

Bruxelles, den 17.5.2018
COM(2018) 278 final

2018/0139 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om oprettelse af et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt og ophævelse af direktiv
2010/65/EU**

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Teknologiske forandringer finder sted overalt i samfundet og økonomien og har indflydelse på EU-borgernes liv. Transport er ingen undtagelse fra denne tendens. Mobilitetslandskabet forandres markant af de nye teknologier. På dette grundlag må EU og dens brancher tage udfordringen op for at blive førende i verden inden for innovation, digitalisering og dekarbonisering. Kommissionen har derfor indført et omfattende tiltag, der skal sikre, at EU's mobilitetspolitik afspejler disse politiske prioriteter i form af tre pakker kaldet "Europa i bevægelse".

Efter strategien for lavemissionsmobilitet indførte Kommissionen to mobilitetspakker i maj og november 2017. Disse pakker fremlagde en positiv dagsorden, der leverede resultater i forhold til strategien for lavemissionsmobilitet og sikrede en glidende overgang mod miljøvenlig, konkurrencedygtig og forbundet mobilitet for alle. Europa-Parlamentet og Rådet bør sikre hurtig vedtagelse af disse forslag.

Dette initiativ er en del af den tredje "Europa i bevægelse"-pakke, som leverer på den nye strategi for industriel politik fra september 2017 og er designet til at fuldføre den proces, der skal gøre Europa i stand til at høste alle fordelene ved moderniseringen af mobiliteten. Det er afgørende, at fremtidens mobilitetssystem er sikkert, miljøvenligt og effektivt for alle EU-borgere. Målet er at gøre europæisk mobilitet mere sikker og tilgængelig, europæisk industri mere konkurrencedygtig, europæiske jobs mere sikre, samt at blive mere miljøvenlige og bedre tilpassede kravet om at håndtere klimaforandringerne. Dette vil kræve fuld forpligtelse fra EU, medlemsstaterne og de interesserede parter, ikke mindst i forbindelse med styrkelse af investeringer i transportinfrastruktur.

Søtransportoperatører står over for en bred vifte af juridiske meldekrav, hver gang et skib ankommer til eller afgår fra en havn (et havnekald). Det faktum, at meldekravene ikke er harmoniserede, enten mellem forskellige politikområder inden for medlemsstater eller mellem medlemsstater, medfører en tung administrativ byrde for sådanne operatører. Der foretages årligt over to millioner havnekald i EU. Personale i søfartssektoren bruger årligt ca. 4,6 millioner timer i alt på meldinger.

Europarådet fremhævede problemet i dets Valletta-erklæring fra 2017 om havpolitik¹ og i Rådets konklusioner fra den 8. juni 2017² vedrørende prioriteter for EU's søfartspolitik indtil 2020. Det understregede behovet for at nedbringe den administrative byrde for søtransport ved at tilvejebringe forenklede, digitaliserede og harmoniserede meldeprocedurer for skibe. Det gentog

¹ Valletta-erklæring: Prioriteter for EU's søfartspolitik indtil 2020: Konkurrencedygtighed, dekarbonisering, digitalisering for at sikre global forbundethed, et effektivt indre marked og en søfartsklynge i verdensklasse, Valletta, 29. marts 2017, https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_the_EU_maritime_transport_policy.pdf

² Rådets konklusioner vedrørende Prioriteter for EU's søfartspolitik indtil 2020: Konkurrencedygtighed, dekarbonisering, digitalisering for at sikre global forbundethed, et effektivt indre marked og en søfartsklynge i verdensklasse, vedtaget af Rådet ved dets 3545. møde den 8. juni 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9976-2017-INIT/en/pdf>

denne meddelelse i sine konklusioner fra den 5. december 2017 vedrørende digitalisering af transport³. Søtransportoperatører giver også udtryk for store bekymringer omkring situationen.

Problemet blev analyseret i en evaluering af meldeformalitetsdirektiv 2010/65/EU, som blev udført som en del af kvalitetskontrollen af EU's søfartspolitik, der blev foretaget i 2016-2017. Denne evaluering bekræftede analysen af problemet.

Formålet med dette forslag er at adressere det aktuelle ikke-harmoniserede meldemiljø for skibe. Det foreslåede nye europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt samler på en koordineret og harmoniseret måde alle meldinger forbundet med et havnekald. Dette vil til gengæld også forbedre den indbyrdes anvendelighed og forbindelse mellem de relevante systemer, hvorved data kan deles og genanvendes mere effektivt efter behov.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Forslaget supplerer og støtter de overordnede mål for EU's transportpolitik. Det yder vigtige input til initiativet for et europæisk søtransportområde uden barrierer og støtter både EU's politik vedrørende nedbringelse af transportsektorens emissioner og EU's sociale transportdagsorden.

Det hænger tæt sammen med og stemmer overens med direktivet for trafikovervågnings- og trafikinformationssystemer for skibsfarten⁴. Forslaget er også foreneligt med initiativet for elektronisk fragttransportinformation, hvad angår godkendelse af fragttransportrelateret information og certifikater i digitalt format foretaget af myndigheder, der udfører transportrelaterede eftersyn i EU-baglandet.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget støtter Europa-Kommissionens REFIT-programs mål om nedbringelse af den administrative byrde samt forenkling. Det er foreneligt med Kommissionens overordnede mål om øget konkurrencedygtighed, problemfri drift af det indre marked og en højere effektivitet via digitalisering.

Forslaget supplerer mere specifikt digitaliseringsindsatsen fremført af EU-toldkodekset ved at tage et skridt mod et mere forbundet meldemiljø for transport- og toldformaliteter.

2. **RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET**

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for handling er artikel 100, stk. 2, i traktaten: "Europa-Parlamentet og Rådet kan efter den almindelige lovgivningsprocedure fastsætte passende bestemmelser vedrørende sø- og luftfart."

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Det indre marked er ekstremt vigtigt for søtransporten; kun 9 % af søhandel inden for EU er national, mens 25 % ligger i kategorien for handel inden for EU og 66 % i kategorien for handel med lande uden for EU. Havne er desuden ikke den endelige destination for varer transporteret ad

³ Rådets konklusioner vedrørende *digitaliseringen af transport*, vedtaget af Rådet ved dets 3581. møde den 5. december 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15431-2017-INIT/en/pdf>

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (EUT L 208 af 5.8.2002, s. 10)

søvejen. Via baglandsforbindelser kommer en stor andel af de varer, der passerer igennem havne, fra eller fortsætter til en anden medlemsstat. Det er derfor i EU's interesse at sikre, at havnekald fungerer uden problemer, både af hensyn til det bredere indre transportmarked og for at forbedre rentabiliteten af de betragtelige økonomiske investeringer og grænseoverskridende forretningsinteresser forbundet til sektoren.

EU's meldemiljø for skibsdrift i forbindelse med et havnekald kan sandsynligvis ikke harmoniseres alene igennem handling på enten nationalt eller internationalt niveau. Der findes ikke noget internationalt forum, der muliggør vedtagelsen af sådanne omfattende og bindende bestemmelser.

Erfaringer viser også utilstrækkeligheden af frivillige harmoniseringstiltag. Eksisterende ikke-bindende retningslinjer og almindelig interaktion mellem medlemsstaterne har ikke forbedret situationen eller resulteret i harmoniserede grænseflader, dataformater eller meldeprocedurer.

EU er derfor det passende niveau, hvorpå dette problem skal tages op. Problemet er grænseoverskridende, og der kan kun effektivt opnås væsentlige resultater igennem en fælles, sammenhængende ramme, der adresserer paneuropæiske behov.

- **Proportionalitet**

Forslaget er designet til at undgå en uforholdsmæssigt stor administrativ byrde på skibsdriften. Det bygger på den eksisterende struktur af nationale miljøer med ét kontaktpunkt og på internationale standarder og dataformater samt EU-standarder og -dataformater. Omkostningerne for medlemsstaterne og branchens interesserede parter vil derfor være begrænsede; sådanne omkostninger overgås tydeligt at de direkte og indirekte fordele ved en mindsket administrativ byrde og mere effektive informationsudvekslinger. Konsekvensanalysen af forslagens omkostningseffektivitet, effektivitet og proportionalitet konkluderede, at forslaget skaber betydelig merværdi.

Forslaget går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå målene; det adresserer de primære kilder til problemet og kommer med en decentraliseret, men harmonisk løsning. EU og medlemsstaterne vil dele ansvaret for meldemiljøet.

- **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Konsekvensanalysen har fastslået, at direktiv 2010/65/EU skal revideres for at nå dets mål. En regulering er et mere passende middel til at sikre, at grænseflader, dataformater og meldeprocedurer harmoniseres effektivt, og at disse tiltag implementeres på en konsekvent og gennemsigtig måde.

Der foreslås også gennemførelsesforanstaltninger på grund af initiativets tekniske art samt sandsynligheden for, at det vil skulle justeres regelmæssigt i lyset af tekniske og juridiske ændringer.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Den evaluering, der blev udført i 2016-2017 som en del af kvalitetskontrollen af søfartspolitikken, fandt, at direktiv 2010/65/EU ikke var tilstrækkeligt effektiv eller produktiv, selvom dets mål fortsat var meget relevante. Konklusionen var, at der var et betragteligt

potentiale for yderligere forenkling og for nedbringelse af den administrative byrde for søfartsoperatører.

Der blev identificeret tre problemer. For det første er der mangel på harmonisering mellem de nationale søfartsmiljøer med ét kontaktpunkt til skibsmelding. Grænseflader, dataformater og meldeprocedurer varierer mellem medlemsstater og nogle gange mellem havne. Direktiv 2010/65/EU angav ikke nogen bindende specifikationer for nationale miljøer med ét kontaktpunkt. Det resulterende meldemiljø er derfor forskelligartet og fragmenteret.

For det andet samler det aktuelle system for koordinering af meldinger via nationale miljøer med ét kontaktpunkt kun nogle af de juridiske meldepligter, som skibene står over for. Nationale og lokale meldekrav bedes ofte indsendt via andre kanaler end det nationale miljø med ét kontaktpunkt. Andre EU-meldeformaliteter, f.eks. de fleste toldformaliteter, foregår via dedikerede nationale og transeuropæiske told-IT-systemer.

For det tredje findes der et ineffektivt datadelingsmiljø i de fleste medlemsstater og inden for EU som helhed. Søfartsoperatører bliver derfor ofte bedt om at indsende den samme information flere gange for det samme havnekald. Hvis informationsudvekslinger mellem myndigheder blev mere effektiv, kunne denne dobbelte melding undgås, hvilket er i tråd med EU's mål om at rette sig efter princippet om kun at melde én gang.

- **Høringer af interesserede parter**

Disse høringer blev afholdt i tråd med retningslinjerne for bedre regulering. Der blev afholdt en offentlig online høring fra den 25. oktober 2017 til den 18. januar 2018. Spørgeskemaet var tilgængeligt på alle officielle EU-sprog. I alt 91 respondenter svarede. Denne offentlige høring blev suppleret af mere specifikke, målrettede høringer afholdt via workshops, interviews og andre begivenheder og via mere detaljerede online spørgeskemaer til de primære interessentgrupper. 418 interesserede parter deltog i høringsprocessen.

Der blev ydet en særlig indsats for at kontakte små og mellemstore virksomheder (SMV'er) i søtransportsektoren via SMV-netværket for at informere dem om muligheden for at deltage i høringsprocessen. Kommissionen kontaktede også de relevante europæiske arbejdsmarkedsparter (søtransportprofessionelle og handelsunioner i søfartssektoren⁵) for at invitere dem til at deltage i høringen.

Høringerne af de interesserede parter bekræftede analysen af problemet og tydeliggjorde, hvilke grupper af interesserede parter der foretrak de forskellige politiske løsningsmodeller. Interesserede parter fra de fleste kategorier sagde, at de foretrak et integreret, omfattende meldemiljø, der inkluderede både told- og transportmelding. 82 % af de respondenter, der deltog i den åbne offentlige høring, sagde, at det ville være mest effektivt at håndtere disse problemer på EU-niveau. Det fleste interesserede parter angav, at deres største prioritet var EU-harmonisering, da dette kan medføre betragtelige fordele og nedbringe den administrative byrde. Andre fremhævede prioriteter var overskuelig databaseskyttelse og mere effektive datastrømme og datadeling.

Rederier og skibs-/fragtagenter foretrak en centraliseret løsning på harmonisering, mens medlemsstaternes myndigheder og havne foretrak en løsning baseret på de eksisterende miljøer med ét kontaktpunkt.

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

Efter nøje at have overvejet og analyseret disse input foreslår Kommissionen et kompromis, som vil sikre harmonisering på baggrund af decentraliserede, men forbundne nationale miljøer med ét kontaktpunkt.

- **Indsamling og anvendelse af information/ekspertise**

Forslaget er baseret på undersøgelse af de faktiske omstændigheder, information leveret af relevante eksperter og på økonomiske modeller for estimering af omkostninger og fordele, inklusive modellering af indirekte effekter og forventet skift af transportmetode fra vej- til vandtransport. Et team af eksterne konsulenter skitserede en støtteundersøgelse af omkostninger og konsekvenser.

Kommissionens eksperter fra forskellige politiske områder blev tæt involveret for at sikre komplementaritet og ensartethed mellem initiativet vedrørende meldemiljø og andre EU-politikker (f.eks. eGovernment-byggeklodser, toldpolitik, databeskyttelsesproblemstillinger).

- **Konsekvensanalyse**

Efter to løsningsmodeller blev kasseret i første runde af analysen, beskæftigede konsekvensanalysen sig med yderligere seks primære politiske løsningsmodeller i detaljer. Løsningsmodellerne er baseret på to primære politiske valgmuligheder: redskabet til opnåelse af harmonisering og omfanget af data/melding, der skal medtages i det harmoniserede datasæt.

Der blev analyseret tre realistiske løsningsmodeller for harmoniseringsarkitekturen:

- (a) Bindende tekniske specifikationer til opnåelse af harmoniserede meldingsgateways som front-end til de nationale miljøer med ét kontaktpunkt (for hvilke det fulde ansvar hviler på medlemsstaterne);
- (b) Harmoniserede meldingsgateways som front-end til de nationale miljøer med ét kontaktpunkt, baseret på et fælles IT-løsningsmodul udviklet på EU-niveau og koblet til hvert nationale miljø med ét kontaktpunkt (fælles ansvar i EU/medlemsstaten); eller
- (c) En central meldingsgateway på EU-niveau (EU's ansvar).

Hvad angår omfanget, kan det være enten 1) omfattende eller 2) begrænset. Et omfattende omfang inkluderer både told- og transportanmeldelse, mens den begrænsede løsningsmodel ville holde transportmeldingsmiljøet adskilt fra toldformalitetensmiljøet.

	A: Harmoniserede nationale miljøer med ét kontaktpunkt: tekniske specifikationer	B: Harmoniserede nationale miljøer med ét kontaktpunkt: fælles IT-løsning	C: Central meldingsgateway	D: Obligatorisk PCS (kasseret)
1. Omfattende løsning med ét kontaktpunkt	Løsningsmodel A1	Løsningsmodel B1	Løsningsmodel C1	<i>Løsningsmodel D1</i>
2. Adskilte kontaktpunkter for told/søfart	Løsningsmodel A2	Løsningsmodel B2	Løsningsmodel C2	<i>Løsningsmodel D2</i>

Løsningsmodellen for at basere harmonisering på et system af obligatoriske havnefællesskabssystemer (handelsplatforme) blev kasseret tidligt i analysen, da færre end halvdelen af alle EU-havne har sådanne systemer i dag. Det blev vurderet uforholdsmæssigt og ikke i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet at gøre havnefællesskabssystemer obligatoriske. Det ville også have pådraget høje ekstraomkostninger for både medlemsstater og branchen.

Den primære konsekvens af de analyserede løsningsmodeller er at nedbringe den administrative byrde for søfartsoperatørerne. Dette vil til gengæld styrke effektiviteten og konkurrencedygtigheden af søtransport med en lille forskydning mellem transportmetoder (fra vej- til vandtransport) som det mest sandsynlige resultat. Det vil også forbedre skibsførernes jobkvalitet og gøre faget mere attraktivt. Fordelene er væsentligt højere i scenariet med et omfattende omfang end i løsningsmodellen med det begrænsede omfang.

Omkostningerne opstår primært fra behovet for at tilpasse og vedligeholde de tekniske specifikationer og IT-systemer, hvorpå de harmoniserede meldingsgateways vil blive baseret. Sammenlignet med basislinjeomkostningerne ved at drive de nationale miljøer med ét kontaktpunkt i dag vil både medlemsstaterne og EU være nødt til at foretage en engangsinvestering, og de årlige driftsomkostninger vil være en smule højere. Omkostningen for søfartsoperatører anslås at blive stort set ubetydelig.

Accept af de centraliserede løsningsmodeller C1 og C2 er lav blandt medlemsstaterne, men høj blandt søfartsoperatørerne. Medlemsstaterne foretrak løsningsmodellerne baseret på den nationale miljøer med ét kontaktpunkt, men søfartsoperatørerne var bekymrede for, hvorvidt de decentraliserede løsningsmodeller var compatible med harmoniseringens mål. Selvom løsningsmodel B1 ikke var førstevalget blandt nogen af interessentgrupperne ved høringerne, repræsenterer den et passende kompromis, som er acceptabelt for alle primære interessentkategorier og kombinerer den decentraliserede tilgang med en fuldt harmoniseret front-end mod søfartsoperatørerne.

Løsningsmodel B1 og C1 forventes at være de mest effektive, eftersom de adresserer alle de anliggender, der giver problemer, og er de løsningsmodeller, som har størst sandsynlighed for at skabe fuld harmonisering af grænseflader og dataformater. Løsningsmodel B1 og B2 indebærer færre risici end løsningsmodel C1 og C2.

Selvom løsningsmodel B2 ville være den billigste at indføre, ville den også give væsentligt mindre fordele for søfartsoperatørerne (trade-off). Løsningsmodel B1 var mest omkostningseffektiv. Cost-benefit-resultaterne er tydeligt positive for alle løsningsmodellerne.

Derfor foretrækkes **løsningsmodel B1**, baseret på cost-benefit-forholdet, accept fra de interesserede parter og forventet effektivitet og risikovurdering. Denne medfører en forventet samlet ekstraomkostning på EUR 29,4 millioner mellem 2020 og 2030 og forventede nye fordele på 22-25 millioner sparede personaletimer i den samme periode. Denne løsningsmodel giver den største fordel til en acceptabel omkostning. Den vil sikre et harmoniseret meldemiljø, mens den eksisterende opsætning med nationale miljøer med ét kontaktpunkt respekteres, og der gøres brug af de investeringer, der allerede er foretaget. Byrden på medlemsstaterne mindskes ved at give den samme softwarepakke, som er udviklet på EU-niveau, til alle.

Konsekvensanalyserapporten er blevet drøftet med Kommissionens Udvalg for Forskriftskontrol, som udsendte en positiv udtalelse med kommentarer⁶.

- **Måltrettet regulering og forenkling**

Da der er tale om en revision af en gældende retsakt, der falder ind under Kommissionens program for måltrettet og effektiv regulering (REFIT), har Kommissionen undersøgt forskellige muligheder for at forenkle og reducere byrderne. Analysen viser, at betydelig forenkling og forbedret effektivitet er mulig ved at nedbringe den administrative byrde for søfartsoperatører, som er forpligtede til at opfylde juridiske krav i forbindelse med et havnekald.

Den administrative byrde forventes at blive mindsket takket være 1) harmoniserede grænseflader, procedurer og dataformater; 2) bestemmelse af ét enkelt kontaktpunkt for melding; 3) mere effektiv genanvendelse af data, hvilket medfører, at der kun skal meldes én gang, og at dobbeltmelding elimineres. En omfattende koordinationsmekanisme for alle havnekaldsrelaterede meldinger for en søfartsoperatør vil sammen med fuldt harmoniserede dataformater, anmeldelsesprocedurer og grænseflader frigøre en stor mængde tid, som personalet kan bruge på andre opgaver, især dem, der har med det centrale forretningsområde, sikkerhed og tryghed at gøre.

Forenklingselementerne kvantificeres til et anslået beløb på **22-25 millioner personaletimer i perioden 2020-2030, svarende til en værdi på EUR 625-720 millioner** for søfartsoperatører.

Den forenklede og harmoniserede indberetning vil særligt gavne små og mellemstore virksomheder og mikrovirksomheder, som er forholdsmæssigt mere sårbare over for ineffektiv administration og tabte personaletimer.

Forslaget bidrager også til digitalisering og bedre informationsstrømme, hvilket er foreneligt med den "digitale kontrol".

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget påvirker retten til beskyttelse af personoplysninger, der garanteres i artikel 8 i koncessionen. Enhver behandling af personoplysninger under forslaget skal foretages i overensstemmelse med EU-lovgivningen for beskyttelse af personoplysninger, særligt den generelle forordning om databeskyttelse.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Den foretrukne løsningsmodel vil påvirke budgettet for Kommissionen. De forventede omkostninger for udvikling af IT-tjenester og IT-systemer er op til EUR 13,5 millioner over de 11 år fra 2020 til 2030. Kommissionen foreslår, at dens omkostninger dækkes af budgetposten *Aktiviteter til støtte for den europæiske transportpolitik og passagerers rettigheder, herunder kommunikationsaktiviteter* (budgethenvisning 06.02.05).

Der vil ikke påkræves nogen yderligere budget- eller personaleressourcer fra EU-budgettet under den flerårige finansielle ramme. Dette initiativ har ikke til hensigt på forhånd at dømme Kommissionens forslag til den næste flerårige finansielle ramme.

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

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Kommissionen vil følge fremgangen, konsekvenserne og resultaterne af dette initiativ via et sæt overvågnings- og evalueringsmekanismer. Disse vil måle fremgangen mod det nye forslags specifikke målsætninger.

Anmodninger om information (rapporter, svar på spørgeundersøgelser) vil blive nøje afbalanceret for at undgå at placere yderligere byrder på interesserede parter ved at skabe et uforholdsmæssigt stort antal nye indberetningsanmodninger.

En overvågningsrapport baseret på de identificerede indikatorer i konsekvensanalysen bør fungere som første skridt. Denne bør følges af en evalueringsfase. Fem år efter den dato, hvor det juridiske forslag skal implementeres, vil Kommissionen påbegynde en kontrol af, hvorvidt initiativets målsætninger er nået. Dette vil blive gjort på baggrund af medlemsstaternes rapporter, spørgeundersøgelser blandt interesserede parter og andre former for input (f.eks. klager) fra søfartsoperatører. Efterfølgende vil evalueringen indgå i fremtidige beslutningsprocesser for at sikre, at der foretages de nødvendige justeringer for at nå målsætningerne.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Forslaget består af seks kapitler, hvor det første og sidste introducerer det generelle omfang og nogle tværgående bestemmelser. Kapitel II-IV giver mere detaljeret information om omfanget og de tekniske instrumenter, mens kapitel V beskriver den generelle forvaltning af det europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt (EMSWe).

- I. Generelle bestemmelser
- II. EMSWe-datasæt
- III. Rapportering
- IV. Fælles tjenester
- V. Koordinering af EMSWe-aktiviteterne
- VI. Afsluttende bestemmelser

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**om oprettelse af et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt og ophævelse af direktiv 2010/65/EU**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særligt artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁷,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁸,

efter den almindelige lovgivningsprocedure,

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU⁹ kræver, at medlemsstater accepterer opfyldelsen af meldepligterne for skibe, der ankommer til og afgår fra havne i Unionen, i elektronisk format og at sikre deres transmission via ét enkelt kontaktpunkt for at facilitere søtransport.
- (2) Søtransport er rygraden i handel og kommunikation inden for og ud over det indre marked. For at facilitere søtransporten og for yderligere at nedbringe de administrative byrder for rederiselskaberne bør informationsprocedurerne for opfyldelse af de meldepligter, der er pålagt rederiselskaberne af Unionens retsakter og national lovgivning i medlemsstaterne, forenkles og harmoniseres yderligere.
- (3) Denne forordning sigter mod facilitering af transmissionen af information. Anvendelse af denne forordning bør ikke ændre substansen af meldepligterne og bør ikke påvirke efterfølgende opbevaring og behandling af information på EU-niveau eller nationalt niveau.
- (4) Det eksisterende nationale miljø med ét kontaktpunkt i hver medlemsstat bør bibeholdes som grundlaget for det europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt ("EMSW"). De nationale miljøer med ét kontaktpunkt bør udgøre et omfattende meldekontaktpunkt for søtransportoperatører, som udfører funktionaliteterne for dataindsamling fra klarererne og datadistribution til alle relevante kompetente myndigheder.

⁷ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁸ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU af 20. oktober 2010 om meldeformaler for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF (EUT L 283 af 29.10.2010, s. 1).

- (5) Front-end-grænsefladerne på disse nationale miljøer med ét kontaktpunkt bør på klarerernes side harmoniseres på EU-niveau for at facilitere melding og yderligere nedbringe den administrative byrde. Denne harmonisering opnås i alle nationale miljøer med ét kontaktpunkt ved hjælp af anvendelse af en fælles grænsefladesoftware til udveksling af information fra system til system udviklet på EU-niveau. Medlemsstaterne bærer ansvaret for integration og administration af dette grænseflademodul samt regelmæssig og rettidig opdatering af softwaren, når Kommissionen gør nye versioner tilgængelige. Kommissionen bør udvikle modulet og levere opdateringer efter behov.
- (6) Nye digitale teknologier udgør evigt voksende muligheder for at øge effektiviteten af søtransportsektoren og for at nedbringe den administrative byrde. For at kunne opsamle fordelene ved sådanne nye teknologier så tidligt som muligt bør Kommissionen have beføjelser til at ændre de tekniske specifikationer, standarder og procedurer for det harmoniserede meldemiljø ved hjælp af vedtagelse af akter. Nye teknologier bør også tages i betragtning, når denne forordning er blevet gennemgået.
- (7) Der bør tilvejebringes tilstrækkelig støtte til og information om processen og de tekniske krav i forbindelse med brug af nationale miljøer med ét kontaktpunkt til klarerere via let tilgængelige og brugervenlige nationale websteder med fælles "se og føle"-standarder.
- (8) Konventionen om lettelse af international samfærdsel ad søvejen (FAL-konventionen)¹⁰ angiver, at de offentlige myndigheder i alle tilfælde kun bør kræve essentiel meldingsinformation og holde antallet af punkter på et minimum.
- (9) For at gøre det muligt at anvende EMSWe er det nødvendigt at fastlægge et omfattende EMSWe-datasæt, som bør dække alle de informationselementer, der potentielt kan blive anmodet om af de nationale myndigheder eller havneoperatører til administrative eller driftsmæssige formål, når et skib foretager et havnekald. Eftersom omfanget af meldepligterne varierer mellem medlemsstaterne, bør et nationale miljø med ét kontaktpunkt i en given medlemsstat designes til at acceptere EMSWe-datasættet uden modifikationer og se bort fra alle informationer, der ikke er relevante for medlemsstaten.
- (10) De relevante meldepligter indeholdt i Unionens og de internationale retsakter bør angives i bilaget til denne forordning. Disse meldepligter bør udgøre grundlaget for fastlæggelse af det omfattende EMSWe-datasæt. Bilaget bør også henvise til de relevante kategorier af meldepligter på nationalt niveau, og medlemsstaterne bør være i stand til at anmode Kommissionen om at ændre EMSWe-datasættet på baggrund af meldepligter indeholdt i deres nationale lovgivning. Den EU-retsakt, som ændrer EMSWe-datasættet på baggrund af en meldepligt indeholdt i den nationale lovgivning, bør indeholde udtrykkelig henvisning til den pågældende nationale lovgivning.
- (11) Når informationen fra det nationale miljø med ét kontaktpunkt udsendes til de kompetente myndigheder, skal transmissionen overholde de fælles datakrav, -formater og -koder for de meldepligter og -formaliteter, der er angivet i Unionens lovgivning, som kan ses i bilaget, og foretages via de IT-systemer, der er fastlagt deri, f.eks. de elektroniske databehandlingsteknikker, der henvises til i artikel 6, stk.1, i forordning (EF) nr. 952/2013.
- (12) Vedtagelsen af denne forordning bør tage hensyn til SafeSeaNet-systemerne, der er oprettet på nationalt niveau og EU-niveau, og som bør fortsætte med at facilitere

¹⁰ Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) konvention om lettelse af international samfærdsel ad søvejen (FAL-konventionen), vedtaget den 9. april 1965 og ændret den 8. april 2016, standard 1.1.

udveksling og distribution af information modtaget via det nationale miljø med ét kontaktpunkt mellem medlemsstaterne i henhold til direktiv 2002/59.

- (13) Havne er ikke den endelige destination for varer. Effektiviteten af skibshavnekaldene påvirker hele logistikkæden relateret til transporten af varer og passagerer til og fra havnene. For at sikre indbyrdes anvendelighed, multimodalitet og ubesværet integration af søtransport med den generelle logistikkæde og for at facilitere andre transportmetoder bør de nationale miljøer med ét kontaktpunkt give mulighed for udveksling af relevant information, f.eks. ankomst- og afgangstider, med lignende rammer udviklet til andre transportmetoder.
- (14) For at forbedre effektiviteten af søtransport og for at begrænse duplikering af information, som skal leveres til driftsmæssige formål, når et skib foretager et havnekald, bør den information, som klarereren angiver til et nationale miljø med ét kontaktpunkt, også deles med visse andre enheder, f.eks. havne- og terminaloperatører.
- (15) Forordning (EF) nr. 952/2013 angiver, at varer, som bringes ind i Unionens toldområde, skal dækkes af en summarisk indgangsangivelse, som skal indsendes elektronisk til toldmyndighederne. I lyset af vigtigheden af informationen om den summariske indgangsangivelse til administration af sikkerhed og finansielle risici er et specifikt elektronisk system til indsendelse og administration af de summariske indgangsangivelser i øjeblikket under udvikling. Derfor vil det ikke være muligt at indgive en summarisk indgangsangivelse via de nationale miljøer med ét kontaktpunkt. I betragtning af, at nogle af dataelementerne indsendt med den summariske indgangsangivelse også er påkrævede for gennemførelsen af andre told- og søtransportmeldingsformaliteter, når et skib foretager et kald i en havn i Unionen, bør det europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt dog være i stand til at behandle dataelementerne i den summariske indgangsangivelse. Man bør også forestille sig muligheden for, at det nationale miljø med ét kontaktpunkt kan indhente relevant information, der allerede er indsendt via den summariske indgangsangivelse.
- (16) For at muliggøre genanvendelse af den information, der er angivet via de nationale miljøer med ét kontaktpunkt, og facilitere indsendelse af information af klarereren er det nødvendigt at skabe fælles databaser. En EMSWe-skibsdatabase bør indeholde en referenceliste over skibsoplysninger og deres meldefritagelser som indberettet til de respektive nationale miljøer med ét kontaktpunkt. For at facilitere indsendelse af information af en klarerer bør en fælles lokationsdatabase (CLD) indeholde en referenceliste over lokationskoder, som inkluderer FN's kode for handels- og transportlokationer (UN/LOCODE), SafeSeaNet-specifikke koder samt havnefacilitetskoder som registreret i Global Integrated Shipping Information System (GISIS) i Den Internationale Søfartsorganisation. En fælles database over farligt materiale bør ydermere inkorporere en liste over farlige og forurenende varer, som skal meddeles til de nationale miljøer med ét kontaktpunkt i henhold til det ændrede direktiv 2002/59/EF og IMO FAL-formular 7, hvor der tages hensyn til de relevante dataelementer fra IMO-konventionerne og -koderne.
- (17) Kompetente myndigheders behandling af personoplysninger inden for rammen af denne forordning skal overholde Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679. Kommissionens behandling af personoplysninger inden for rammen af denne forordning skal overholde bestemmelserne i forordning [ny forordning, der erstatter forordning 45/2001, vedrørende behandling af personoplysninger af fællesskabsinstitutionerne].

- (18) EMSWe og de nationale miljøer med ét kontaktpunkt skal ikke angive andre grundlag for behandling af personoplysninger end det, der kræves for deres funktion, og skal ikke benyttes til at tildele nogen nye adgangsrettigheder til personoplysninger.
- (19) Beføjelsen til at indføre akter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde bør delegeres til Kommissionen for at supplere denne forordning ved at oprette EMSWe-datasættet og ved at fastlægge definitioner, kategorier og dataspecifikationer for dataelementerne. Samme beføjelse bør delegeres til Kommissionen for at ændre bilaget til at inkorporere de meldepligter, der findes på nationalt niveau, samt at tage hensyn til alle nye meldepligter, der indføres i EU-retsakterne. Kommissionen skal sikre, at de fælles datakrav, -formater og -koder, der er fastlagt i de af Unionens retsakter samt internationale retsakter, der er angivet i bilaget, respekteres. Det er også vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (20) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹¹.
- (21)
- (22) Kommissionen bør især tildeles gennemførelsesbeføjelser til at indføre og efterfølgende ændre EMSWe-datasættet samt indføre de funktionelle og tekniske specifikationer, mekanismer til kvalitetskontrol og procedurer for udrulning, vedligeholdelse og anvendelse af det harmoniserede grænseflademodul og de relaterede harmoniserede elementer i de nationale miljøer med ét kontaktpunkt. Kommissionen bør tildeles gennemførelsesbeføjelser til at indføre de tekniske specifikationer, standarder og procedurer for fælles tjenester for EMSWe.
- (23) Denne forordning bør bygge på Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014¹², som fastlægger betingelserne, under hvilke medlemsstaterne anerkender visse midler til elektronisk identifikation af naturlige og juridiske personer, der hører under en anden medlemsstats meddelte elektroniske identifikationsordning. Forordning (EU) nr. 910/2014 angiver betingelserne for, at brugere kan benytte deres midler til elektronisk identifikation og autentifikation for at få adgang til online offentlige tjenester i grænseoverskridende situationer.
- (24) Kommissionen bør foretage en evaluering af denne forordning. Der bør indsamles information for at informere denne evaluering og muliggøre vurdering af lovgivningens præstation i forhold til dens målsætninger.

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked og om ophævelse af direktiv 1999/93/EF (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 73-114).

- (25) Forordning 2010/65/EU bør derfor ophæves, gældende fra datoen for anvendelsen af denne forordning.
- (26) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse blev hørt i overensstemmelse med artikel 28, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001¹³ —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Kapitel I

Generelle bestemmelser

Artikel 1

Emne og anvendelsesområde

Denne forordning fastlægger en ramme for et harmoniseret og indbyrdes anvendeligt europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt ("EMSWe") baseret på nationale miljøer med ét kontaktpunkt for at facilitere elektronisk transmission af information i forbindelse med meldepligter for skibe, der ankommer til, opholder sig i og afgår fra havne i Unionen.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- (1) "europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt" ("EMSWe") den juridiske og tekniske ramme for elektronisk transmission af information i forbindelse med meldepligter og -procedurer for havnekaldene i Unionen, hvilket består af et netværk af nationale miljøer med ét kontaktpunkt og inkluderer den harmoniserede grænseflade samt fælles tjenester for bruger- og adgangsadministration, skibsidentifikation, lokationskoder og information om farlige og forurenende varer
- (2) "meldepligt" den information, der kræves af Unionen og internationale retsakter angivet, samt national lovgivning henvist til, i bilaget, og som skal angives til administrative og driftsmæssige formål i forbindelse med et skibs ankomst til, ophold i og afgang fra en havn i en medlemsstat ("havnekald")
- (3) "dataelement" den mindste enhed af information, som har unik definition og præcise tekniske egenskaber, f.eks. format, længde og karaktertype
- (4) "havnefællesskabssystem" et elektronisk system, der faciliterer udvekslingen af driftsmæssig eller administrativ information mellem forskellige aktører i en havn
- (5) "klarerer" operatøren af det skib eller enhver anden naturlig eller juridisk person, der er underlagt meldepligterne
- (6) "datatjenesteudbyder" en naturlig eller juridisk person, som leverer informations- og kommunikationsteknologitjenester eller dataregistreringstjenester til en klarerer i forbindelse med meldepligterne.

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EUT L 8 af 12.1.2001, s. 1).

Kapitel II

EMSWe-datasæt

Artikel 3

Oprettelse af EMSWe-datasættet

1. Kommissionen skal fastlægge en komplet liste over dataelementer ("EMSWe-datasættet") på baggrund af meldepligterne i Unionens og internationale retsakter angivet, samt den nationale lovgivning henvist til, i bilaget. Kommissionen skal sikre, at de fælles datakrav, -formater og -koder, der er fastlagt i de EU-retsakter, der er angivet i bilaget, respekteres.
2. Kommissionen skal have beføjelser til at indføre delegerede akter i overensstemmelse med proceduren henvist til i artikel 18 for at supplere denne forordning med det formål at oprette og ændre EMSWe-datasættet. Den delegerede akt, som indsætter eller ændrer et dataelement i EMSWe-datasættet på baggrund af en meldepligt indeholdt i den nationale lovgivning, skal indeholde udtrykkelig henvisning til den pågældende nationale lovgivning.
3. En medlemsstat kan anmode Kommissionen om at introducere dataelementer i EMSWe-datasættet på baggrund af meldepligterne indeholdt i den nationale lovgivning. Senest seks måneder efter ikrafttræden af denne forordning skal medlemsstaterne meddele Kommissionen om de bestemmelser i den nationale lovgivning og tilsvarende meldepligter, der indeholder de dataelementer, der skal inkluderes i EMSWe-datasættet. De skal identificere disse dataelementer nøjagtigt. Kommissionen skal vurdere nødvendigheden af at indsætte eller ændre et dataelement i EMSWe-datasættet på baggrund af disse meddelelser.
4. Kommissionen skal også have beføjelse til at indføre delegerede akter i overensstemmelse med den procedure, der henvises til i artikel 18, for at ændre bilaget med det formål at lave eller tilpasse en reference til en meldepligt indeholdt i en af Unionens retsakter eller en international retsakt eller en reference til den nationale lovgivning.

Artikel 4

Anmodninger om anden information

1. Hvor en medlemsstat har til hensigt at indføre eller ændre en meldepligt under dens nationale lovgivning, som kan involvere fremlæggelse af anden information end den, der er inkluderet i EMSWe-datasættet, skal den pågældende medlemsstat meddele dette til Kommissionen øjeblikkeligt. I denne meddelelse skal medlemsstaten nøjagtigt identificere den information, der ikke er dækket af EMSWe-datasættet, og angive den tilsigtede tidsperiode til indførelse af den pågældende meldepligt.
2. Kommissionen skal vurdere nødvendigheden af at ændre EMSWe-datasættet i henhold til artikel 3, stk. 2

Kapitel III

Rapportering

Artikel 5

Nationale miljøer med ét kontaktpunkt

1. Hver medlemsstat opretter et nationalt miljø med ét kontaktpunkt, hvor al information, der er nødvendig for opfyldelsen af meldepligterne, i overensstemmelse med denne forordning og med forbehold af artikel 6, skal angives én gang ved hjælp af og i overensstemmelse med EMSWe-datasættet med den hensigt, at denne information bliver gjort tilgængelig for de relevante myndigheder i medlemsstaterne.

Medlemsstaterne er ansvarlige for udviklingen, tilgængeligheden, vedligeholdelsen, sikkerheden og driften af deres nationale miljøer med ét kontaktpunkt.
2. Kommissionen udvikler og opdaterer et harmoniseret meldegrænseflademodul til det nationale miljø med ét kontaktpunkt. Dette modul inkluderer muligheden for at udveksle information mellem de informationssystemer, der anvendes af klarereren og det nationale miljø med ét kontaktpunkt.
3. Medlemsstaterne sørger for:
 - (a) kompatibilitet mellem det nationale miljø med ét kontaktpunkt og meldegrænseflademodulet
 - (b) rettidig integration af meldegrænseflademodulet og alle efterfølgende opdateringer i overensstemmelse med gennemførelsesdatoerne angivet i den gennemførelsesretsakt, der henvises til i stk. 11)
 - (c) kompetente myndigheders tilslutning til de relevante systemer for at muliggøre overførsel af data, der skal meldes til disse myndigheder, via det nationale miljø med ét kontaktpunkt og til disse systemer i overensstemmelse med Unionens og national lovgivning samt i overensstemmelse med disse systemers tekniske specifikationer
 - (d) tilvejebringelse af et online supportwebsted.
4. Nationale miljøer med ét kontaktpunkt lader også klarerere angive information ved hjælp af digitale regneark, som er harmoniserede på EU-niveau, og inkluderer muligheden for at udtrække meldedataelementer fra disse regneark.
5. Medlemsstaterne sørger for, at den påkrævede information når frem til de myndigheder, der har ansvaret for indførelsen af den pågældende lovgivning, og er begrænset til hver af disse myndigheders behov. Medlemsstaterne sikrer med dette overensstemmelse af de juridiske krav relateret til transmissionen af information, herunder personoplysninger, angivet i de EU-retsakter, der refereres til i bilaget, og bruger, hvor det er relevant, de elektroniske databehandlingsteknikker, der henvises til i artikel 6, stk. 1, i forordning (EF) nr. 952/2013. De sikrer også indbyrdes anvendelighed med de informationssystemer, der anvendes af de pågældende myndigheder.
6. Nationale miljøer med ét kontaktpunkt giver klarerere teknisk mulighed for at gøre relevant information separat tilgængelig for tjenesteudbydere i destinationshavne.
7. Hvor en medlemsstat ikke kræver alle elementerne i EMSWe-datasættet for at opfylde meldeformaliteterne, accepterer det nationale miljø med ét kontaktpunkt forelæggelser, som er begrænsede til de påkrævede elementer i den pågældende medlemsstat. Det

accepterer også forelæggelser af klarereren, inklusive yderligere dataelementer fra EMSWe-datasættet.

8. En medlemsstat opbevarer også den information, der er forelagt det nationale miljø med ét kontaktpunkt i den tidsperiode, der er nødvendig for at sikre opfyldelse af kravene fremsat i denne forordning og, hvor overensstemmelse med de EU-retsakter, der angives i bilaget, kun kan sikres igennem opbevaring i det nationale miljø med ét kontaktpunkt, i den tidsperiode, der er nødvendig for at være i overensstemmelse med disse akter. De sletter den omgående bagefter.
9. Nationale miljøer med ét kontaktpunkt offentliggør estimerede og faktiske ankomst- og afgangstider for skibe i det elektroniske format harmoniseret på EU-niveau.
10. Nationale miljøer med ét kontaktpunkt har ensartede internetadresser og supportwebsider, som er harmoniseret på EU-niveau.
11. Kommissionen vedtager ved gennemførelsesretsakter:
 - (a) de funktionelle og tekniske specifikationer samt mekanismer og procedurer for kvalitetskontrol for udrulning, vedligeholdelse og anvendelse af meldegrænseflademodulet, der henvises til i afsnit 2
 - (b) det harmoniserede digitale regneark, der henvises til i stk. 4
 - (c) harmoniserede tekniske specifikationer for at gøre ankomst- og afgangstider tilgængelige, der henvises til i stk. 9
 - (d) ensartet format for internetadresser og harmoniseret struktur af supportwebstedet, der henvises til i afsnit 10.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 19, stk. 2.

Kommissionen ændrer de tekniske specifikationer, standarder og procedurer igennem gennemførelsesretsakter for at tage hensyn til tilgængeligheden af nye teknologier.

Artikel 6 *Andre meldemidler*

1. Medlemsstater kan lade klarerere angive informationen via andre meldekanaler, f.eks. havnefællesskabssystemer, såfremt disse kanaler er frivillige at benytte for klarererne. I så fald sikrer medlemsstaterne, at disse andre kanaler gør den relevante information tilgængelig for det nationale miljø med ét kontaktpunkt.
2. Medlemsstaterne opstiller alternative midler til angivelse af information i tilfælde af midlertidigt svigt af et af de elektroniske systemer, der henvises til i artikel 5 samt artikel 9 til 12.
3. Denne forordning forhindrer ikke udveksling af information mellem medlemsstaternes toldmyndigheder eller mellem toldmyndigheder og økonomiske aktører, der benytter de elektroniske databehandlingsteknikker, der henvises til i artikel 6, stk. 1, i forordning (EU) 952/2013.

Artikel 7 *Engangsprincippet*

1. Med forbehold af artikel 6, stk. 3, sikrer medlemsstaterne, at klarereren kun anmodes om at angive informationen jf. denne forordning én gang per havnekald, og at den relevante information gøres tilgængelig og genanvendes i henhold til afsnit 2.

2. Medlemsstaterne sikrer, at:
 - (a) skibsidifikationsoplysningerne og -detaljerne angivet til et nationalt miljø med ét kontaktpunkt registreres i den EMSWe-skibsdatabase, der henvises til i artikel 10, og ikke anmodes igen for efterfølgende havnekald i Unionen
 - (b) al relevant information, der modtages i henhold til denne forordning, gøres tilgængelig for andre nationale miljøer med ét kontaktpunkt via SafeSeaNet-systemet i overensstemmelse med de tekniske krav i direktiv 2002/59/EF
 - (c) meldeinformation, der angives ved afgang fra en havn i Unionen, ikke anmodes igen under rejsen eller ved ankomst til den næste havn i Unionen, såfremt det pågældende skib ikke har foretaget et kald til en havn uden for Unionen under rejsen. Dette punkt gælder ikke information modtaget i henhold til forordning (EF) nr. 952/2013, medmindre der angives sådan en mulighed i den forordning
 - (d) den relevante information i den summariske indgangsangivelse, der henvises til i artikel 127 i forordning (EF) nr. 952/2013, gøres tilgængelig for de nationale miljøer med ét kontaktpunkt til reference og genanvendes, hvor det er relevant, for andre meldepligter angivet i bilaget.
3. Klarereren er ansvarlig for at sikre rettidig indsendelse, nøjagtighed og fuldstændighed af den angivne information i henhold til denne forordning samt dens overensstemmelse med alle tekniske krav i de nationale miljøer med ét kontaktpunkt. Klarereren forbliver ansvarlig for opdatering af informationen, hvis den har ændret sig efter indsendelse.
4. Kommissionen vedtager ved gennemførelsesretsakter listen over relevant information, der henvises til i punkt (b), (c) og (d) i afsnit 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 19, stk. 2.

Artikel 8 *Fortrolighed*

Medlemsstaterne træffer i overensstemmelse med gældende EU-lovgivning eller national lovgivning de nødvendige foranstaltninger til at sikre fortroligheden af de kommercielle og andre følsomme oplysninger, der udveksles i overensstemmelse med denne forordning.

Kapitel IV **Fælles tjenester**

Artikel 9 *EMSWe-bruger- og adgangsadministrationssystem*

1. Kommissionen opretter et fælles bruger- og adgangsadministrationssystem til klarerere og datatjenesteudbydere, der benytter nationale miljøer med ét kontaktpunkt, samt til myndigheder, der tilgår de nationale miljøer med ét kontaktpunkt. Systemet tilvejebringer én brugerregistrering med genkendelse på EU-niveau, sammenkoblet brugeradministration og brugerovervågning på EU-niveau.
2. Af hensyn til adgang til de nationale miljøer med ét kontaktpunkt i forskellige medlemsstater, betragtes en klarerere eller datatjenesteudbyder, som er registreret i EMSWe-bruger- og adgangsadministrationssystemet, som registreret i nationale miljøer med ét kontaktpunkt i alle medlemsstater.

3. Hver medlemsstat udpeger den nationale myndighed, der er ansvarlig for brugeradministrationen af klarerere og datatjenesteudbydere, inklusive registrering af nye brugere, ændring og afslutning af eksisterende konti på brugerautentificeringsinstrumentet.
4. Kommissionen vedtager ved gennemførelsesretsakter de tekniske specifikationer, standarder og procedurer for opsætning af instrumentet, der henvises til i afsnit 1, for indsamling, opbevaring og angivelse af brugerlegitimation. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 19, stk. 2.

Artikel 10 *EMSWe-skibsdatabase*

1. I henhold til punkt (a) i artikel 7, stk. 2, opretter Kommissionen en EMSWe-skibsdatabase, der indeholder en liste over skibsidentifikationsoplysninger og -detaljer samt optegnelser over skibsmeldefritagelser.
2. Medlemsstaterne sikrer angivelse af nye skibsdetaljer til EMSWe-skibsdatabasen og tilgængelighed af denne information til facilitering af skibsmelding.
3. Kommissionen vedtager ved gennemførelsesretsakter de tekniske specifikationer, standarder og procedurer for opsætning af databasen, der henvises til i afsnit 1, for indsamling, opbevaring og angivelse af skibsdetaljer og -fritagelser. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 19, stk. 2.

Artikel 11 *Fælles lokationsdatabase*

1. Kommissionen opretter en fælles lokationsdatabase, der indeholder en liste over lokationskoder¹⁴ og havnefacilitetskoder som registreret i IMO-databasen GISIS.
2. Medlemsstaterne gør information fra lokationsdatabasen tilgængelig på nationalt niveau via de nationale miljøer med ét kontaktpunkt.
3. Kommissionen vedtager ved gennemførelsesretsakter de tekniske specifikationer, standarder og procedurer for opsætning af den fælles lokationsdatabase, der henvises til i afsnit 1, for indsamling, opbevaring og angivelse af lokations- og havnefacilitetskoder. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 19, stk. 2.

Artikel 12 *Fælles database over farligt materiale*

1. Kommissionen opretter en fælles database over farligt materiale, der indeholder en liste over farlige og forurenende varer, som skal meddeles i henhold til direktiv 2002/59/EF¹⁵ og IMO FAL-formular 7, hvor der tages hensyn til de relevante dataelementer fra IMO-konventionerne og -kodekserne.
2. Databasen forbindes med de relevante indtastninger i MAR-CIS-databasen udviklet af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed for information om tilhørende farer og risici ved farlige og forurenende varer.

¹⁴ "FN's kodeks for handels- og transportlokationer"

¹⁵ EUT L 208 af 5.8.2002, s. 10-27

3. Databasen benyttes både som reference og verifikationsværktøj på nationalt niveau og EU-niveau under meldeprocessen via de nationale miljøer med ét kontaktpunkt.
4. Medlemsstaterne gør information fra den fælles database over farligt materiale tilgængelig på nationalt niveau via de nationale miljøer med ét kontaktpunkt.
5. Kommissionen vedtager ved gennemførelsesretsakter de tekniske specifikationer, standarder og procedurer for opsætning af den fælles database over farligt materiale, der henvises til i afsnit 1, for indsamling, opbevaring og angivelse af referenceoplysningerne om farligt materiale. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 19, stk. 2.

Kapitel V

Koordinering af EMSWe-aktiviteterne

Artikel 13

Nationale koordinatore

Hver medlemsstat udpeger en kompetent myndighed til at fungere som national koordinator for EMSWe. Den nationale koordinator:

- (a) fungerer som kontaktpunkt for alle anliggender vedrørende gennemførelsen af denne forordning
- (b) koordinerer anvendelsen af denne forordning ved de kompetente nationale myndigheder i medlemsstaten
- (c) koordinerer aktiviteterne rettet mod at sikre forbindelsen med de relevante systemer af kompetente myndigheder som refereret til i artikel 5, stk. 3, litra c)
- (d) fungerer som ét kontaktpunkt med Kommissionen for alle anliggender vedrørende EMSWe.

Artikel 14

Flerårig gennemførelsesplan

For at facilitere rettidig gennemførelse af denne forordning indfører Kommissionen med egnet ekspertrådgivning en flerårig gennemførelsesplan, der revideres på en årlig basis, og som tilvejebringer:

- (a) en udviklingsplan for udvikling og opdatering af meldegrænseflademodulet, der forudses inden for de efterfølgende 18 måneder;
- (b) angive deadlines for medlemsstaternes efterfølgende integration af meldegrænseflademodulet i de nationale miljøer med ét kontaktpunkt
- (c) testperioder for medlemsstaterne og klarererne for at teste deres forbindelse med nye versioner af grænseflademodulet
- (d) vejledende udfasningsdeadlines for de gamle versioner af grænseflademodulet for medlemsstaterne og klarererne.

Kapitel VI

Afsluttende bestemmelser

Artikel 15

Omkostninger

Den Europæiske Unions almindelige budget dækker omkostningerne for:

- (a) udvikling og vedligeholdelse af ICT-værktøjerne, der støtter gennemførelsen af denne forordning på EU-niveau
- (b) fremme af EMSWe på EU-niveau og i relevante internationale organisationer.

Artikel 16

Samarbejde med andre handels- og transportfaciliteringssystemer eller -tjenester

Hvor handels- og transportfaciliteringssystemer eller -tjenester er blevet oprettet af andre EU-retsakter, koordinerer Kommissionen aktiviteterne relateret til disse systemer eller tjenester med henblik på at opnå synergier og undgå duplikering.

Artikel 17

Gennemgang og rapportering

1. Medlemsstaterne sikrer, at der er fastlagt procedurer til indsamling af data, herunder statistikker, der bl.a. bruger spørgeundersøgelser vedrørende funktionen af EMSWe, og rapporterer deres fund til Kommissionen. Rapporten skal indeholde følgende indikatorer:
 - (a) implementering af det harmoniserede datasæt
 - (b) installation af den harmoniserede meldingsgatewaysoftware
 - (c) brug af andre meldesystemer som omhandlet i afsnit 1 og 2 i artikel 6
 - (d) anmodninger om anden information som omhandlet i artikel 4.
2. Medlemsstaterne organiserer indsamlingen og produktionen af de data, der er nødvendige for at måle ændringen i indikatorerne beskrevet i afsnit 1, og leverer denne information til Kommissionen to gange årligt.

Seks år efter denne forordnings ikrafttræden gennemgår Kommissionen anvendelsen af denne forordning og forelægger en vurderingsrapport om funktionen af EMSWe for Europa-Parlamentet og Rådet på baggrund af de indsamlede data og statistikker. Vurderingsrapporten indeholder, hvor det er nødvendigt, en evaluering af nye teknologier, som potentielt kan medføre ændringer eller udskiftning af meldegrænseflademodulet.

Artikel 18

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. De beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 3, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra denne forordnings ikrafttræden. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges

stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 3 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen nationale eksperter, som er udpeget af medlemsstaterne, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
5. Når Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 3 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 19

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen assisteres af Udvalget for Digital Transport og Handel. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011¹⁶.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikel 20

Ophævelse af direktiv 2010/65/EU

Forordning 2010/65/EU ophæves fra datoen for anvendelsen af denne forordning.

Henvisninger til direktiv 2010/65/EU skal forstås som henvisninger til denne forordning.

Artikel 21

Ikrafttræden

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.
2. Den anvendes fra den [OP - indsæt fire år efter denne forordnings ikrafttrædelse].
3. Funktionaliteterne omhandlet i punkt (d) i artikel 7, stk. 2, og de, der er relateret til toldformaliteterne specificeret i punkt 7 i bilagets del A, træder i kraft, når de elektroniske systemer omhandlet i artikel 6, stk. 1, i forordning (EU) nr. 952/2013, som

¹⁶ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

er nødvendige for anvendelsen af disse formaliteter, er operationelle i henhold til arbejdsprogrammet oprettet af Kommissionen jf. artikel 280 og 281 i forordning (EU) nr. 952/2013.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

- 1.1. Forslagets/initiativets betegnelse
- 1.2. Berørt(e) politikområde(r)
- 1.3. Forslagets/initiativets art
- 1.4. Mål
- 1.5. Forslagets/initiativets begrundelse
- 1.6. Varighed og finansielle virkninger
- 1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

- 2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering
- 2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem
- 2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

- 3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) på budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme
- 3.2. Anslåede virkninger for udgifterne
 - 3.2.1. *Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne*
 - 3.2.2. *Anslåede virkninger for aktionsbevillingerne*
 - 3.2.3. *Anslåede virkninger for administrationsbevillingerne*
 - 3.2.4. *Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme*
 - 3.2.5. *Tredjemands bidrag til finansieringen*
- 3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til en forordning for europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Søtransport

1.3. Forslagets/initiativets art

- ☐ Forslaget/initiativet vedrører **en ny foranstaltning**
- ☐ Forslaget/initiativet vedrører **en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning**¹⁷
- ☒ Forslaget/initiativet vedrører **en forlængelse af en eksisterende foranstaltning**
- ☐ Forslaget/initiativet vedrører **omlægning af en foranstaltning til en ny foranstaltning**

1.4. Mål

1.4.1. *Det eller de af Kommissionens flerårige strategiske mål, som forslaget/initiativet vedrører*

Det overordnede mål med initiativet er at bidrage til en problemfri funktion af det indre marked og facilitere handel og transport ved at adressere de i øjeblikket besværlige og forskelligartede meldeprocedurer for skibe, der foretager kald til havne i EU.

Initiativet bidrager således til følgende af Kommissionens overordnede mål:

- Funktion af det indre marked (nedbringer den administrative byrde; bidrager til at fjerne barrierer og øger konkurrencedygtigheden)
- Det digitale indre marked
- Styrker jobs og vækst

1.4.2. *Specifikke mål*

Specifikt mål nr. 1

At harmonisere meldeprocedurer, -grænseflader og -dataformater for at understøtte det europæiske søtransportområde uden barrierer.

Specifikt mål nr. 2

At nedbringe den administrative byrde inden for skibsmelding ved at tilvejebringe ét kontaktpunkt for søtransportmelding.

Specifikt mål nr. 3

At bidrage til øget effektivitet af digital melding for søfartsoperatører ved at facilitere deling/genanvendelse af data til anvendelse af princippet om kun at melde én gang.

¹⁷

Jf. finansforordningens artikel 54, stk. 2, litra a) hhv. b).

1.4.3. ""Forventede resultater og virkninger

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgruppen.

Forslaget sigter mod at oprette et komplet harmoniseret og omfattende europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt baseret på det nuværende system med nationale miljøer med ét kontaktpunkt. Et forenklet meldemiljø kan opnås ved at udvikle bindende tekniske grænsefladespecifikationer, indføre fælles datakrav og processer og fastlægge klare regler og rettigheder for forelæggelse og deling af information. Resultatet er, at søfartsoperatørerne vil være i stand til at melde det samme datasæt på samme måde, uanset hvor de rejser hen, hvis de vælger at benytte det harmoniserede meldekompunkt.

Den primære fordel er den betydelige nedbringelse af den administrative byrde for søfartsoperatørerne. Denne anslås at være 22-25 millioner personaletimer i 2020-2030; svarende til en værdi på EUR 625 til 720 millioner (EU28). Den reducerede byrde og forbedrede effektivitet anslås at øge konkurrencedygtigheden for søtransporten, hvilket vil medføre et anslået skift i transportform på 3.395 millioner tonkilometer til vandtransport i 2030, primært væk fra vejtransport. Dette repræsenterer en stigning på ca. 0,3 % i transportaktiviteten for vandtransport i 2030 i forhold til basislinjen, hvilket påvirker jobs og vækst i sektoren positivt. Skiftet i transportform anslås til gengæld at reducere den samlede CO₂-udledning med 1.880 tusind ton CO₂ i forhold til basislinjen. Dette svarer til ca. EUR 145 millioner i indirekte fordele over 2020-2030, udtrykt i nutidsværdi. Der forventes yderligere fordele i form af effektivitetsforøgelser for hele den multimodale/logistiske kæde fra bedre brug af data i havnene; øget jobtilfredshed for skibsførere og højere tiltrækningskraft til erhvervet, hvilket fører til forbedrede muligheder for bedre rekruttering; og forøgelse af tryghed og sikkerhed, da skibsføreren kan bruge mere tid i styrehuset i stedet for på administrative opgaver.

1.4.4. Virknings- og resultatindikatorer

Angiv indikatorerne til kontrol af forslagets/initiativets gennemførelse.

Specifikt mål	Operative mål	Indikator for fremgang	Datakilder
At harmonisere meldeprocedurer, -grænseflader og -dataformater	Oprette tekniske datasæt med harmoniserede dataformater Udvikle og implementere en fælles harmoniseret IT-løsning for meldingsgateways (front-ends) for de nationale miljøer med ét kontaktpunkt	Datasæt oprettet og aftalt af ekspertgruppen % af medlemsstaterne, der har installeret den harmoniserede IT-løsning for meldingsgateways for de nationale miljøer med ét kontaktpunkt (synkroniseret, opdateret version) over samlet (ref: Samlet antal MS'er) % reduktion i tid, der kræves til melding per havnekald over samlede (ref: Gennemsnitlig tid per havnekald)	medlemsstatsrapporter; spørgeundersøgelser til søfartsoperatører; antal klager fra søfartsoperatører vedrørende adgang til harmoniseret grænseflade; antal igangværende overtrædelsesprocedurer mod medlemsstater for manglende implementering
At nedbringe den administrative byrde via ét enkelt kontaktpunkt til melding	Nedbringe antallet af dataelementer, der anmodes uden for det harmoniserede europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt	% af dataelementer, der anmodes uden for det harmoniserede europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt. (Ref: Samlet antal dataelementer som kortlagt af Del C-gruppen og eManifest-	Medlemsstatsrapporter ; spørgeundersøgelse til søfartsoperatører

		gruppen i dag)	
At øge effektiviteten ved kun at gøre det nødvendigt at melde én gang	Nedbringe antallet af statistiske dataelementer, der meldes mere end én gang	% af statistiske dataelementer, der anmodes mere end én gang for et havnekald over samlet (ref: Samlet antal dataelementer, der anmodes i en havn) % af statistiske dataelementer, der anmodes mere end én gang inden for EU (ref: Samlet antal dataelementer, der anmodes i EU)	Medlemsstatsrapporter ; spørgeundersøgelse til søfartsoperatører

1.5. Forslagets/initiativets begrundelse

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt

1. Det harmoniserede europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt for skibe vil bygge på den allerede eksisterende ramme (struktur af nationale miljøer med ét kontaktpunkt).
2. Det harmoniserede europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt bør altid tilbydes; hvis søfartsoperatører vælger at benytte denne kanal til at indsende deres meldeformaliteter, skal datamodtagere (myndigheder, toldsystemer, meldesystemer) acceptere de indsendte rapporter og undlade at anmode om yderligere og separate meldinger via andre meldingsveje.
3. De nationale miljøer med ét kontaktpunkt vil fortsat primært være en koordinationsmekanisme, der primært fungerer som router (med en teknisk omformer mellem dataformater, hvor det er nødvendigt), som sender tovejskommunikation mellem søtransportoperatørerne og datamodtagerne (f.eks. havnemyndigheder, toldgrænseflader og meldesystemer, grænsekontrolmyndigheder, SafeSeaNet, statistikmyndigheder) med det formål at facilitere meldinger for det maritime erhverv. Alle andre slags behandlinger vil fortsat blive udført ved hjælp af de tilsluttede back-end-datamodtagersystemer.
4. Initiativet vil ikke skabe nye meldekrav, men vil koordinere indberetningen mellem dataudbyderne i søtransportsektoren og datamodtagerne som specificeret i de underliggende retsakter omhandlet i den reviderede retsakt. Alle meldekrav via det europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt respekterer fuldstændigt de gældende tekniske specifikationer for de underliggende retsakter og IT-systemer, der understøtter disse underliggende retsakter.
5. Det europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt vil have en tydeligt defineret og retfærdig fordeling af ansvar for alle forbundne enheder, inklusive en garanti for de nationale kompetente myndigheders fulde ansvar og hæftelse for de mellemliggende tjenester for de nationale miljøer med ét kontaktpunkt over for dataudbyderne og de forbundne datamodtagere (f.eks. funktionelt og juridisk ansvar, høj tilgængelighed, sikring af informationsstrøm i begge retninger osv.).

- 1.5.2. *Merværdien ved en indsats fra EU's side (den kan skyldes forskellige faktorer, f.eks. fordele ved koordinering, retssikkerhed, større effektivitet eller komplementaritet). For så vidt angår dette punkt skal der ved "Merværdien ved en indsats fra EU's side" forstås merværdien af EU's intervention i forhold til den værdi, der ellers ville være opnået med medlemsstaternes foranstaltninger på egen hånd.*

Begrundelse for handling på EU-plan (ex ante): for stor administrativ byrde for søfartsoperatører på grund af duplikeret indberetning i ikke-harmoniserede formater og ikke-harmoniserede grænseflader i hele EU.

Forventet merværdi på EU-plan (ex post): den foreslåede foranstaltning udføres mest produktivt og effektivt på EU-niveau, eftersom væsentlige resultater og komplet harmonisering kræver en sammenhængende ramme, der adresserer paneuropæiske behov.

- 1.5.3. *Erfaringer fra lignende foranstaltninger*

Tidligere erfaring fra direktiv 2010/65/EU er, at harmonisering på dette område ikke kan opnås igennem frivillige tiltag. Lignende harmonisering af succesfuld melding via bindende specifikationer og IT-systemer/-applikationer udføres f.eks. inden for rammen for EU's toldkodeks (EU-niveau).

- 1.5.4. *Sammenhæng med andre relevante instrumenter og eventuel synergivirkning*

Målene med forslaget er i sammenhæng med EU's transportpolitik generelt og særligt søtransportpolitikken. Initiativet støtter EU-politikken vedrørende reduktion af emissioner fra transportsektoren og bidrager til målene for EU's sociale transportdagsorden. Forslaget er også i tråd med Kommissionens REFIT-programs mål for den administrative byrde og en forenkling samt med Kommissionens overordnede mål for konkurrencedygtighed, problemfri funktion af det indre marked og digitalisering.

Forslaget medfører især merværdi ved at muliggøre koordination af meldekravene under referenceretsakterne. Den forvaltningsmekanisme, der er inkluderet i forslaget, giver en garanti for, at ændringer i underliggende lovgivning vil blive relevant og rettidigt afspejlet i det tekniske datasæt og med nødvendige opdateringer af specifikationerne og softwaren.

Initiativet er fortsat sammenhængende med direktivet for trafikovervågnings- og trafikinformationssystemer for skibsfarten og stemmer overens og er tæt i tråd med implementeringen af EU-toldkodekset.

Forslaget supplerer også initiativet for elektroniske dokumenter vedrørende accept af fragtttransportrelateret information og certifikater i digitalt format af myndigheder, der udfører transportrelaterede inspektioner i EU-baglandet. Ligesom med initiativet for elektroniske dokumenter vil det harmoniserede meldemiljø for søtransport støtte digitaliseringen og forenklingen for transportoperatører; selvom de to initiativer adresserer forskellige aspekter af krav til indberetning af information på forskellige stadier i løbet af en fragtttransportoperation. De to forslag er blevet udviklet med særlig omhu rettet mod at udnytte synergier i forbindelse med datainteroperabilitetsaspekter.

1.6. Varighed og finansielle virkninger

☐ Forslag/initiativ af **begrænset varighed**

- ☐ Forslag/initiativ gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ
- ☐ Finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ

X Forslag/initiativ af **ubegrænset varighed**

- Iværksættelse med en indkøringsperiode fra 2020 til 2027,
- derefter gennemførelse i fuldt omfang.

1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)

X **Direkte forvaltning** ved Kommissionen

- X i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer;
- ☐ i gennemførelsesorganer

☐ **Delt forvaltning** i samarbejde med medlemsstaterne

☐ **Indirekte forvaltning** ved at overlade budgetgennemførelsesopgaver til:

- ☐ tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget;
- ☐ internationale organisationer og deres organer (angives nærmere);
- ☐ Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond;
- ☐ de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 208 og 209;
- ☐ offentligtretlige organer;
- ☐ privatretlige organer, der har fået overdraget samfundsopgaver, forudsat at de stiller tilstrækkelige finansielle garantier;
- ☐ privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som stiller tilstrækkelige finansielle garantier;
- ☐ personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er udpeget i den relevante basisretsakt.
- Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".

Bemærkninger

Forvaltning af Kommissionens GD MOVE med teknisk support fra ekspertenheder efter behov, især fra DIGIT (IT-udvikling og operativ ekspertise, inklusive til korrekt brug af byggeklodser til digital forvaltning) og EMSA (til specifikke input til søfartsmelding). EMSA ville udføre dette arbejde i tråd med den nuværende EMSA-forordning og vil ikke få beføjelser til yderligere opgaver ud over arbejdsområderne for dens nuværende mandat. Eksisterende personaleressourcer ville normalt gælde.

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

Medlemsstaternes rapportering vedrørende softwarens funktion – regelmæssig udveksling inden for forvaltningsrammen (ekspertgruppe og undergrupper).

Spørgeundersøgelser til søfartsoperatører for at kontrollere faktisk indvirkning af foranstaltningen.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. *Begrundelse for den/de påtænkte forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi*

For at kontrollere omkostningerne (størrelsesøkonomi) og nedbringe byrden på medlemsstaterne, samtidigt med at der garanteres komplet harmonisering af grænseflade og datasæt, foreslås det, at IT-udviklingen udføres på EU-niveau (indgåelse af kontrakt på ICT-tjenester) og forvaltes af Kommissionen for at kontrollere effektiviteten. Denne forvaltningsmetode forventes af skabe en lav fejlrate og høj gennemsigtighed for de medlemsstater, som deltager i kontrolekspertgruppen. Foranstaltningen har en høj ICT-kompleksitet og vil kræve koordinering på tværs af politikområder i Kommissionen; men lav budgetkompleksitet med få risici med hensyn til kontraktforvaltning og -implementering.

2.2.2. *Oplysninger om de udpegede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem*

Risici for sikkerhed og cyberhændelser (forretningskontinuitet)

Risiko for manglende implementering/synkronisering (manglende overholdelse fra medlemsstat)

2.2.3. *Vurdering af og begrundelse for kontrollernes omkostningseffektivitet (kontrolomkostningerne ÷ værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og afslutning)*

Lave kontrolomkostninger: begrænset antal kontrakter og lav kontrolbyrde.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller planlagte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger, f.eks. fra strategien til bekæmpelse af svig.

GD MOVE har fastsat den organisatoriske struktur i de interne kontrolsystemer, der egner sig til opnåelse af dens politik og kontrolmål. Disse interne kontrolprocesser sigter mod at sikre en tilstrækkelig forvaltning af risiciene forbundet med de underliggende transaktioners lovlighed og rigtighed. GD MOVE's overordnede kontrolsystem vil sikre kontrollernes effektivitet og omkostningseffektivitet, især ved at hjælpe GD MOVE's strategi for bekæmpelse af svig, som udbygges på baggrund af metodologien tilvejebragt af OLAF.

-
.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) på budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme

- Eksisterende udgiftsposter på budgettet

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	1a: Konkurrenceevne for vækst og beskæftigelse	OB/IOB ¹⁸	fra EFTA-lande ¹⁹	fra kandidatlande ²⁰	fra tredjelande	iht. finansforordningens artikel 21, stk. 2, litra b)
	06 02 05: Aktiviteter til støtte for den europæiske transportpolitik og passagerers rettigheder, herunder kommunikationsaktiviteter	Opdelte	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

- Nye budgetposter, der er søgt om: **Ikke relevant**

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer [Budgetpost.....]	OB/IOB.	fra EFTA-lande	fra kandidatlande	fra tredjelande	iht. finansforordningens artikel 21, stk. 2, litra b)
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

¹⁸ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

¹⁹ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

²⁰ Kandidatlande og, efter omstændighederne, potentielle kandidatlande på Vestbalkan.

3.2. Anslåede virkninger for udgifterne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne

Forpligtelserne foreslået for 2020 (EUR 4,339 millioner) vil blive dækket af den allokering, der allerede forudses i den finansielle programmering for 2020.

NB. Den anslåede virkning for udgifterne og personalet fra 2021 og fremover i denne finansieringsoversigt er tilføjet som illustration og foregriber ikke Kommissionens kommende forslag vedrørende den næste flerårige finansielle ramme, herunder hvad angår kilden til finansiering af dette initiativ.

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme			Nummer 1a	Udgiftsområdets konkurrenceevne for vækst og beskæftigelse								
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	I ALT
• Aktionsbevillinger												
06 02 05: Aktiviteter til støtte for den europæiske transportpolitik og passagerers rettigheder, herunder kommunikationsaktiviteter		Forpligtelser	(1)	4,339			1,676		1,046			
		Betalinger	(2)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504		7,061
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammet ²¹												
Budgetpostens nummer			(3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bevillinger I ALT		Forpligtelser	= 1 + 1a + 3	4,339			1,676		1,046			7,061

²¹ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

for GD MOVE	Betalinger	= 2 + 2a +3	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
--------------------	------------	-------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

• Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)	4,339			1,676		1,046		7,061
	Betalinger	(5)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)	-	-	-	-	-	-	-	-
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1a i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4+ 6	4,339			1,676		1,046		7,061
	Betalinger	=5+ 6	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

Hvis flere udgiftsområder påvirkes af forslaget/initiativet: Ikke relevant

• Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)								
	Betalinger	(5)								
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)								
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-4 i den flerårige finansielle ramme (referencebeløb)	Forpligtelser	=4+ 6								
	Betalinger	=5+ 6								

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	5	"Administrationsudgifter"
--	----------	---------------------------

i mio. EUR (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	I ALT
GD: MOVE:									
• Menneskelige ressourcer		0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
• Andre administrationsudgifter									
I ALT GD MOVE	Bevillinger	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	(forpligtelser i alt = betalinger i alt)	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
--	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

i mio. EUR (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	I ALT
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-5 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	4,773	0,434	0,434	2,110	0,434	1,480	0,434	10,099
	Betalinger	1,783	2,103	1,755	1,282	1,262	976	938	10,099

3.2.2. Anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

- ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Der angives mål og resultater ↓			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		I ALT	
	RESULTATER																	
	Type ²²	Resultat ernes gnsntl. omkostn inger	Antal	Omkost ninger	Antal	Omkost ninger	Antal	Omkost ninger	Antal	Omkost ninger	Antal	Omkost ninger	Antal	Omkost ninger	Antal	Omkost ninger	Result ater i alt (antal)	Omkost ninger i alt
FORMÅL: Tilvejebringelse og vedligeholdelse af harmoniseret software og specifikationer for den harmoniserede grænseflade, procedurer og																		
Harmonis erede grænsefla der, procedur er og datasæt	Softwareomk ostninger			0,189		0,234		0,185		0,119		0,116		0,076		0,071		0,990
	Driftstjenester			0,378		0,468		0,371		0,238		0,232		0,152		0,141		1,981
	Tjenester til forvaltning af interesserede parter			0,567		0,701		0,555		0,356		0,348		1,228		0,212		2,967
	Tekniske specifikationer			0,151		0,187		0,148		0,095		0,093		0,061		0,057		0,792
	Infrastrukturer			0,063		0,078		0,062		0,040		0,039		0,025		0,024		0,330

²²

Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks. antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

Subtotal for specifikt mål nr. 1		1.349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061
OMKOSTNINGER I ALT		1.349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061

3.2.3. Anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

3.2.3.1. Resumé

- ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (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	I ALT
--	--------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	-------

UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
Andre administrationsudgifter	-	-	-	-	-	-	-	-
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 5²³ i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer	-	-	-	-	-	-	-	-
Andre udgifter af administrativ art	-	-	-	-	-	-	-	-
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	-	-	-	-	-	-	-	-

I ALT	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
--------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, der i forvejen er afsat til generaldirektoratets forvaltning af aktionen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

²³

Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

3.2.3.2. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i årsværk

	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
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)							
XX 01 01 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 01 02 (i delegationer)							
XX 01 05 01 (indirekte forskning)							
10 01 05 01 (direkte forskning)							
• Eksternt personale (i fuldtidsækvivalenter: (i årsværk))²⁴							
XX 01 02 01 (KA, UNE, V under den samlede bevillingsramme)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 02 02 (KA, LA, UNE, V og JED i delegationerne)							
XX 01 04 yy ²⁵	- i hovedsædet						
	- i delegationer						
XX 01 05 02 (KA, UNE, V – indirekte forskning)							
10 01 05 02 (KA, UNE, V – direkte forskning)							
Andre budgetposter (angives nærmere)							
I ALT	4	4	4	4	4	4	4

XX angiver det berørte politikområde eller budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til aktionen, og/eller interne rokader i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	Kontrol af politik, forvaltningsmekanisme (forvaltning af interesserede parter) og projektkoordinering (programforvaltningsaktiviteter)
Eksternt personale	Støtter arbejdet med kontrol af politik, forvaltningsmekanisme og projektkoordinering (programforvaltningsaktiviteter)

²⁴ KA: kontraktansatte, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer, JED: junioreksperter ved delegationerne.

²⁵ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

3.2.4. *Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme*

- X Forslaget/initiativet er foreneligt med indeværende flerårige finansielle ramme.
- ☐ Forslaget/initiativet kræver omlægning af det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme.

Der redegøres for omlægningen med angivelse af de berørte budgetposter og beløbenes størrelse.

Ikke relevant: budgetpost for politisk støtte – kræver ingen omprogrammering

- ☐ Forslaget/initiativet kræver, at fleksibilitetsinstrumentet anvendes, eller at den flerårige finansielle ramme revideres.

Der redegøres for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og beløbenes størrelse.

Ikke relevant

3.2.5. *Tredjemands bidrag til finansieringen*

- Forslaget/initiativet indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand.

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- ☒ Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne.
- ☐ Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
 - ☐ for egne indtægter
 - ☐ for diverse indtægter

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet:	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ²⁶						
		År N	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)		
Artikel								

For diverse indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der påvirkes.

--

Det oplyses, hvilken metode der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne.

--

²⁶

Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er fratrukket opkrævningsomkostninger på 25 %.