,990 .
	Förvaltningstjänster			0,378.		0,468.		0,371.		0,238.		0,232.		0,152.		0,141.		1,981 .
	Förvaltningstjänster för intressenter			0,567.		0,701.		0,555.		0,356.		0,348.		1,228.		0,212.		2,967 .
	Tekniska specifikationer			0,151.		0,187.		0,148.		0,095.		0,093.		0,061.		0,057.		0,792 .
	Infrastruktur			0,063.		0,078.		0,062.		0,040.		0,039.		0,025.		0,024.		0,330 .
Delsumma för specifikt mål nr 1				1 34		1,66		1,32		0,84		0,82		0,54		0,50		7,06 1.

²²

Resultaten som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

		9.		9.		1.		8.		8.		2.		4.		
TOTALA KOSTNADER		1 34 9.		1,66 9.		1,32 1.		0,84 8.		0,82 8.		0,54 2.		0,50 4.		7,061 .

3.2.3. Beräknad inverkan på anslag av administrativ natur

3.2.3.1 Sammanfattning

- ☐ Förslaget eller initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- ☒ Förslaget eller initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n 2020.	År n+1 2021.	År n+2 2022.	År n+3 2023.	År n+4 2024.	År n+5 2025.	År n+6 2026.	TOTALT
--	---------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	--------

RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	3,038.
Övriga administrativa utgifter	-	-	-	-	-	-	-	-
Delsumma RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	3,038.

För belopp utanför RUBRIK 5 ²³ i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser	-	-	-	-	-	-	-	-
Andra utgifter av administrativ natur	-	-	-	-	-	-	-	-
Delsumma för belopp utanför RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	-	-	-	-	-	-	-	-

TOTALT	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	0,434.	3,038.
---------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

De anslag som krävs för personalbehov och andra kostnader av administrativt slag ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

²³

Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

3.2.3.2 Beräknat personalbehov

- ☐ Förslaget eller initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk
- ☒ Förslaget eller initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

	År n 2020.	År n+1 2021.	År n+2 2022.	År n+3 2023.	År n+4 2024.	År n+5 2025.	År n+6 2026.
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
XX 01 01 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	2.	2.	2.	2.	2.	2.	2.
XX 01 01 02 (vid delegationer)							
XX 01 05 01 (indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 01 (direkta forskningsåtgärder)							
• Extern personal (i heltidsekvivalenter: heltidsekvivalenter)²⁴							
XX 01 02 01 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)	2.	2.	2.	2.	2.	2.	2.
XX 01 02 02 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna)							
XX 01 04 ²⁵ aa	- vid huvudkontoret						
	- vid delegationer						
XX 01 05 02 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 02 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med direkta forskningsåtgärder)							
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
TOTALT	4.	4.	4.	4.	4.	4.	4.

XX motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	Politisk uppföljning, styrningsmekanism (hantering av intressenter) och projektsamordning (programförvaltningsverksamhet)
Extern personal	Stödja arbetet med strategiuppföljning, styrmekanismen och projektsamordningen (Programstödsverksamhet)

²⁴ [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

²⁵ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

3.2.4. *Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen*

- X Förslaget eller initiativet är förenligt med den gällande fleråriga budgetramen
- ☐ Förslaget eller initiativet kräver omfördelningar under den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen

Förklara i förekommande fall vilka ändringar i planeringen som krävs, och ange berörda budgetrubriker och belopp.

Ej tillämpl. budgetpost för strategistöd – ingen omprogrammering krävs

- ☐ Förslaget eller initiativet förutsätter att flexibilitetsmekanismen utnyttjas eller att den fleråriga budgetramen revideras.

Beskriv behovet av sådana åtgärder, och ange berörda rubriker i budgetramen, budgetrubriker i den årliga budgeten samt belopp.

Icke tillämpl.

3.2.5. *Bidrag från tredje part*

- Det ingår inga bidrag från tredje part i det aktuella förslaget eller initiativet

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- ☒ Förslaget eller initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- ☐ Förslaget eller initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
 - ☐ Påverkan på egna medel
 - ☐ Påverkan på ”diverse inkomster”

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga budgetens inkomstdel:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets eller initiativets inverkan på inkomsterna ²⁶						
		År N	År N+1.	År N+2.	År N+3.	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
Artikel								

Ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs i de fall där inkomster i diversekategorin kommer att avsättas för särskilda ändamål.

--

Ange med vilken metod inverkan på inkomsterna har beräknats.

--

²⁶

När det gäller traditionella egna medel (tullar och sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 25 % avdrag för uppbördskostnader.