



Брюксел, 17.5.2018
COM(2018) 278 final

2018/0139 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за създаване на среда за европейско морско обслужване на едно гише и за отмяна
на Директива 2010/65/ЕС**

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

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Технологичните промени засягат всички области на обществото и икономиката и преобразяват живота на гражданите на ЕС. Транспортът не прави изключение от тази тенденция. Новите технологии радикално променят картината на мобилността. На този фон ЕС и неговата промишленост трябва да посрещнат това предизвикателство, така че да се превърнат в световен лидер в областта на иновациите, цифровизацията и декарбонизацията. Затова Комисията прие всеобхватен подход, за да гарантира, че политиките на ЕС в областта на мобилността отразяват тези политически приоритети под формата на три пакета за мобилност „Европа в движение“.

След стратегията за мобилност с ниски емисии през май и ноември 2017 г. Комисията прие два пакета за мобилност. В тези пакети е изложена положителна програма за изпълнение на стратегията за мобилност с ниски емисии и за гарантиране на безпроблемен преход към чиста, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички. Европейският парламент и Съветът следва да гарантират бързото приемане на предложенията.

Инициативата е част от третия пакет „Европа в движение“, с който се изпълнява обновената стратегия за промишлената политика от септември 2017 г., и е предназначена за завършване на процеса по подпомагане на Европа да извлече пълна полза от модернизацията на мобилността. От съществено значение е системата за мобилност в бъдеще да бъде безопасна, чиста и ефективна за всички граждани на ЕС. Целта е европейската мобилност да стане по-безопасна и по-достъпна, европейската промишленост — по-конкурентоспособна, европейските работни места — по-сигурни, както и по-екологосъобразни и по-добре пригодени към необходимостта от справяне с изменението на климата. За тази цел ще бъде необходима пълната ангажираност на ЕС, държавите членки и заинтересованите страни, не на последно място чрез укрепване на инвестициите в транспортна инфраструктура.

Операторите в областта на морския транспорт биват изправени пред широк набор от законови изисквания за докладване при всяко пристигане или напускане на пристанище от кораб (посещаване на пристанище). Фактът, че изискванията за докладване не са хармонизирани нито между различните области на политиката в рамките на държавите членки, нито между самите държавите членки, създава голяма административна тежест за тези оператори. В ЕС се извършват над два милиона посещения на пристанища годишно. Персоналът в сектора на корабоплаването в момента отделя общо около 4,6 милиона часове годишно за даване на сведения.

Европейският съвет подчерта проблема в своята Декларация от Валета от 2017 г. относно политиката в областта на морския транспорт¹ и в Заключенията на Съвета от 8

¹ Декларация от Валета: Приоритети на политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2020 г.: Конкурентоспособност, декарбонизация, цифровизация за осигуряване на глобална свързаност, ефективен вътрешен пазар и морски отрасли на световно равнище, Валета, 29 март 2017 г.
https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_the_EU_maritime_transport_policy.pdf

юни 2017 г.² относно приоритети на политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2020 г. Той подчерта нуждата от намаляване на административната тежест върху морския транспорт чрез осигуряване на опростени, цифрови и хармонизирани процедури на даване на сведения за корабите. Той отново изразява това послание в своите Закljučения от 5 декември 2017 г. относно цифровизацията на транспортния сектор³. Операторите в областта на морския транспорт също изразяват сериозно безпокойство във връзка със ситуацията.

Проблемът беше анализиран в оценка на Директива 2010/65/ЕС относно формалностите за даване на сведения за кораби, проведена като част от проверката на пригодността на политиката на ЕС в областта на морския транспорт, извършена през 2016—2017 г. С тази оценка беше потвърден анализът на проблема.

Целта на настоящото предложение е да се разгледа текущата нехармонизирана среда за даване на сведения относно корабите. С предложената нова среда за европейско морско обслужване на едно гише по координиран и хармонизиран начин целият процес по даване на сведения, свързани с посещаване на пристанище, се извършва на едно място. Така от своя страна ще се подобри оперативната съвместимост и взаимосвързаността между съответните системи, с което ще се даде възможност за споделяне и по-често използване, според случая, на данни по по-ефективен начин.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

С предложението се допълват и подкрепят цялостните цели на политиката на ЕС в областта на транспорта. С него се предоставя значителен принос на инициативата за европейско пространство за морски транспорт без бариери и се подкрепя както политиката на ЕС за намаляване на емисиите от сектора на транспорта, така и социалната програма на ЕС в областта на транспорта.

То е тясно свързано и съгласувано с Директивата за системата за контрол на движението на корабите и за системата за информация⁴. Предложението е в съответствие и с инициативата за електронна информация за товарни превози по отношение на приемането на свързана с товарни превози информация и сертификати в цифров формат от органите, извършващи свързани с превоза проверки в хинтерланда на ЕС.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

С предложението се подкрепят целите от Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT) на Комисията за намаляване и опростяване на административната тежест. То е съгласувано с цялостните цели на Комисията за

² Закljučения на Съвета относно *Приоритети на политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2020 г.: Конкурентоспособност, декарбонизация, цифровизация за осигуряване на глобална свързаност, ефективен вътрешен пазар и морски отрасли на световно равнище*, приети от Съвета на неговото 3545-о заседание от 8 юни 2017 г. <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9976-2017-INIT/bg/pdf>

³ Закljučения на Съвета относно цифровизацията на транспорта, приети от Съвета на неговото 3581-во заседание, проведено на 5 декември 2017 г. <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15431-2017-INIT/bg/pdf>

⁴ Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10)

увеличаване на конкурентоспособността, безпроблемно функциониране на вътрешния пазар и по-голяма ефективност чрез цифровизация.

По-специално, предложението допълва усилията за цифровизация, внесени с Митническият кодекс на Съюза, чрез осигуряване на напредък към по-взаимосвързана среда за формалностите за даване на сведения за транспорта и митниците.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание за предприемане на действия е член 100, параграф 2 от Договора: „Европейският парламент и Съветът, като действат в съответствие с обикновената законодателна процедура, могат да приемат съответните разпоредби относно морския и въздушния транспорт.“

• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

Единният пазар е от изключително важно значение за морския транспорт; едва 9 % от търговията по море в ЕС е национална, докато 25 % от нея спада към категорията на вътрешната търговия на ЕС, а 66 % — към тази на външната търговия на ЕС. Освен това пристанищата не са крайното местоназначение на товарите, превозвани по море. Чрез връзки с хинтерланда голям дял от товарите, преминаващи през пристанищата, пристигат от или продължават към друга държава членка. Следователно е в интересите на ЕС да гарантира, че посещенията в пристанищата протичат безпроблемно както за по-широкия вътрешен пазар в областта на транспорта, така и с цел подобряване на рентабилността на значителните икономически инвестиции и трансграничните бизнес интереси, свързани със сектора.

Средата на ЕС за даване на сведения за транспортни оператори във връзка с посещаване на пристанище е малко вероятно да бъде хармонизирана чрез предприемане на действия или само на национално, или само на международно равнище. Няма международен форум, който да даде възможност за приемане на такива широки и обвързващи разпоредби.

Натрупаният опит показва също неадекватността на мерките за доброволно хармонизиране. Съществуващите необвързващи насоки и редовният контакт между държавите членки не са спомогнали за подобряване на ситуацията, нито са довели до хармонизирани интерфейси, формати на данни или процедури на докладване.

Следователно ЕС е подходящото равнище, на което този проблем трябва да се разгледа. Проблемът е от трансграничен характер и значителни резултати могат да се постигнат по ефективен начин единствено чрез съгласувана споделена рамка, предназначена за общоевропейските нужди.

• Пропорционалност

Предложението има за цел да се избягва всяка непропорционална тежест върху транспортните оператори. То надгражда върху съществуващата структура на обслужване на едно гише в национален мащаб и върху международни стандарти и формати на данни и стандарти и формати на данни на ЕС. Следователно разходите за държавите членки и заинтересованите страни от сектора ще бъдат ограничени; несъмнено тези разходи ще бъдат компенсирани от преките и косвените ползи,

свързани с понижаване на административната тежест и по-ефективния обмен на информация. Оценката на въздействието на разходоефективността, ефективността и пропорционалността на предложението показва, че то допринася със значителна добавена стойност.

Предложението не надхвърля необходимото за постигане на целите; с него се засягат основните причини за проблема и се осигурява децентрализирано, но все пак хармонизирано решение. ЕС и държавите членки ще споделят отговорността за средата за даване на сведения.

- **Избор на инструмент**

С оценката на въздействието е установено, че е необходимо Директива 2010/65/ЕС да бъде преразгледана, за да се постигнат нейните цели. По-подходящ инструмент за гарантиране на ефективното хармонизиране на интерфейси, формати на данни и процедури на докладване и че тези мерки се прилагат по последователен и прозрачен начин, е регламентът.

Предлагат се и мерки за прилагане, като се има предвид техническият характер на инициативата и вероятността да е необходимо тя да бъде редовно коригирана в светлината на техническите и правните промени.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОТ ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Проведената през 2016—2017 г. оценка като част от проверката на пригодността на политиката в областта на морския транспорт показва, че Директива 2010/65/ЕС не е достатъчно ефективна или ефикасна, макар че целите ѝ все пак са от голямо значение. Заключение е, че е необходимо значително допълнително опростяване и понижаване на административната тежест върху транспортните оператори.

Бяха установени три проблема. Първо, липсва хармонизиране между обслужването на едно гише в национален мащаб за даване на сведения за кораби. Интерфейсите, форматите на данни и процедурите на докладване се различават между държавите членки, а понякога дори и между пристанищата. В Директива 2010/65/ЕС не са предоставени обвързващи спецификации за обслужване на едно гише в национален мащаб. Получената в резултат на това среда на докладване е различна и разпокъсана.

Второ, текущата система за координиране на докладването чрез обслужване на едно гише в национален мащаб обединява само част от законовите задължения за докладване на корабите. Националните и местните задължения за даване на сведения често е необходимо да се изпълняват през други канали, различни от обслужването на едно гише в национален мащаб. Други формалности на ЕС за даване на сведения, като например повечето митнически формалности, преминават през специализирани национални и трансевропейски митнически ИТ системи.

Трето, в повечето държави членки и в ЕС като цяло има неефективна среда за обмен на данни. Следователно често от транспортните оператори се изисква да представят една и съща информация повече от веднъж за едно и също посещаване на пристанище. Ако

обменът на информация между органите е по-ефективен, това дублирано даване на сведения би могло да се избегне в съответствие с целта на ЕС за спазване на принципа „докладване само веднъж“.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Тези консултации бяха проведени в съответствие с насоките за по-добро регулиране. В периода 25 октомври 2017 г.—18 януари 2018 г. беше проведена обществена консултация онлайн. Въпросникът беше достъпен на всички официални езици на ЕС. Отговориха общо 91 респондента. Тази обществена консултация беше допълнена от по-специфични целенасочени консултации, проведени чрез семинари, интервюта и други събития, както и чрез по-подробен въпросник онлайн, предназначен за основните групи от заинтересовани страни. За процеса на консултиране допринесоха 418 заинтересовани страни.

Бяха положени специални усилия за установяване на контакт с малки и средни предприятия (МСП) в сектора на морския транспорт посредством мрежата на МСП, за да бъдат те информирани за възможността да участват в процеса на консултиране. Комисията се свърза и със съответните европейски социални партньори (специалисти в областта на морския транспорт и синдикални организации в морския сектор⁵), за да ги покани да участват в консултацията.

При консултациите със заинтересовани страни беше потвърден анализът на проблема и бе пояснено кои групи от заинтересовани страни предпочитат различните варианти на политиката. Заинтересованите страни от повечето категории споделиха, че предпочитат интегрирана всеобхватна среда за даване на сведения, включително в сферата на митниците и транспорта. 82 % от респондентите, участвали в отворената обществена консултация, споделиха, че би било най-ефективно тези въпроси да се разрешават на равнището на ЕС. Повечето заинтересовани страни споделиха, че приоритет за тях е хармонизирането на равнището на ЕС, тъй като с него биха се осигурили значителни ползи и би се понижила административната тежест. Други подчертани приоритети бяха яснота в защитата на данните и по-ефективни потоци от данни и споделяне на данни.

Транспортните дружества и корабни/товарни агенти споделиха, че предпочитат централизирано решение за хармонизация, докато органите и пристанищата на държавите членки предпочетоха решение, основано на съществуващото обслужване на едно гише в национален мащаб.

След като внимателно разгледа и анализира събраната информация, Комисията предлага компромисно решение, с което ще се гарантира хармонизиране въз основа на децентрализирано, но взаимосвързано обслужване на едно гише в национален мащаб.

- **Събиране и използване на информация/експертни знания**

Предложението е основано на установяване на фактите и информация, предоставена от съответните експерти, и на икономически модели за прогнозна оценка на разходите и ползите, включително на моделиране на косвените ефекти и прогнозираната смяна на вида транспорт от автомобилен към воден. Екип от външни консултанти изготви проучване в подкрепа на разходите и въздействията.

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

Експерти от Комисията от широк набор от области на политиката взеха непосредствено участие, за да се гарантира допълняемост и съгласуваност между инициативата за среда на даване на сведения и други политики на ЕС (напр. гравивни елементи за електронно управление, митническа политика, въпроси от областта на защитата на данните).

• **Оценка на въздействието**

След като при първото оценяване бяха отхвърлени два варианта, в оценката на въздействието бяха разгледани подробно други шест основни варианта на политиката. Вариантите се основаваха на два основни политически избора: инструмента за постигане на хармонизация и обхвата на данните/сведенията, които трябва да се включат в хармонизирания набор от данни.

Бяха анализирани три реалистични варианта на архитектурата за хармонизация:

- а) Обвързващи технически спецификации за постигане на хармонизирани портали за даване на сведения като интерфейс за връзка с обслужването на едно гише в национален мащаб (за което пълна отговорност носят държавите членки);
- б) Хармонизирани портали за даване на сведения като интерфейс за връзка с обслужването на едно гише в национален мащаб, базирани на общ модул на ИТ решение, разработен на равнището на ЕС и включен във всяко обслужване на едно гише в национален мащаб (съвместна отговорност на ЕС/държавата членка); или
- в) Централен портал за даване на сведения на равнището на ЕС (отговорност на ЕС).

Що се отнася до приложното поле, то може да бъде или 1) всеобхватно, или 2) ограничено. Всеобхватното приложно поле включва както даване на сведения в областта на митниците, така и на транспорта, докато при ограничения вариант средата на даване на сведения в областта на транспорта е отделна от средата за митническите формалности.

	А: <i>Хармонизирани портали за обслужване на едно гише в национален мащаб: технически спецификации</i>	Б: <i>Хармонизирани портали за обслужване на едно гише в национален мащаб: общо ИТ решение</i>	В: <i>Централен портал за даване на сведения</i>	Г: <i>Задължителна общностна пристанищна система (отхвърлен)</i>
1. Всеобхватно решение за единна входна точка	Вариант А1	Вариант Б1	Вариант В1	<i>Вариант Г1</i>
2. Отделни митнически/морски	Вариант А2	Вариант Б2	Вариант В2	<i>Вариант Г2</i>

ВХОДНИ ТОЧКИ				
---------------------	--	--	--	--

Вариантът, при който хармонизирането се основава на система от задължителни общностни пристанищни системи (търговски платформи) е отхвърлен на по-ранен етап от анализа, тъй като по-малко от половината от всички пристанища в ЕС вече имат такива системи. Въвеждането на задължение за общностни пристанищни системи е сметнато за непропорционално и несъответстващо на принципа на субсидиарност. То би довело също така до високи допълнителни разходи и за държавите членки, и за отрасъла.

Основното въздействие от анализирания вариант е намаляване на административната тежест върху транспортните оператори. Това от своя страна ще засили ефективността и конкурентоспособността на морския транспорт, като вероятният резултат е лека промяна на вида транспорт (от автомобилен към воден). Ще се подобри и качеството на работата на капитаните на корабите, и привлекателността на професията. Ползите са значително по-високи във всеобхватния сценарий, отколкото в този с ограничен обхват.

Разходите произтичат главно от нуждата да се адаптират и поддържат техническите спецификации и ИТ системите, въз основа на които ще бъдат изготвени хармонизираните портали за даване на сведения. В сравнение с базовите разходи, свързани с обслужването на едно гише в национален мащаб в момента, ще бъде необходимо държавите членки и ЕС да направят еднократна инвестиция, а годишните оперативни разходи ще бъдат малко по-високи. Оценено е, че разходите за транспортните оператори ще бъдат до голяма степен незначителни.

Приемането на централизираните варианти B1 и B2 е слабо сред държавите членки, но силно сред транспортните оператори. Държавите членки предпочетоха вариантите, базирани на обслужване на едно гише в национален мащаб, но транспортните оператори изразиха безпокойство, че децентрализираните варианти може да не са съвместими с целта за хармонизиране. Макар вариант B1 да не е първият избор на никоя от групите на заинтересованите страни, участвали в консултацията, той представлява подходящ компромисен вариант, приемлив за всички основни категории от заинтересовани страни, тъй като съчетава децентрализирания подход с напълно хармонизиран интерфейс за връзка с транспортните оператори.

Очаква се най-ефективни да бъдат варианти B1 и B1, тъй като с тях се засягат всички поражащи проблеми въпроси и те са вариантите, с които е най-вероятно да се постигне пълна хармонизация на интерфейсите и форматите на данни. Варианти B1 и B2 крият по-малко рискове, отколкото варианти B1 и B2.

Макар че най-евтин за изпълнение би бил вариант B2, ползите от него за транспортните оператори (компромис) биха били значително по-ниски. Най-добро съотношение между разходите и ползите има при вариант B1. Резултатите по отношение на разходите и ползите са несъмнено положителни за всички варианти.

Следователно предпочетеният вариант, базиран на съотношението между разходите и ползите, приемането от заинтересованите страни и очакваната ефективност и оценката на риска, е **вариант B1**. Това предполага, че общите очаквани допълнителни разходи

ще възлизат на 29,4 милиона евро между 2020 г. и 2030 г., а очакваните нови ползи под формата на икономии на време за персонала ще бъдат 22—25 милиона часове през същия период. Този вариант носи най-големи ползи на приемлива цена. С него ще се гарантира хармонизирана среда на даване на сведения, като същевременно ще се зачита съществуващата структура на обслужване на едно гише в национален мащаб и ще се използват вече направените инвестиции. Тежестта върху държавите членки се свежда до минимум чрез предоставяне на всички на еднакъв софтуерен пакет, разработен на равнището на ЕС.

Докладът от оценката на въздействието беше обсъден с Комитета за регулаторен контрол, който издаде положително становище с коментари⁶.

• Пригодност и опростяване на законодателството

Тъй като става въпрос за изменение на съществуващ законодателен акт на Комисията, попадащ в обхвата на Програмата на Комисията за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT), Комисията разглежда възможности за опростяване и намаляване на различните видове тежест. Анализът показва, че е възможно значително опростяване и подобряване на ефективността чрез намаляване на административната тежест за транспортните оператори, задължени да спазват законовите изисквания във връзка с посещаване на пристанище.

Очаква се административната тежест да бъде понижена благодарение на 1) хармонизирани интерфейси, процедури и формати на данни; 2) предоставяне на единна входна точка за даване на сведения; 3) по-ефективно повторно използване на данните, което позволява даването на сведения да се извършва само веднъж и да се елиминира двойното даване на сведения. С един всеобхватен координационен механизъм за целия процес по даване на сведения във връзка с посещаване на пристанище, през който трябва да премине транспортният оператор, заедно с напълно хармонизирани формати на данни, процедури на докладване и интерфейси, ще се освободи много време, което персоналът може да отдели за други задачи, и по-специално тези, свързани с основна търговска дейност, безопасност и сигурност.

Елементите за опростяване се оценяват на приблизително 22—25 милиона часа от времето на персонала в периода 2020—2030 г., което се равнява на сумата от 625—720 милиона евро за транспортните оператори.

Опростеното и хармонизирано даване на сведения ще бъде от особено голяма полза за малките и средните предприятия и микропредприятията, които са пропорционално по-уязвими на неефективна администрация и загубено време за персонала.

С предложението също се допринася за цифровизация и по-добри информационни потоци в съответствие с „Цифровата проверка“.

6

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

- **Основни права**

Предложението има въздействие върху правото на защита на лични данни, гарантирано с член 8 от Хартата. Всяко обработване на лични данни по линия на предложението се извършва в съответствие със законодателството на ЕС относно защитата на лични данни, и по-специално общия регламент относно защитата на данните.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предпочетеният вариант ще има бюджетни отражения за Комисията. Очакваните разходи за ИТ услуги и разработване на ИТ система достигат 13,5 милиона евро в 11-годишния период от 2020 г. до 2030 г. Комисията предлага разходите за варианта да се покрият от бюджетен ред *„Дейности за подкрепа на европейската транспортна политика и правата на пътниците, включително комуникационни дейности“* (справка с бюджета 6.2.2005 г.).

От бюджета на ЕС по линия на текущата Многогодишна финансова рамка няма да са необходими допълнителни бюджетни ресурси или човешки ресурси. Тази инициатива няма за цел да предрешава предложението на Комисията относно следващата Многогодишна финансова рамка.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за наблюдение, оценка и докладване**

Комисията ще проследява напредъка, въздействията и резултатите от тази инициатива чрез набор от механизми за наблюдение и оценяване. С механизмите ще се измерва напредъкът в постигането на специфичните цели от новото предложение.

Исканията за информация (доклади, отговори на проучвания) ще бъдат внимателно балансираны, за да се избегне налагането на допълнителни тежести върху заинтересованите страни чрез създаване на непропорционални нови искания за докладване.

Като първа стъпка би могло да се изготви мониторингов доклад въз основа на показателите, определени в оценката на въздействието. След него следва да има етап на оценяването. Пет години след датата, на която трябва да се изпълни правното предложение, Комисията ще даде ход на проверка, за да установи дали са постигнати целите на инициативата. Това ще се извърши въз основа на доклади на държавите членки, проучвания на заинтересовани страни и други видове подадена информация (напр. оплаквания от транспортни оператори. Впоследствие оценяването ще допринесе за провеждане на бъдещи процеси по вземане на решения, за да се гарантира, че се извършват необходимите корекции за постигане на набелязаните цели.

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

Предложението е съставено от шест глави, с първата и последната от които се въвежда общият обхват и някои хоризонтални разпоредби. В глави II—IV се съдържа по-подробна информация за обхвата и техническите инструменти, докато в глава V е изложено общото управление за средата за европейско морско обслужване на едно гише (EMSWe).

I. Общи разпоредби

- II. Набор от данни в EMSWe
- III. Предоставяне на информация
- IV. Общи услуги
- V. Координиране на дейностите на EMSWe
- VI. Окончателни разпоредби

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за създаване на среда за европейско морско обслужване на едно гише и за отмяна на Директива 2010/65/ЕС

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁷,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁸,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) С Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁹ се изисква държавите членки да приемат изпълнението на задължения за даване на сведения за корабите, пристигащи във или напускащи пристанища на Съюза, в електронен формат, и за гарантиране на предаването им на едно гише с цел улесняване на морския транспорт.
- (2) Морският транспорт е гръбнакът на търговията и връзките в рамките на единния пазар и отвъд него. За улесняване на морския транспорт и с цел допълнително понижаване на административните тежести за транспортните дружества процедурите за даване на информация, предназначени за изпълнение на задълженията за даване на сведения, наложени на транспортните дружества чрез правни актове на Съюза и по силата на националното право на държавите членки, следва допълнително да се опростят и хармонизират.
- (3) Настоящият парламент има за цел да улесни предаването на данни. Прилагането на настоящия регламент не следва да променя същността на задълженията за даване на сведения, както и не следва да накърнява последващото съхраняване и обработване на информация на равнището на Съюза или в национален мащаб.
- (4) Съществуващото обслужване на едно гише в национален мащаб във всяка държава членка следва да се запази като основа за среда за европейско морско обслужване на едно гише („EMSWe“). обслужването на едно гише в национален

⁷ ОВ С , , стр. .

⁸ ОВ С , , стр. .

⁹ Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки и за отмяна на Директива 2002/6/ЕО (ОВ L 283, 29.10.2010 г., стр. 1).

машаб следва да представлява всеобхватна единна входна точка за даване на сведения за операторите в областта на морския транспорт, като изпълнява функциите на събиране на данни от деклараторите и разпределяне на данните до всички съответни компетентни органи.

- (5) Интерфейсите за връзка на това обслужване на едно гише в национален машаб от страна на деклараторите следва да бъдат хармонизирани на равнището на Съюза, за да се улесни докладването и допълнително да се намали административната тежест. Това хармонизиране следва да се постига чрез прилагането във всяко обслужване на едно гише в национален машаб на общ софтуер на интерфейс за междусистемен обмен на информация, разработен на равнището на Съюза. Държавите членки следва да поемат отговорността за интегриране и управление на този модул на интерфейс и за редовното и своевременно актуализиране на софтуера, когато Комисията предоставя нови версии. Комисията следва да разработва модула и да осигурява актуализации, когато е необходимо.
- (6) Възникващите нови цифрови технологии дават все повече възможности за увеличаване на ефективността на сектора на морския транспорт и за понижаване на административната тежест. За да се натрупат възможно най-скоро ползите от тези нови технологии, Комисията следва да бъде оправомощена да изменя чрез актове за изпълнение техническите спецификации, стандартите и процедурите за хармонизираната среда на даване на сведения. При преразглеждане на настоящия регламент също следва да се вземат предвид новите технологии.
- (7) На деклараторите следва да се предоставя подходяща подкрепа и информация относно процесите и техническите изисквания, свързани с използването на обслужване на едно гише в национален машаб чрез леснодостъпни и лесни за използване национални уебсайтове, изготвени в еднакъв формат.
- (8) В Конвенцията за улесняване на международното морско корабоплаване („Конвенция FAL“)¹⁰ е предвидено, че публичните органи при всички случаи следва да изискват само основната информация и да поддържат броя елементи до минимум.
- (9) За да се осигури функционирането на EMSWe, е необходимо да се въведе всеобхватен набор от данни, обхващащ всички елементи на информацията, която националните органи или пристанищните оператори може да изискват за административни или оперативни цели, когато кораб извършва посещаване на пристанище. Тъй като обхватът на задълженията за даване на сведения варира между държавите членки, обслужването на едно гише в национален машаб в дадена държава членка следва да бъде изготвено така, че да приема набора от данни в EMSWe без изменение и да не се повлиява от информация, която не е от значение за тази държава членка.
- (10) Съответните задължения за даване на сведения, съдържащи се в правните актове на Съюза и международните правни актове, следва да бъдат включени в приложението към настоящия регламент. Тези задължения за даване на сведения следва да служат за основа за въвеждане на всеобхватния набор от данни в

¹⁰ Конвенцията на Международната морска организация (ММО) за улесняване на международното морско корабоплаване („Конвенция FAL“), приета на 9 април 1965 г. и изменена на 8 април 2016 г., стандарт 1.1.

EMSWe. В приложението следва също да се посочат съответните категории на задълженията за даване на сведения в национален мащаб, а държавите членки следва да могат да изискват от Комисията да изменя набора от данни в EMSWe въз основа на задълженията за даване на сведения, съдържащи се в националното им законодателство. Правният акт на Съюза, с който се изменя наборът от данни в EMSWe въз основа на задължението за даване на сведения, съдържащо се в националното законодателство, следва да включва изрично позоваване на това национално законодателство.

- (11) Когато информацията от обслужването на едно гише в национален мащаб се разпространява до компетентните органи, предаването трябва да отговаря на общите изисквания за данни, формати и кодове за задълженията и формалностите за даване на сведения, предвидени в законодателството на Съюза, посочено в приложението, и трябва да се извършва чрез въведените в него ИТ системи, като например средствата за електронна обработка на данни, посочени в член 6, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 952/2013.
- (12) При прилагане на настоящия регламент следва да се вземат предвид системите SafeSeaNet, установени в национален мащаб и на равнището на Съюза, които следва да продължават да улесняват обмена и разпространението на информацията, получена посредством услугите на едно гише в национален мащаб между държавите членки в съответствие с Директива 2002/59.
- (13) Пристанищата не са крайното местоназначение на товарите. Ефективността на посещенията на пристанища на корабите оказва въздействие върху цялата логистична верига, свързана с превоза на товари и пътници до и от пристанищата. За да се гарантира оперативна съвместимост, мултимодалност и безпроблемно интегриране на морския транспорт в цялата логистична верига, и с цел да се улеснят други видове транспорт, обслужването на едно гише в национален мащаб следва да дава възможност за обмен на свързана информация, като например време на пристигане и заминаване, със сходни рамки, разработени за други видове транспорт.
- (14) За да се подобри ефективността на морския транспорт и да се ограничи дублирането на информация, която трябва да се предоставя за оперативни цели, когато кораб прави посещение на пристанище, предоставяната от декларатора информация в системата на обслужване на едно гише в национален мащаб следва също да се споделя с определени други субекти, като например пристанищни оператори или оператори на терминали.
- (15) В Регламент (ЕС) № 952/2013 е предвидено, че стоките, въведени на митническата територия на Съюза, се обхващат от обобщена декларация за въвеждане, която трябва да се подава на митническите органи по електронен път. Като се има предвид значението на информацията от обобщената декларация за въвеждане за управлението на рисковете за сигурността и финансовите рискове, в момента се разработва специфична електронна система за подаване и управление на обобщените декларации за въвеждане на митническата територия на Съюза. Няма да бъде възможно обаче подаването на обобщена митническа декларация за въвеждане чрез обслужването на едно гише в национален мащаб. Като се има предвид обаче, че някои от елементите на данни, подадени с обобщената декларация за въвеждане, се изискват също и за изпълнение на други формалности за даване на митнически сведения и сведения за кораби, когато кораб извършва посещаване на пристанище на Съюза, средата

за европейско морско обслужване на едно гише следва да може да обработва елементите на данни от обобщената декларация за въвеждане. Следва също да се предвиди възможността системата на обслужване на едно гише в национален мащаб да извлича съответна информация, вече подадена чрез обобщената декларация за въвеждане.

- (16) За да се даде възможност за повторно използване на информацията, предоставена чрез обслужването на едно гише в национален мащаб, и за да се улесни подаването на информация от декларатора, е необходимо да се предвидят общи бази данни. Базата данни EMSWe относно корабите следва да включва справочен списък с данни за корабите и тяхното освобождаване от задълженията за даване на сведения, докладвани чрез съответното обслужване на едно гише в национален мащаб. За да се улесни подаването на информация от декларатора, в Обща база данни за местоположението (CLD) следва да бъде включен справочен списък на кодове за местоположение, които включват Кодове на Организацията на обединените нации за населените места за търговски и транспортни цели (UN/LOCODE), специфични кодове по SafeSeaNet, както и кодове на пристанищни съоръжения, регистрирани в Глобалната интегрирана информационна система за корабоплаване (GISIS) на Международната морска организация. Освен това в Обща база данни за опасни материали следва да бъде включен списък с опасни и замърсяващи товари, които трябва да се нотифицират чрез обслужването на едно гише в национален мащаб в съответствие с изменената Директива 2002/59/ЕО, както и формуляр 7 на FAL на ММО, като се отчитат съответните елементи на данни от конвенциите и кодексите на ММО.
- (17) Обработването на лични данни в рамките на настоящия регламент от компетентните органи следва да се извършва в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета. Обработването на лични данни от Комисията следва да отговаря на разпоредбите на Регламент [нов регламент, заменящ Регламент 45/2001 относно обработването на лични данни от институциите на Общността].
- (18) EMSWe и обслужването на едно гише в национален мащаб не следва да служат като допълнително основание за обработването на лични данни, освен доколкото е необходимо за тяхното функциониране, и не следва да се използват за предоставяне на нови права на достъп до лични данни.
- (19) На Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз, за да се допълни настоящият регламент чрез въвеждане на набора от данни в EMSWe и чрез изготвяне на определения, категории и спецификации на данни за елементите на данни. Същите правомощия следва да се делегират на Комисията, за да изменя приложението с цел да включва задължения за даване на сведения, съществуващи в национален мащаб, както и за да отчита всички нови задължения за даване на сведения, приети в правни актове на Съюза. Комисията следва да гарантира зачитането на общите изисквания за данни, форматите и кодовете, въведени в правни актове на Съюза и в международни правни актове, посочени в приложението. От особена важност е също по време на подготвителната си работа Комисията да проведе целесъобразни консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложили в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г. По-специално, с цел

осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

- (20) За да се гарантират единни условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹¹.
- (21)
- (22) По-специално, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да приема, а впоследствие и да изменя набора от данни в EMSWe, както и да приема функционални и технически спецификации, механизми за контрол на качеството и процедури за разгръщане, поддържане и използване на хармонизирания интерфейс и съответните хармонизирани елементи на обслужването на едно гише в национален мащаб. На Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да приема техническите спецификации, стандартите и процедурите за общи услуги на EMSWe.
- (23) Настоящият регламент следва да надгражда върху Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета¹², в който са изложени условията, при които държавите членки признават средствата за електронна идентификация на физически и юридически лица, които средства попадат в обхвата на дадена схема за електронна идентификация на друга държава членка. В Регламент (ЕС) № 910/2014 се предвиждат условията, при които потребителите могат да използват своите средства за електронна идентификация и електронно удостоверяване на самоличността, за да получат достъп до публични услуги онлайн в трансгранични ситуации.
- (24) Комисията следва да направи оценка на настоящия регламент. Информация следва да бъде събирана също и за да се използва при изготвяне на оценката и за извършване на оценка на прилагането на законодателството по отношение на целите, за които е предвидено.
- (25) Следователно Директива 2010/65/ЕС следва да бъде отменена, считано от датата на прилагане на настоящия регламент.
- (26) В съответствие с член 28, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета бяха проведени консултации с Европейския надзорен орган по защита на данните¹³.

¹¹ Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

¹² Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно електронната идентификация и удостоверителните услуги при електронни трансакции на вътрешния пазар и за отмяна на Директива 1999/93/ЕО (ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 73—114).

¹³ Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 18.12.2000 г. относно защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни от институции и органи на Общността и за свободното движение на такива данни (ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1).

Глава I

Общи разпоредби

Член 1

Предмет и обхват

С настоящия регламент се въвежда рамка за хармонизирана и оперативно съвместима среда за европейско морско обслужване на едно гише („EMSWe“), базирана на обслужването на едно гише в национален мащаб, за да се улесни електронното предаване на данни във връзка със задълженията за даване на сведения за корабите, които пристигат, извършват посещаване на и заминават от пристанище на Съюза.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- (1) „среда за европейско морско обслужване на едно гише“ („EMSWe“) означава правната и техническа рамка за електронно предаване на данни във връзка със задълженията и процедурите за даване на сведения за престоя в пристанищата на Съюза, която се състои от мрежа от обслужване на едно гише в национален мащаб и включва хармонизирания интерфейс, както и общи услуги за управление на потребители и достъп, идентифициране на кораби, кодове за местоположение и информация за опасни и замърсяващи товари.
- (1) „задължение за даване на сведения“ означава информацията, изисквана по силата на правните актове на Съюза и международните актове, както и националното законодателство, на което е направено позоваване, която трябва да бъде предоставена за административни и оперативни цели във връзка с пристигането, престоя на кораба на пристанище и заминаването му от пристанище в държава членка („посещаване на пристанище“).
- (2) „елемент на данни“ означава най-малката единица информация, за която има уникално определение и точни технически характеристики, като например формат, дължина и вид на символите;
- (3) „общностна пристанищна система“ означава електронна система, която улеснява обмена на оперативна или административна информация между различните участници на едно пристанище;
- (4) „декларатор“ означава оператора на кораба или друго физическо или юридическо лице, предмет на задълженията за даване на сведения;
- (5) „доставчик на услуги за данни“ означава физическо или юридическо лице, което предоставя услуги за информационни и комуникационни технологии или услуги за въвеждане на данни на декларатор във връзка със задълженията за докладване.

Глава II

Набор от данни в EMSWe

Член 3

Въвеждане на набор от данни в EMSWe

1. Комисията включва в приложението пълен списък с елементи на данни („набор от данни в EMSWe“) въз основа на задълженията за даване на сведения, изложени в посочените правни актове на Съюза и международни правни актове, както и на националното законодателство, на което е направено позоваване. Комисията гарантира зачитането на общите изисквания за данни, форматите и кодове, въведени в правни актове на Съюза, посочени в приложението.
2. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с процедурата, посочена в член 18, за да допълни настоящия регламент с цел въвеждане и изменение на набора от данни в EMSWe. Делегираният акт, с който се въвежда или изменя елементът на данните в EMSWe въз основа на задължението за даване на сведения, съдържащо се в националното законодателство, включва изрично позоваване на това национално законодателство.
3. Държава членка може да изисква от Комисията да въведе елементи на данните в набора от данни в EMSWe въз основа на съдържащите се в националното законодателство задължения за даване на сведения. Най-късно до шест месеца от влизане в сила на настоящия регламент държавите членки уведомяват Комисията за разпоредбите на националното законодателство и съответните задължения за даване на сведения, съдържащи елементите на данни, които трябва да бъдат включени в набора от данни в EMSWe. Те посочват с точност тези елементи на данните. Комисията оценява необходимостта от въвеждане или изменение на елемент на данните в набора от данни в EMSWe въз основа на тези уведомления.
4. Комисията се оправомощава също да приема делегирани актове в съответствие с процедурата, посочена в член 18, за да измени приложението с цел да направи или измени позоваване на задължение за даване на сведения, съдържащо се в правен акт на Съюза или международен правен акт, или позоваване на националното законодателство.

Член 4

Искания за друга информация

1. Ако държава членка възнамерява да въведе или измени задължение за даване на сведения съгласно националното си законодателство, което би включвало предоставянето на информация, различна от включената в набора от данни в EMSWe, тази държава членка незабавно уведомява Комисията. В това уведомление държавата членка точно определя информацията, която не е обхваната от набора от данни в EMSWe, и посочва планирания срок на валидност на въпросното задължение за даване на сведения.
2. Комисията оценява необходимостта от изменение на набора от данни в EMSWe в съответствие с член 3, параграф 2.

Глава III

Предоставяне на информация

Член 5

Обслужване на едно гише в национален мащаб

1. Всяка държава членка въвежда обслужване на едно гише в национален мащаб, ако в съответствие с настоящия регламент и без да се засяга член 6, цялата необходима информация за изпълнението на задълженията за докладване се предоставя веднъж посредством и в съответствие с набора от данни в EMSWe, с цел тази информация да се предостави на съответните органи на държавите членки.

Държавите членки имат отговорността за развитието, наличието, поддържането, сигурността и функционирането на своето обслужване на едно гише в национален мащаб.
2. Комисията разработва и актуализира хармонизиран модул на интерфейс за даване на сведения, предназначен за обслужването на едно гише в национален мащаб. Този модул включва възможността за обмен на информация между информационната система, използвана от заявителя, и обслужването на едно гише в национален мащаб.
3. Държавите членки гарантират:
 - а) съвместимостта на обслужването на едно гише в национален мащаб с модула на интерфейс за даване на сведения;
 - б) своевременното интегриране на модула на интерфейс за даване на сведения, както и всички последващи актуализации в съответствие с датите за прилагане, определени в акта за изпълнение, посочен в параграф 11;
 - в) връзка със съответните системи на компетентните органи, за да се даде възможност за докладване на преноса на данни на тези органи чрез обслужването на едно гише в национален мащаб и на тези системи в съответствие със законодателството на Съюза и националното законодателство, както и в съответствие с техническите спецификации на тези системи;
 - г) предоставянето на уебсайт за поддръжка онлайн.
4. обслужването на едно гише в национален мащаб дава възможност на деклараторите също да предоставят информация чрез електронни таблици, хармонизирани на равнището на Съюза, и включват функцията за извличане на елементи на данни от даването на сведения от тези таблици.
5. Държавите членки гарантират, че необходимата информация достига до органите, отговарящи за прилагането на въпросното законодателство, и е ограничена до нуждите на всеки от тези органи. По този начин държавите членки гарантират съответствие със законовите изисквания, свързани с предаването на данни, включително на лични данни, предвидено в правните актове на Съюза, посочени в приложението, и, ако е приложимо, използването на средствата за електронна обработка на данни, посочени в член 6, параграф 1

от Регламент (ЕС) № 952/2013. Те гарантират също оперативна съвместимост с използваните от тези органи информационни системи.

6. обслужването на едно гише в национален мащаб осигурява техническа възможност на деклараторите да предоставят съответната информация поотделно на доставчиците на пристанищни услуги в местоназначението.
7. Ако държава членка не изисква всички елементи на набора от данни в EMSWe с цел изпълнение на формалностите за даване на сведения, в обслужването на едно гише в национален мащаб се приемат данни, които са ограничени до елементите на данните, изисквани от тази държава членка. Тя също приема подадени от декларатора данни, включително допълнителни елементи на данни от набора от данни в EMSWe.
8. Държава членка съхранява информацията, подадена в рамките на нейната система на обслужване на едно гише в национален мащаб, за срока, необходим за изпълнение на изискванията, изложени в настоящия регламент, а ако съответствие с правните актове на Съюза, посочени в приложението, може да се постигне единствено чрез съхранение в системата на обслужване на едно гише в национален мащаб — за срока, необходим за постигане на съответствие с тези актове. След това данните незабавно се заличават.
9. Чрез обслужването на едно гише в национален мащаб се предоставя публичен достъп до часовете на пристигане и заминаване на корабите — очаквани и реални — в електронния формат, хармонизиран на равнището на Съюза.
10. обслужването на едно гише в национален мащаб има единен интернет адрес и поддържа уебстраници, хармонизирани на равнището на Съюза.
11. Комисията приема чрез актове за изпълнение:
 - а) функционалните и техническите спецификации, механизмите и процедурите за контрол на качеството, предназначени за разгръщане, поддържане и използване на хармонизирания модул на интерфейс, посочен в параграф 2;
 - б) хармонизираната електронна таблица, посочена в параграф 4;
 - в) хармонизираните технически спецификации за предоставяне на посочените в параграф 9 часове на пристигане и заминаване;
 - г) единен формат за интернет адресите и хармонизираната структура на уебсайта за поддръжка онлайн, посочен в параграф 10.

Посочените актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата на консултиране, посочена в член 19, параграф 2.

Посредством актове за изпълнение Комисията изменя техническите спецификации, стандартите и процедурите, за да вземе предвид наличието на нови технологии.

Член 6

Други средства за даване на сведения

1. Държавите членки може да позволят на деклараторите да предоставят информация чрез други канали за даване на сведения, като например обществени пристанищни системи, при условие че тези канали са доброволни за деклараторите. В този случай държавите членки гарантират, че по тези други

каналите се предоставя съответната информация в услугите на едно гише в национален мащаб.

2. Държавите членки създават алтернативни средства за предоставянето на информация в случай на временен отказ на някоя от електронните системи, посочени в член 5, както и в членове 9—12.
3. Настоящият регламент не възпрепятства обмена на информация между митническите органи на държавите членки или между митническите органи и икономическите оператори, които използват средствата за електронна обработка на данни, посочени в член 6, параграф 1 от Регламент (ЕС) 952/2013.

Член 7

Принцип „само веднъж“

1. Без да се засяга член 6, параграф 3, държавите членки гарантират, че деклараторът е задължен да предоставя повече информация съгласно настоящия регламент само по веднъж на посещаване на пристанище и че съответната информация се предоставя или използва повторно в съответствие с параграф 2.
2. Държавите членки гарантират, че:
 - а) информацията за идентифициране и данните на кораба, предоставяни на обслужването на едно гише в национален мащаб, се записват в базата данни EMSWe относно корабите, посочена в член 10, и не се изискват отново при последващи престои в пристанище в рамките на Съюза;
 - б) всяка съответна информация, получена в съответствие с настоящия регламент, се предоставя на други системи на обслужване на едно гише в национален мащаб, посредством системата SafeSeaNet в съответствие с техническите изисквания, изложени в Директива 2002/59/ЕО;
 - в) предоставяната при заминаване информация от пристанище в Съюза не се изисква отново по време на пътуването или при пристигане в следващото пристанище в Съюза, при условие че корабът не е извършвал посещаване на пристанище извън Съюза по време на пътуването. Тази точка не е приложима за информацията, получена съгласно Регламент (ЕС) № 952/2013, освен ако такава възможност не е предвидена в настоящия регламент;
 - г) съответната информация в обобщената декларация за въвеждане, посочена в член 127 от Регламент (ЕС) № 952/2013, се предоставя за справка на системата на обслужване на едно гише в национален мащаб и, ако е уместно, за да се използва повторно за други задължения за даване на сведения, посочени в приложението.
3. Деклараторът носи отговорност за гарантиране на навременното подаване, точността и изчерпателността на информацията, предоставена в съответствие с настоящия регламент, и нейното съответствие с техническите изисквания на обслужването на едно гише в национален мащаб. Деклараторът остава отговорен за това да актуализира информацията, ако тя бъде променена след подаването.
4. Чрез актове за изпълнение Комисията приема списъка със съответната информация, посочен в букви б), в) и г) от параграф 2. Посочените актове за

изпълнение се приемат в съответствие с процедурата на консултиране, посочена в член 19, параграф 2.

Член 8 *Поверителност*

Съгласно приложимото законодателство на Съюза или националното законодателство държавите членки предприемат необходимите мерки за гарантиране поверителността на търговската и друга чувствителна информация, която се обменя в съответствие с настоящия регламент.

Глава IV **Общи услуги**

Член 9 *Система за управление на потребителите на EMSWe и на достъпа*

1. Комисията създава обща система за управление на потребителите и достъпа за деклараторите и доставчиците на услуги за данни, които използват обслужване на едно гише в национален план, както и за органите, които осъществяват достъп до обслужването на едно гише в национален план. Системата дава възможност за единна регистрация на потребителите с признаване на равнището на ЕС, обединено управление на потребителите и мониторинг на потребителите на равнището на ЕС.
2. С цел достъп до обслужването на едно гише в национален мащаб в различните държави членки декларатор или доставчик на услуги за данни, регистриран в системата за управление на потребителите на EMSWe и на достъпа се счита за регистриран в обслужването на едно гише в национален мащаб във всички държави членки.
3. Всяка държава членка определя националния орган, отговарящ за управлението на деклараторите и доставчиците на услуги, включително за регистрирането на нови потребители, модифицирането и прекратяването на съществуващи абонаменти в инструмента за установяване на самоличността на потребителите.
4. Чрез актове за изпълнение Комисията приема техническите спецификации, стандартите и процедурите за създаване на инструмента, посочен в параграф 1, за събиране, съхранение и предоставяне на техните данни за потребителски достъп. Посочените актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата на консултиране, посочена в член 19, параграф 2.

Член 10 *База данни EMSWe относно корабите*

1. В съответствие с член 7, параграф 2, буква а) Комисията въвежда база данни на EMSWe относно корабите, която съдържа списък с информация за идентифициране и данни на кораби, както и записи на освобождаване от задълженията за даване на сведения.

2. Държавите членки гарантират предоставянето на данни за нови кораби в базата данни EMSWe относно корабите и наличието на тази информация за улеснение на докладването относно корабите.
3. Чрез актове за изпълнение Комисията приема техническите спецификации, стандартите и процедурите за създаване на базата данни, посочена в параграф 1, за събиране, съхранение и предоставяне на данни за корабите и освобождаването им. Посочените актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата на консултиране, посочена в член 19, параграф 2.

Член 11

Обща база данни за местоположението

1. Комисията въвежда обща база данни за местоположението, която съдържа справочен списък с кодове за местоположение¹⁴, и кодове на пристанищни съоръжения, регистрирани в базата данни GISIS на ММО.
2. Държавите членки предоставят информацията от базата данни за местоположението на национално равнище чрез обслужването на едно гише в национален мащаб.
3. Чрез актове за изпълнение Комисията приема техническите спецификации, стандартите и процедурите за създаване на общата база данни за местоположението, посочена в параграф 1, за събиране, съхранение и предоставяне на кодовете за местоположение и кодовете на пристанищни съоръжения. Посочените актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата на консултиране, посочена в член 19, параграф 2.

Член 12

Обща база данни за опасни материали

1. Комисията създава Обща база данни за опасни материали, която включва списък с опасни и замърсяващи товари, които трябва да бъдат нотифицирани в съответствие с Директива 2002/59/ЕО¹⁵, както и формуляр 7 на FAL на ММО, като се отчитат съответните елементи на данни от конвенциите и кодексите на ММО.
2. Базата данни е свързана със съответните вписвания в базата данни MAR-CIS (Информационен лист за химикалите в моретата), разработена от Европейската агенция по морска безопасност с цел информация относно съответните опасности и рисковете, свързани с опасни и замърсяващи товари.
3. По време на процеса по даване на сведения чрез обслужването на едно гише в национален мащаб базата данни се използва както за справка, така и като инструмент за проверка на национално равнище и на равнището на Съюза.
4. Държавите членки предоставят информацията от общата база данни за опасни материали на национално равнище чрез обслужването на едно гише в национален мащаб.

¹⁴ „Кодекс на Организацията на обединените нации за населените места за търговски и транспортни цели“

¹⁵ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10—27

5. Чрез актове за изпълнение Комисията приема техническите спецификации, стандартите и процедурите за създаване на общата база данни за опасни материали, посочена в параграф 1, за събиране, съхранение и предоставяне на справочната информация относно опасните материали. Посочените актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 19, параграф 2.

Глава V

Координиране на дейностите на EMSWe

Член 13

Национални координатори

Всяка държава членка определя компетентен орган, който да изпълнява ролята на национален координатор за EMSWe. Националният координатор:

- а) изпълнява ролята на национално звено за контакт по всички въпроси, свързани с прилагането на настоящия регламент;
- б) координира прилагането на настоящия регламент от компетентните национални органи в рамките на дадена държава членка;
- в) координира дейностите, предназначени за гарантиране на връзката със съответните системи от компетентни органи, посочена в член 5, параграф 3, буква в);
- г) изпълнява ролята на единно звено за контакт с Комисията по всички въпроси, свързани с EMSWe.

Член 14

Многогодишен план за изпълнение

За да се улесни навременното прилагане на настоящия регламент, след подходящи консултации с експерти Комисията приема многогодишен план за изпълнение (МПИ), който се преразглежда ежегодно и включва:

- а) план за развитие, свързан с разработването и актуализирането на модула на интерфейс за даване на сведения, предвиден за следващите 18 месеца;
- б) ориентировъчни срокове за държавите членки за последващо интегриране на модула на интерфейс за даване на сведения в обслужването на едно гише в национален мащаб;
- в) изпитателни периоди за държавите членки и деклараторите, в които те изпитват своята връзка с всяка нова версия на модула на интерфейс;
- г) ориентировъчни крайни срокове за извеждане от употреба на по-старите версии на модула на интерфейс за държавите членки и деклараторите.

Глава VI

Окончателни разпоредби

Член 15

Разходи

Общият бюджет на Европейския съюз обхваща разходите за:

- а) разработване и поддръжка на ИКТ инструментите, с които се поддържа прилагането на настоящия регламент на равнището на Съюза;
- б) популяризиране на EMSWe на равнището на Съюза и в съответните международни организации.

Член 16

Сътрудничество с други системи или услуги за улесняване на търговията и транспорта

Ако системите или услугите за улесняване на търговията и транспорта са създадени от други правни актове на Съюза, Комисията координира дейностите, свързани с тези системи или услуги, с цел да постигне взаимодействия и за да избегне дублирането.

Член 17

Преглед и докладване

1. Държавите членки гарантират, че са налице процедури за събиране на данни, включително статистически данни, при което наред с другото са използвани проучвания относно функционирането на EMSWe, и докладват своите констатации на Комисията. Докладът включва следните показатели:
 - а) прилагане на хармонизирания набор от данни;
 - б) инсталиране на хармонизиран софтуер на портал за даване на сведения;
 - в) използване на други системи за даване на сведения, посочени в параграфи 1 и 2 от член 6;
 - г) искания за друга информация, посочени в член 4.
2. Държавите членки организират събирането и изготвянето на необходимите данни за измерване на промяната в показателите, посочени в параграф 1, и предоставят тази информация на Комисията на всеки шест месеца.

До шест години след влизане в сила на настоящия регламент Комисията извършва преглед на прилагането на настоящия регламент и предава на Европейския парламент и на Съвета доклад от оценката на функционирането на EMSWe въз основа на събраната информация и статистически данни. Докладът от оценката включва, ако е необходимо, оценка на възникващите технологии, която би могла да доведе до промени в модула на интерфейс за даване на смени или до неговата смяна.

Член 18

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 3, се предоставя на Комисията за срок от пет години от влизане в сила на настоящия регламент. Комисията изготвя доклад по отношение на делегирането на правомощия не по-късно от пет месеца преди края на петгодишния период. Делегирането на правомощия се удължава с мълчаливо съгласие за периоди със същата продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу такова удължаване, не по-късно от три месеца преди края на всеки период.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга валидността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с национални експерти, определени от държавата членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.
5. Когато приема делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 3, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът е представил възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 19

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета за цифрово улесняване на транспорта и търговията. Този комитет е такъв по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011¹⁶.
2. Когато се прави позоваване на този параграф, е приложим член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. Когато се прави позоваване на този параграф, е приложим член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 20

Отмяна на Директива 2010/65/ЕС

Директива 2010/65/ЕС се отменя от датата на прилагане на настоящия регламент.

Позоваванията на Директива 2010/65/ЕС се тълкуват като позовавания на настоящия регламент.

¹⁶ ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

Член 21
Влизане в сила

1. Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.
2. Той е приложим, считано от [Служба за публикации: нанесете дата, която съответства на четири години след влизането в сила на настоящия регламент].
3. Посочените в член 7, параграф 2, буква г) функции и тези, свързани с митническите формалности, посочени в част А, точка 7 от приложението, влизат в сила, когато бъдат пуснати в действие електронните системи посочени в член 6, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 952/2013, необходими за прилагането на тези формалности, съгласно работната програма, предвидена от Комисията съгласно членове 280 и 281 от Регламент (ЕС) № 952/2013.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

- 1.1. Наименование на предложението/инициативата
- 1.2. Съответни области на политиката
- 1.3. Естество на предложението/инициативата
- 1.4. Цел(и)
- 1.5. Мотиви за предложението/инициативата
- 1.6. Срок на действие и финансово отражение
- 1.7. Предвидени методи на управление

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

- 2.1. Правила за наблюдение и докладване
- 2.2. Система за управление и контрол
- 2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

- 3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове
Функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове
- 3.2. Очаквано отражение върху разходите
 - 3.2.1. *Обобщение на очакваното отражение върху разходите*
 - 3.2.2. *Очаквано отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи*
 - 3.2.3. *Очаквано отражение върху бюджетните кредити от административен характер*
 - 3.2.4. *Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка*
 - 3.2.5. *Участие на трети страни във финансирането*
- 3.3. Очаквано отражение върху приходите

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

Предложение за Регламент относно среда за европейско морско обслужване на едно гише

1.2. Съответни области на политиката

Морски транспорт

1.3. Естество на предложението/инициативата

☐ Предложението/инициативата е във връзка с **нова дейност**

☐ Предложението/инициативата е във връзка с **нова дейност след пилотен проект/подготвителна дейност**¹⁷

☒ Предложението/инициативата е във връзка с **продължаване на съществуваща дейност**

☐ Предложението/инициативата е във връзка с **дейност, пренасочена към нова дейност**

1.4. Цел(и)

1.4.1. *Многогодишни стратегически цели на Комисията, за чието изпълнение е предназначено предложението/инициативата*

Общата цел на инициативата е да допринесе за безпроблемното функциониране на единния пазар и да улеснява търговията и транспорта чрез облекчаване на понастоящем тежките и различни процедури на даване на сведения за корабите, извършващи посещения на пристанищата на ЕС.

Следователно тази инициатива допринесе за следните цялостни цели на Комисията:

— Функциониране на единния пазар (намаляване на административната тежест; допринасяне за премахването на пречките и увеличаване на конкурентоспособността)

— Цифров единен пазар

— Увеличаване на работните места и засилване на растежа

1.4.2. *Конкретна(и) цел(и)*

Конкретна цел № 1

Хармонизиране на процедурите за даване на сведения, интерфейсите и форматите на данни с цел подкрепа на европейско пространство за морски транспорт без бариери.

Конкретна цел № 2

¹⁷

Съгласно член 54, параграф 2, буква а) или б) от Финансовия регламент.

Намаляване на административната тежест, свързана с даването на сведения за кораби, чрез предоставяне на единна входна точка за даване на сведения в областта на морския транспорт.

Конкретна цел № 3

Допринасяне за засилване на ефективността на даването на сведения за морските оператори чрез улесняване на споделянето/повторното използване на данни за прилагането на принципа „докладване само веднъж“.

1.4.3. „Очаквани резултати и отражение

Да се посочи въздействието, което предложението/инициативата следва да окаже по отношение на бенефициерите/целевите групи.

Предложението има за цел въвеждане на наистина хармонизирана и всеобхватна среда за европейско морско обслужване на едно гише въз основа на текущата система на обслужване на едно гише в национален мащаб. Чрез разработване на обвързващи технически спецификации за интерфейс, приемане на общи изисквания и процеси за данните и въвеждане на ясни правила и права за подаване и споделяне на информация ще се постигне опростена среда на даване на сведения. Резултатът е, че транспортните оператори ще могат да докладват един и същ набор от данни по един и същ начин, където и да са, ако изберат да използват тази хармонизирана входна точка за даване на сведения.

Основната полза е значителното понижаване на административната тежест за транспортните оператори. Това се оценява на 22-25 милиона спестени часа от времето на персонала през 2020—2030 г.; равнява се на стойност от 625 до 720 милиона евро (ЕС—28). Очаква се понижената тежест и подобрената ефективност да спомогнат за увеличаване на конкурентоспособността на морския транспорт, което ще доведе до очаквано преминаване на 3395 милиона тонкилометра към водния транспорт главно от автомобилния през 2030 г. Това представлява около 0,3 % увеличение на транспортните дейности във водния транспорт през 2030 г. в сравнение с базовата линия, което ще окаже положително въздействие върху работните места и растежа в сектора. От своя страна се очаква смяната на вида транспорт да доведе до намаляване на цялостните емисии на CO₂ с 1880 хиляди тона CO₂ в сравнение с базовата линия. Това се равнява на около 145 милиона евро непреки ползи в периода 2020—2030 г., изразени чрез настояща стойност. В допълнение се очаква да има ползи от гледна точка на повишаване на ефективността за цялата мултимодална/логистична верига, благодарение на по-доброто използване на данни в пристанищата; повишаване на удовлетвореността от работата на капитаните на кораби и на привлекателността на професията, което ще доведе до по-добри възможности за набиране на по-квалифициран персонал; и повишаване на безопасността и сигурността, тъй като капитаните на кораби могат да отделят повече време на мостика, вместо за административни задачи.

1.4.4. Показатели за резултатите и за отражението

Да се посочат показателите, които позволяват да се проследи изпълнението на предложението/инициативата.

Конкретна цел	Оперативни цели	Показател за напредък	Източници на данни
Хармонизиране на процедурите за	Въвеждане на технически набор от	Въвеждане и одобрение от експертната група на набор от	Доклади на държави членки; проучвания

даване на сведения, интерфейсите и форматите на данни	данни с хармонизирани формати на данните Разработване и прилагане на общо хармонизирано ИТ решение за порталите за даване на сведения на услугите на едно гише в национален мащаб (интерфейси за връзка)	данни % държави членки, инсталирали хармонизираното ИТ решение за порталите за даване на сведения на услугите на едно гише в национален мащаб (синхронизирана, актуализирана версия) спрямо общия брой (вж общ брой държави членки) % намаление на времето, необходимо за даване на сведения, на посещаване на пристанище спрямо общото време (вж средно време за посещаване на пристанище)	на транспортни оператори; брой оплаквания от транспортни оператори относно достъпа до хармонизиран интерфейс; брой текущи производства за установяване на неизпълнение срещу държави членки
Намаляване на административната тежест чрез единна входна точка за даване на сведения	Намаляване на елементите на данни, изисквани извън хармонизираната среда за европейско морско обслужване на едно гише	% на елементите на данни, изисквани извън хармонизираната среда за европейско морско обслужване на едно гише, спрямо общия брой. (вж общ брой елементи на данни, набелязани в момента от групата по част В и групата от електронния манифест)	Доклади на държави членки; проучване на транспортни оператори
Увеличаване на ефективността чрез възможността за даване на сведения само веднъж	Намаляване на статичните елементи на данните, докладвани повече от веднъж	% статични елементи на данните, изисквани повече от веднъж за посещаване на пристанище, спрямо общия брой (вж общ брой елементи на данни, изисквани в пристанище) % статични елементи на данните, изисквани повече от веднъж в рамките на ЕС (вж Общ брой елементи на данни, изисквани в ЕС)	Доклади на държави членки; Проучване на транспортни оператори

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. Нужди, които трябва да бъдат задоволени в краткосрочен или дългосрочен план

1. Хармонизираната среда за европейско морско обслужване на едно гише ще надгражда върху вече съществуваща рамка (структура на обслужване на едно гише в национален мащаб).
2. Хармонизираната среда за европейско морско обслужване на едно гише следва винаги да бъде предлагана; ако транспортните оператори изберат да използват този канал, за да подават своите формалности за даване на сведения, получателите на данните (органи, митнически системи, системи за докладване) трябва да приемат тези подадени сведения и да се въздържат от това да искат допълнителни или отделни сведения чрез други средства за даване на сведения.

3. обслужването на едно гише в национален мащаб ще остане основно механизъм за координиране, който служи главно за маршрутизатор (с технически преобразувател между форматите на данни, ако е необходимо) за предаване на двупосочна информация между операторите в областта на морския транспорт и получателите на данни (напр. пристанищни органи, митнически интерфейси и системи за докладване, гранични контролни органи, SafeSeaNet, статистически органи (с цел улесняване на даването на сведения за морския отрасъл. Всички други действия по обработване ще продължават да се извършват от свързаните вътрешни системи за приемане на данни.

4 С инициативата няма да бъдат създадени нови изисквания за даване на сведения, но ще се координира даването на сведения в сектора на морския транспорт и получателите на данни, предвидени в свързаните правни актове, посочени в преразгледания правен акт. Всички искания за даване на сведения в рамките на средата за европейско морско обслужване на едно гише ще бъдат в пълно съответствие с приложимите технически спецификации на съответните правни актове и ИТ системите, които поддържат тези съответни правни актове.

5. Средата за европейско морско обслужване на едно гише ще се отличава с ясно определено и справедливо разделяне на отговорностите и отчетност за всички свързани субекти, включително гаранция за пълната отговорност и задължение на националните компетентни органи за междинните услуги на обслужването на едно гише в национален мащаб спрямо доставчиците на данни и свързаните получатели на данни (напр. функционална и правна отговорност, висока степен на разполагаемост, гарантиране на двупосочни потоци от информация и др.)

1.5.2. *Добавена стойност от намесата на Съюза (може да е в резултат от различни фактори, например ползи от координиране, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на тази точка „добавена стойност от намесата на Съюза“ е стойността, която е резултат от намесата на Съюза и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.*

Доводи за действие на европейско равнище (предварително): прекомерно висока административна тежест за транспортните оператори поради дублирано даване на сведения в нехармонизирани формати и на нехармонизирани интерфейси в целия ЕС.

Очаквана добавена стойност за Съюза (последващо): предложеното действие се извършва най-ефективно и ефикасно на равнището на Съюза, понеже за значителни резултати и истинско хармонизиране е необходима съгласувана рамка, съсредоточена върху общоевропейските нужди.

1.5.3. *Изводи от подобен опит в миналото*

Опитът от Директива 2010/65/ЕС показва, че хармонизиране в тази област не може да се постигне чрез доброволни мерки. Подобно хармонизиране на успешно даване на сведения чрез обвързващи спецификации и ИТ системи/приложения се извършва напр. в рамките на Митническия кодекс на Съюза (на равнището на ЕС).

1.5.4. *Съгласуваност и евентуално полезно взаимодействия с други подходящи инструменти*

Целите на предложението са съгласувани с политиката на ЕС в областта на транспорта като цяло, и по-специално с политиката в областта на морския транспорт. Инициативата е в подкрепа на политиката на ЕС относно намаляване на емисиите от сектора на транспорта и допринася за целите на социалната програма на ЕС в областта на транспорта. Предложението е и в съответствие с целите по програма REFIT на Комисията, свързани с административната тежест и опростяването, и с цялостните цели на Комисията, свързани с конкурентоспособността, безпроблемното функциониране на вътрешния пазар и цифровизацията.

По-специално с предложението се осигурява добавена стойност чрез възможността за координиране на изискванията за даване на сведения съгласно правните актове за справка. Механизмът за управление, включен в предложението, дава гаранция, че промените в съответното законодателство ще бъдат подходящо и своевременно отразени в набора от технически данни, и с необходимите актуализации на спецификациите и софтуера.

Инициативата остава добре съгласувана с Директивата за системата за контрол на движението на корабите и за системата за информация и е съгласувана и приведена в тясно съответствие с прилагането на Митническия кодекс на Съюза.

С предложението също се допълва инициативата за електронните документи във връзка с приемането в цифров формат на информацията и сертификатите, свързани с товарните превози, от органите, извършващи свързани с превоза проверки в хинтерланда на ЕС. Подобно на инициативата относно електронните документи, с хармонизираната среда за даване на сведения относно морския транспорт ще се подпомогне цифровизацията и опростяването на операторите в областта на транспорта; макар че двете инициативи са насочени към различни аспекти на изискванията за даване на сведения на различни етапи в хода на операциите за товарен превоз. Двете предложения са разработени със специално внимание, така че да се използват полезните взаимодействия във връзка с аспектите на оперативната съвместимост на данните.

1.6. Срок на действие и финансово отражение

☐ Предложение/инициатива с **ограничен срок на действие**

- ☐ Предложение/инициатива в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ
- ☐ Финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ

☒ Предложение/инициатива с **неограничен срок на действие**

- Осъществяване с период на започване на дейност от 2020 г. до 2027 г.,
- последван от функциониране с пълен капацитет.

1.7. Предвидени методи на управление

☒ **Пряко управление** от Комисията чрез

- ☒ нейните отдели, включително нейните служби в делегациите на Съюза;
- ☐ от изпълнителните агенции

☐ **Споделено управление** с държавите членки

☐ **Непряко управление** чрез възлагане на задачи по изпълнението на бюджета на:

- ☐ трети държави или органите, които те са определили;
- ☐ международни организации и техните агенции (да се уточни);
- ☐ ЕИБ и Европейския инвестиционен фонд;
- ☐ Съгласно членове 208 и 209 от Финансовия регламент;
- ☐ публичноправни органи;
- ☐ частноправни органи със задължение за обществена услуга, доколкото предоставят подходящи финансови гаранции;
- ☐ органи, уредени в частното право на държава членка, на които е възложено осъществяването на публично-частно партньорство и които предоставят подходящи финансови гаранции;
- ☐ лица, на които е възложено изпълнението на специфични дейности в областта на ОВППС съгласно дял V от ДЕС и които са посочени в съответния основен акт.
- *Ако е посочен повече от един метод на управление, дайте повече информация в раздел „Коментари“.*

Бележки

Управление от Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ (ГД „Мобилност и транспорт“) на Комисията с техническа подкрепа от експертни субекти, ако е необходимо, а именно от Генерална дирекция „Информатика“ (разработване на ИТ и оперативни експертни знания, включително относно правилната употреба на градивни елементи за електронно управление) и Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) (относно специфични части от дадените сведения за кораби). ЕАМБ би извършвала тази работа в съответствие с настоящия регламент относно ЕАМБ и няма да ѝ бъдат възложени допълнителни задачи, надхвърлящи областите на работа на текущия ѝ мандат. Биха били необходими обичайните налични човешки ресурси.

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за наблюдение и докладване

Да се посочат честотата и условията.

Докладване от държавите членки относно функционирането на софтуера — редовен обмен в рамката на управление (експертна група и подгрупи).

Проучвания на транспортните оператори за извършване на наблюдение на реалното въздействие от дадена дейност.

2.2. Система(и) за управление и контрол

2.2.1. *Обосновка за предложените метод(и) на управление, механизъм(ми) за финансиране на прилагането, условия за плащане и стратегия за контрол*

С цел контролиране на разходите (икономии от мащаба) и намаляване на тежестта върху държавите членки и същевременно гарантиране на истинско хармонизиране на интерфейса и набора от данни, е предложено разработването на ИТ да се извършва на равнището на ЕС (възлагане на поръчки за ИКТ услуги) под управлението на Комисията, която да контролира ефективността. Очаква се този режим на управление да създава нисък процент грешки и голяма прозрачност за държавите членки, които ще участват в експертната група за мониторинг. Действието е с висока степен на сложност на ИКТ и за него ще е необходимо широкообхватно координиране на политическата сфера с Комисията; но ниска степен на сложност по отношение на бюджета с малко рискове от гледна точка на управлението и изпълнението на договори.

2.2.2. *Информация относно идентифицираните рискове и вътрешната(ите) система(и) за контрол, създадена(и) за смекчаването им*

Рискове за сигурността и рискове от киберинциденти (непрекъснатост на дейността)

Риск от неприлагане/липса на синхронизиране (неспазване на задълженията от държавата членка)

2.2.3. *Оценяване и обосновка на разходоефективността на контрола (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответното управление на средства“) и оценка на очакваните нива на риск от грешка (при плащане и при приключване)*

Ниски разходи за контрол: ограничен брой договори и малка тежест на контрола.

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

Определяне на съществуващи или предвидени мерки за превенция и защита, напр. от стратегията за борба с измамите.

ГД „Мобилност и транспорт“ въведе организационната структура и вътрешните системи за контрол, пригодени за постигане на целите на своята политика и контрола. Тези вътрешни процеси на контрол имат за цел гарантиране на адекватно управление на рисковете, свързани със законността и редовността на съответните трансакции. С цялостната система на контрол на ГД „Мобилност и транспорт“ ще се гарантира ефикасност и разходоефективност на контрола, по-специално с помощта на стратегията за

борба с измамите на ГД „Мобилност и транспорт“, изготвена въз основа на предоставената от Европейската служба за борба с измамите (OLAF) методология.

—
.

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове Функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

- Съществуващи бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид разход	Вноска			
	1a: Конкурентоспособност за растеж и работни места	Многог од./ едногод ¹⁸	от държави от ЕАСТ ¹⁹	от държави кандидатк ²⁰ и	от трети държави	по смисъла на член 21, параграф 2, буква б) от Финансовия регламент
	06 02 05: Дейности за подкрепа на европейската транспортна политика и правата на пътниците, включително комуникационни дейности	Многог од.	НЕ	НЕ	НЕ	НЕ

- Поискани нови бюджетни редове: N/A

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид разход	Вноска			
	Номер[Наименование.....]	Многог од./ едногод.	от държави от ЕАСТ	от държави кандидатк и	от трети държави	по смисъла на член 21, параграф 2, буква б) от Финансовия регламент
	[XX.YY.YY.YY]		ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ

¹⁸ МБК = многогодишни бюджетни кредити / ЕБК = едногодишни бюджетни кредити.

¹⁹ ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

²⁰ Държави кандидатки и където е приложимо — потенциални кандидатки от Западните Балкани.

3.2. Очаквано отражение върху разходите

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху разходите

Поетите задължения, предложени за 2020 г. (4339 милиона евро), ще бъдат покрити чрез разпределянето, вече предвидено във финансовото програмиране за 2020 г.

Бележка — Очакваното отражение върху разходите и върху числеността на персонала за 2021 г. и за следващите години, посочено в настоящата законодателна финансова обосновка, е дадено само с илюстративна цел и не предопределя предстоящите предложения на Комисията относно следващата многогодишна финансова рамка, включително по отношение на източника на финансиране на тази инициатива.

в милиона евро (до третия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка	Номер 1a	Функция Конкурентоспособност за растеж и работни места
---	----------	--

ГД: Мобилност и транспорт			Година N 2020 г.	Година N+1 2021 г.	Година N+2 2022 г.	Година N+3 2023 г.	Година N+4 2024 г.	Година N+5 2025 г.	Година N+6 2026 г.	ОБЩО
• Бюджетни кредити за оперативни разходи										
06 02 05: Дейности за подкрепа на европейската транспортна политика и правата на пътниците, включително комуникационни дейности	Поети задължения	(1)	4,339			1,676		1,046		
	Плащания	(2)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
Бюджетни кредити от административен характер, финансирани от пакета на конкретни програми ²¹										

²¹ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програмите и/или действията на ЕС (предишни редове ВА), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

Номер на бюджетния ред		(3)	—	—	—	—	—	—	—	—
ОБЩО бюджетни кредити за ГД „Мобилност и транспорт“	Поети задължения	=1+1a +3	4,339			1,676		1,046		7,061
	Плащания	=2+2a +3	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

• ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)	4,339			1,676		1,046		7,061
	Плащания	(5)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
• ОБЩО Бюджетни кредити от административен характер, финансирани от пакета за конкретни програми		(6)	—	—	—	—	—	—	—	—
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 1a от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+ 6	4,339			1,676		1,046		7,061
	Плащания	=5+ 6	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

Ако повече от една функция бъде засегната от предложението/инициативата: N/a

• ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)								
	Плащания	(5)								
• ОБЩО Бюджетни кредити от административен характер, финансирани от пакета за конкретни програми		(6)								
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1 до 4 от многогодишната финансова рамка (Референтна сума)	Поети задължения	=4+ 6								
	Плащания	=5+ 6								

Функция от многогодишната финансова рамка	5	„Административни разходи“
--	----------	---------------------------

в милиона евро (до третия знак след десетичната запетая)

		Година N 2020 г.	Година N+1 2021 г.	Година N+2 2022 г.	Година N+3 2023 г.	Година N+4 2024 г.	Година N+5 2025 г.	Година N+6 2026 г.	ОБЩО
ГД: Мобилност и транспорт									
• Човешки ресурси		0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
• Други административни разходи									
ОБЩО ГД „МОБИЛНОСТ И ТРАНСПОРТ“	Бюджетни кредити	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038

ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка	(Общо задължения = поети плащания)	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
--	------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

в милиона евро (до третия знак след десетичната запетая)

		Година N 2020 г.	Година N+1 2021 г.	Година N+2 2022 г.	Година N+3 2023 г.	Година N+4 2024 г.	Година N+5 2025 г.	Година N+6 2026 г.	ОБЩО
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1 до 5 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	4,773	0,434	0,434	2,110	0,434	1,480	0,434	10,099
	Плащания	1,783	2,103	1,755	1,282	1,262	976	938	10,099

3.2.2. Очаквано отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи

- ☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи
- ☒ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу:

Бюджетни кредити за поети задължения в милиона евро (до третия знак след десетичната запетая)

Да се посочат целите и резултатите ↓			Година N 2020 г.		Година N+1 2021 г.		Година N+2 2022 г.		Година N+3 2023 г.		Година N+4 2024 г.		Година N+5 2025 г.		Година N+6 2026 г.		ОБЩО	
	РЕЗУЛТАТИ																	
	Вид ²²	Среден разход	№	Разход и	№	Разход и	№	Разход и	№	Разход и	№	Разход и	№	Разход и	№	Разход и	Общ брой	Общо разход и
ЦЕЛ: Предоставяне и поддържане на хармонизиран софтуер и спецификации за хармонизирания софтуер, процедури и																		
Хармонизирани интерфейси, процедури и набори от данни	Разходи за софтуер			0,189		0,234		0,185		0,119		0,116		0,076		0,071		0,990
	Оперативни услуги			0,378		0,468		0,371		0,238		0,232		0,152		0,141		1,981
	Услуги за управление на заинтересован и страни			0,567		0,701		0,555		0,356		0,348		1,228		0,212		2,967
	Технически спецификации			0,151		0,187		0,148		0,095		0,093		0,061		0,057		0,792

²² Резултатите са продуктите и услугите, които трябва да бъдат предоставени (напр.: брой финансирани обмени на студенти, брой километри изградени пътища и др.).

	Инфраструкту			0,063		0,078		0,062		0,040		0,039		0,025		0,024		0,330
Междинен сбор за конкретна цел № 1				1,349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061
ОБЩО РАЗХОДИ				1,349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061

3.2.3. Очаквано отражение върху бюджетните кредити от административен характер

3.2.3.1. Обобщение

- ☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за административни разходи
- ☒ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

в милиона евро (до третия знак след десетичната запетая)

	Година N 2020 г.	Година N+1 2021 г.	Година N+2 2022 г.	Година N+3 2023 г.	Година N+4 2024 г.	Година N+5 2025 г.	Година N+6 2026 г.	ОБЩО
--	---------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	------

ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
Други административни разходи	—	—	—	—	—	—	—	—
Междинна сума по ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038

Извън ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси	—	—	—	—	—	—	—	—
Други разходи от административен характер	—	—	—	—	—	—	—	—
Междинна сума извън ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка	—	—	—	—	—	—	—	—

ОБЩО	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
-------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Бюджетните кредити, необходими за човешки ресурси, и други разходи от административен характер, ще бъдат покрити от бюджетни кредити от ГД, които вече са разпределени за управлението на дейността и/или които са

23

Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програмите и/или действията на ЕС (предишни редове ВА), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

переразпределени в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

3.2.3.2. Очаквани изисквания за човешки ресурси

- ☐ Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси.
- ☒ Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Оценката се изразява в еквивалент на пълно работно време

	Година N 2020 г.	Година N+1 2021 г.	Година N+2 2022 г.	Година N+3 2023 г.	Година N+4 2024 г.	Година N+5 2025 г.	Година N+6 2026 г.
• Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и временно наети лица)							
XX 01 01 01 (Централа и представителства на Комисията)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 01 02 (Делегации)							
XX 01 05 01 (Непреки научни изследвания)							
10 01 05 01 (Преки научни изследвания)							
• Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време: ЕПРВ) ²⁴							
XX 01 02 01 (ДНП, КНЕ, ПНА от общия финансов пакет)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 02 02 (ДНП, МП, КНЕ, ПНА и МЕД в делегациите)							
XX 01 04 уу ²⁵	— в централата						
	— в делегациите						
xx 01 05 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — Непреки научни изследвания)							
10 01 05 02 (ДНП, ПНА, КНЕ — Преки научни изследвания)							
Други бюджетни редове (да се посочат)							
ОБЩО	4	4	4	4	4	4	4

XX е съответната област на политиката или бюджетен дял.

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

Длъжностни лица и временно наети служители	Наблюдение на политиките, механизъм на управление (управление на заинтересовани страни) и координиране на проекти (дейности по управление на програми)
Външен персонал	Подпомагане на работата, свързана с наблюдението на политиките, механизма

²⁴ ДНП = договорно нает персонал; МП = местен персонал КНЕ = командирован национален експерт; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерт в делегация.

²⁵ Подтаван за външния персонал, покрит с бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове ВА).

	на управление и координирането на проекти (дейности по подпомагане на програми)
--	---

3.2.4. *Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка*

- ☒ Предложението/инициативата е съвместимо/а с настоящата многогодишна финансова рамка.
- ☐ Предложението/инициативата налага препрограмиране на съответната функция от многогодишната финансова рамка.

Обяснете какво препрограмиране е необходимо, като посочите съответните бюджетни редове и суми.

N/a: бюджетен ред за подпомагане на политиката — не е необходимо препрограмиране

- ☐ Предложението/инициативата налага да се използва Инструментът за гъвкавост или да се преразгледа многогодишната финансова рамка.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми.

N/a

3.2.5. *Участие на трети страни във финансирането*

- Предложението/инициативата не предвижда съфинансиране от трети страни.

3.3. Очаквано отражение върху приходите

- ☒ Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.
- ☐ Предложението/инициативата има следното финансово отражение:
 - ☐ върху собствените ресурси
 - ☐ върху разните приходи

в милиона евро (до третия знак след десетичната запетая)

Приходен бюджетен ред:	Налични бюджетни кредити за текущата финансова година	Отражение на предложението/инициативата ²⁶						
		Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Въведете колкото години е необходимо, за да покажете продължителността на въздействието (вж. точка 1.6)		
Член								

За другите целеви приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

--

Да се посочи методът за изчисляване на отражението върху приходите.

--

²⁶

Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднати 25 % за разходи по събирането.