



Bruxelles, 17.5.2018
COM(2018) 278 final

2018/0139 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**de stabilire a unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim și de
abrogare a Directivei 2010/65/UE**

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

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Schimbările tehnologice afectează toate părțile societății și economiei și transformă viața cetățenilor din UE. Transportul nu face excepție de la această tendință. Noile tehnologii modifică radical peisajul mobilității. În acest context, UE și industriile din cadrul acesteia trebuie să facă față provocării de a deveni lider mondial în domeniile inovării, digitalizării și decarbonizării. Prin urmare, Comisia a adoptat o abordare cuprinzătoare pentru a se asigura că politicile UE în materie de mobilitate reflectă aceste priorități politice sub forma a trei pachete de mobilitate „Europa în mișcare”.

Ca urmare a Strategiei pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon, Comisia a adoptat două pachete de mobilitate în mai și noiembrie 2017. Aceste pachete stabilesc o agendă pozitivă care vizează strategia pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon și asigură o tranziție ușoară către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți. Parlamentul European și Consiliul trebuie să asigure adoptarea rapidă a acestor propuneri.

Această inițiativă face parte din Al treilea pachet „Europa în mișcare”, care vizează noua strategie de politică industrială din septembrie 2017 și este conceput pentru a finaliza procesul de a permite Europei să profite pe deplin de modernizarea mobilității. Este esențial ca viitorul sistem de mobilitate să fie sigur, curat și eficient pentru toți cetățenii din UE. Scopul este de a face mobilitatea europeană mai sigură și mai accesibilă, industria europeană mai competitivă, locurile de muncă din Europa mai sigure și de a asigura ca acestea să fie mai curate și mai bine adaptate la caracterul imperativ al combaterii schimbărilor climatice. Acest lucru va necesita angajamentul deplin al UE, al statelor membre și al părților interesate, nu în ultimul rând în ceea ce privește consolidarea investițiilor în infrastructura de transport.

Operatorii de transport maritim se confruntă cu o gamă largă de cerințe legale de raportare de fiecare dată când o navă ajunge într-un port sau părăsește un port (o escală în port). Faptul că cerințele de raportare nu sunt armonizate, fie între diferitele domenii de politică din statele membre, fie între statele membre, duce la o sarcină administrativă dificilă pentru acești operatori. Peste două milioane de escale în port sunt efectuate anual în UE. Personalul din sectorul navigației petrece în prezent un total anual de aproximativ 4,6 milioane de ore lucrând la raportare.

Consiliul European a subliniat problema în declarația sa de la Valletta din 2017 privind politica maritimă¹ și în concluziile Consiliului din data de 8 iunie 2017² privind prioritățile politicii UE în domeniul transportului maritim până în 2020. Acesta a subliniat necesitatea de

¹ Declarația de la Valletta: *Prioritățile politicii UE în domeniul transportului maritim până în 2020: competitivitate, decarbonizare, digitizare în vederea asigurării conectivității la nivel mondial, precum și o piață internă eficientă și un sector maritim de talie mondială*, Valletta, 29 martie 2017, https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_the_EU_maritime_transport_policy.pdf

² Concluziile Consiliului privind *Prioritățile politicii UE în domeniul transportului maritim până în 2020: competitivitate, decarbonizare, digitizare în vederea asigurării conectivității la nivel mondial, precum și o piață internă eficientă și un sector maritim de talie mondială*, adoptate de Consiliu în cadrul celei de a 3545-a reuniuni, care a avut loc la 8 iunie 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9976-2017-INIT/ro/pdf>

a reduce sarcina administrativă a transportului maritim, prin prevederea procedurilor de raportare simplificate, digitalizate și armonizate pentru nave. Acesta a reiterat acest mesaj în cadrul Concluziilor sale din 5 decembrie 2017 privind digitalizarea transportului³. Operatorii de transport maritim exprimă, de asemenea, preocupări serioase cu privire la această situație.

Problema a fost analizată într-o evaluare a Directivei 2010/65/UE privind formalitățile de raportare, efectuată în cadrul controlului adecvării politicii UE în domeniul transportului maritim desfășurat în perioada 2016-2017. Această evaluare a confirmat analiza problemei.

Scopul prezentei propuneri este de a aborda actualul mediu de raportare nearmonizat pentru nave. Noul mediu propus aferent ghișeului unic european în domeniul maritim reunește, într-un mod coordonat și armonizat, întreaga raportare asociată unei escale în port. Acest lucru, la rândul său, va îmbunătăți interoperabilitatea și interconectarea dintre sistemele relevante, permițând astfel partajarea și reutilizarea datelor într-un mod mai eficient, după caz.

- **Coerența cu dispozițiile deja existente în domeniul de politică vizat**

Propunerea completează și sprijină obiectivele generale ale politicii UE în domeniul transporturilor. Aceasta oferă o contribuție semnificativă la inițiativa unui spațiu european de transport maritim fără bariere și sprijină atât politica UE privind reducerea emisiilor din sectorul transporturilor, cât și agenda socială a UE în domeniul transporturilor.

Aceasta este strâns legată de și în concordanță cu Directiva de instituire a unui sistem de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime⁴. Propunerea este în concordanță, de asemenea, cu inițiativa referitoare la informațiile electronice privind transportul de mărfuri în ceea ce privește acceptarea informațiilor și a certificatelor de transport de marfă în format digital de către autoritățile care efectuează inspecții legate de transport în hinterlandul UE.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Propunerea susține obiectivele programului REFIT al Comisiei Europene de reducere și simplificare a sarcinilor administrative. Este în concordanță cu obiectivele generale ale Comisiei privind sporirea competitivității, buna funcționare a pieței interne și creșterea eficienței prin digitalizare.

În mod specific, propunerea completează eforturile de digitalizare introduse de Codul vamal al Uniunii, furnizând un pas către un mediu de raportare mai interconectat pentru transporturi și formalități vamale.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temei juridic**

Temeiul juridic al acțiunii este articolul 100 alineatul (2) din Tratat: „Parlamentul European și Consiliul, hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară, pot stabili dispozițiile corespunzătoare în domeniul transporturilor maritime și aeriene.”

³ Concluziile Consiliului *privind digitalizarea transporturilor*, adoptate de Consiliu în cadrul celei de a 3581-a reuniuni a sale din 5 decembrie 2017 <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15431-2017-INIT/ro/pdf>

⁴ Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

- **Subsidiaritatea (pentru competență neexclusivă)**

Piața unică este extrem de importantă pentru transportul maritim; doar 9 % din comerțul pe cale maritimă din interiorul UE este național, în timp ce 25 % se încadrează în categoria comerțului intra-UE și 66 % în categoria comerțului extra-UE. Mai mult, porturile nu sunt destinația finală a mărfurilor transportate pe cale maritimă. Prin intermediul conexiunilor din cadrul hinterlandului, o mare parte din mărfurile care trec prin porturi provin dintr-un alt stat membru sau sunt transportate într-un alt stat membru. Prin urmare, este în interesul UE să se asigure că escalele în port se desfășoară fără probleme, atât în scopul unei piețe interne mai largi a transporturilor, cât și în scopul îmbunătățirii rentabilității investițiilor economice considerabile și a intereselor transfrontaliere economice legate de acest sector.

Mediul de raportare din cadrul UE pentru operatorii de transport maritim în legătură cu o escală în port este puțin probabil să fie armonizat prin acțiuni întreprinse exclusiv la nivel național sau internațional. Nu există un forum internațional care să permită adoptarea unor astfel de dispoziții generale și obligatorii.

Experiența din trecut arată, de asemenea, inadecvarea măsurilor de armonizare voluntară. Orientările neobligatorii existente și interacțiunea periodică dintre statele membre nu au îmbunătățit situația și nu au avut ca rezultat interfețe, formate de date sau proceduri de raportare armonizate.

UE reprezintă, prin urmare, nivelul adecvat de abordare a acestei probleme. Problema este de natură transfrontalieră, iar rezultatele semnificative pot fi obținute în mod eficient numai printr-un cadru comun, coerent, care abordează nevoile paneuropene.

- **Proportionalitatea**

Propunerea are scopul de a evita orice sarcină disproporționată asupra operatorilor de transport maritim. Aceasta se bazează pe structura existentă a ghișeelor unice naționale și pe standardele și formatele de date internaționale și europene. Prin urmare, costurile pentru statele membre și părțile interesate din industrie vor fi limitate; aceste costuri vor fi în mod clar depășite de beneficiile directe și indirecte ale reducerii sarcinii administrative și ale eficientizării schimburilor de informații. Evaluarea impactului eficienței, eficacității și proporționalității costurilor propunerii a concluzionat că propunerea aduce o valoare adăugată semnificativă.

Propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor urmărite; aceasta abordează principalele surse ale problemei și oferă o soluție descentralizată, dar armonizată. UE și statele membre vor partaja responsabilitatea pentru mediul de raportare.

- **Alegerea instrumentului**

Evaluarea impactului a stabilit că Directiva 2010/65/UE trebuie revizuită pentru a îndeplini obiectivele acesteia. Un regulament este un instrument mai adecvat pentru a asigura armonizarea eficientă a interfețelor, a formatelor de date și a procedurilor de raportare și pentru asigurarea faptului că aceste măsuri vor fi puse în aplicare într-o manieră coerentă și transparentă.

Măsuri de punere în aplicare sunt, de asemenea, propuse, având în vedere natura tehnică a inițiativei și probabilitatea ca aceasta să trebuiască să fie ajustată în mod regulat ca urmare a schimbărilor tehnice și juridice.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

- **Evaluări ex-post/verificări ale adecvării legislației existente**

Evaluarea efectuată în perioada 2016-2017, ca parte a controlului adecvării politicii din domeniul transportului maritim, a constatat că Directiva 2010/65/UE nu a fost suficient de eficace sau eficientă, deși obiectivele acesteia au rămas foarte relevante. Concluzia a fost că există o marjă considerabilă pentru simplificarea și reducerea sarcinii administrative a operatorilor de transport maritim.

Au fost identificate trei probleme. În primul rând, există o lipsă de armonizare între ghișeele unice naționale în domeniul maritim pentru raportarea navelor. Interfețele, formatele de date și procedurile de raportare diferă între statele membre și uneori chiar și între porturi. Directiva 2010/65/UE nu a prevăzut nicio specificație obligatorie pentru ghișeele unice naționale. Mediul de raportare rezultat este, prin urmare, variat și fragmentat.

În al doilea rând, sistemul actual de coordonare a raportării prin intermediul ghișeelelor unice naționale reunește doar unele dintre obligațiile legale de raportare cu care se confruntă navele. Cerințele de raportare naționale și locale trebuie adesea transmise prin alte canale decât ghișeele unice naționale. Alte formalități de raportare din cadrul UE, cum ar fi cele mai multe formalități vamale, se desfășoară printr-un sistem informatic vamal specializat național și trans-european.

În al treilea rând, există un mediu inefficient de partajare a datelor în majoritatea statelor membre și în cadrul UE în ansamblul său. Operatorilor de transport maritim li se solicită adesea să prezinte aceleași informații de mai multe ori pentru aceeași escală în port. Dacă schimburile de informații între autorități ar fi mai eficiente, această dublă raportare ar putea fi evitată, în conformitate cu obiectivul UE de a respecta principiul „Raportării unice”.

- **Consultări cu părțile interesate**

Aceste consultări au avut loc în conformitate cu Orientările privind o mai bună legiferare. A avut loc o consultare publică online între 25 octombrie 2017 și 18 ianuarie 2018. Chestionarul a fost disponibil în toate limbile oficiale ale UE. Un număr de 91 de respondenți au răspuns. Această consultare publică a fost completată de consultări mai specifice și mai orientate, organizate prin intermediul atelierelor de lucru, interviurilor și altor evenimente și prin intermediul unui chestionar online mai detaliat adresat grupurilor principale de părți interesate. 418 părți interesate au contribuit la procesul de consultare.

S-au depus eforturi deosebite pentru a contacta întreprinderile mici și mijlocii (IMM-uri) din sectorul transportului maritim prin intermediul rețelei IMM-urilor, pentru a le informa cu privire la oportunitatea de a participa la procesul de consultare. De asemenea, Comisia a contactat partenerii sociali europeni relevanți (profesioniști din domeniul transportului maritim și sindicate din sectorul transportului maritim⁵) pentru a-i invita să participe la consultare.

Consultările cu părțile interesate au confirmat analiza problemei și au clarificat care grupuri de părți interesate au preferat diferitele opțiuni de politică. Părțile interesate din majoritatea categoriilor au declarat că preferă un mediu integrat și cuprinzător de raportare, care să

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

include atât raportarea vamală, cât și raportarea din domeniul transportului. 82 % dintre respondenții care au participat la consultarea publică deschisă au declarat că ar fi foarte eficient să se abordeze aceste aspecte la nivelul UE. Majoritatea părților interesate au acordat în principal prioritate armonizării la nivelul UE, deoarece aceasta ar putea aduce beneficii considerabile și ar reduce sarcina administrativă. Alte priorități evidențiate au fost claritatea în ceea ce privește protecția datelor și eficientizarea fluxurilor de date și a partajării datelor.

Societățile de transport maritim și agenții de transport maritim/de mărfuri au preferat o soluție centralizată armonizării, în timp ce autoritățile și porturile statelor membre au preferat o soluție bazată pe existența ghișeelor unice naționale.

După analizarea cu atenție și luarea în considerare a acestor contribuții, Comisia propune o soluție de compromis care va asigura armonizarea pe baza unor ghișee unice naționale descentralizate, dar interconectate.

- **Colectarea și utilizarea informațiilor/expertizei**

Propunerea se bazează pe stabilirea faptelor și pe informațiile furnizate de experții relevanți și pe modelele economice de estimare a costurilor și beneficiilor, inclusiv modelarea efectelor indirecte și modificarea preconizată a modului de transport de la transportul rutier la transportul naval. O echipă de consultanți externi a elaborat un studiu justificativ privind costurile și impactul.

Au fost implicați îndeaproape experți ai Comisiei dintr-o serie de domenii de politică, pentru a asigura complementaritatea și coerența între inițiativa privind mediul de raportare și alte politici ale UE (de exemplu, elemente structurale ale guvernării electronice, politică vamală, aspecte privind protecția datelor).

- **Evaluarea impactului**

După ce au fost eliminate două opțiuni într-o primă rundă de evaluare, evaluarea impactului a vizat în detaliu alte șase opțiuni principale de politică. Opțiunile se bazează pe două alegeri principale privind politica: instrumentul de realizare a armonizării și aria de cuprindere a datelor/raportărilor care trebuie incluse în setul de date armonizat.

Au fost analizate trei opțiuni realiste pentru arhitectura de armonizare:

- (a) Specificații tehnice obligatorii pentru realizarea unor portaluri de raportare armonizată ca element frontal al ghișeelor unice naționale (cu privire la care responsabilitatea integrală revine statelor membre);
- (b) Portaluri de raportare armonizată ca element frontal al ghișeelor unice naționale, bazate pe un modul comun de soluții informatice dezvoltat la nivelul UE și conectat la fiecare ghișeu unic național (responsabilitate comună între UE și statul membru); sau
- (c) Un portal central de raportare la nivelul UE (responsabilitatea UE).

În ceea ce privește domeniul de aplicare, acesta poate fi 1) cuprinzător sau 2) limitat. Domeniul de aplicare cuprinzător include atât raportarea vamală, cât și cea aferentă transportului, iar opțiunea limitată separă mediul de raportare din cadrul transportului de mediul formalităților vamale.

	A: Portaluri armonizate pentru ghișeele unice naționale: specificații tehnice	B: Portaluri armonizate pentru ghișeele unice naționale: soluție informatică comună	C: Portal central de raportare	D: SPC (sisteme portuare comunitare) obligatorii (opțiune eliminată)
1. Soluție cuprinzătoare privind un punct de intrare unic	Opțiunea A1	Opțiunea B1	Opțiunea C1	<i>Opțiunea D1</i>
2. Puncte de intrare vamale/maritime separate	Opțiunea A2	Opțiunea B2	Opțiunea C2	<i>Opțiunea D2</i>

Opțiunea de a baza armonizarea pe un sistem de sisteme comunitare portuare obligatorii (platforme comerciale) a fost eliminată la începutul analizei, deoarece mai puțin de jumătate dintre toate porturile din cadrul UE au astfel de sisteme în prezent. Impunerea obligativității sistemelor comunitare portuare a fost considerată disproporționată și incompatibilă cu principiul subsidiarității. Acest lucru ar fi generat, de asemenea, costuri suplimentare ridicate atât pentru statele membre, cât și pentru industrie.

Principalul impact al opțiunilor analizate este reducerea sarcinii administrative a operatorilor de transport maritim. Aceasta va spori, la rândul său, eficiența și competitivitatea transportului maritim, rezultatul probabil fiind o ușoară schimbare între modurile de transport (de la transportul rutier la transportul maritim). De asemenea, va îmbunătăți calitatea locurilor de muncă ale căpitanilor de nave și va face această profesie mai atractivă. Beneficiile sunt în mod semnificativ mai mari în cadrul unui scenariu cu un domeniu de aplicare cuprinzător decât în cadrul opțiunii cu un domeniu de aplicare limitat.

Costurile rezultă în principal din necesitatea de a adapta și de a menține specificațiile tehnice și sistemele informatice pe care vor fi bazate portalurile armonizate de raportare. În comparație cu costurile de referință aferente funcționării ghișeelor unice naționale în prezent, atât statele membre, cât și UE vor trebui să facă o investiție unică, iar costurile operaționale anuale vor fi ușor mai ridicate. Costul pentru operatorii de transport maritim este estimat a fi în mare măsură neglijabil.

Acceptarea opțiunilor centralizate C1 și C2 este scăzută în rândul statelor membre, însă este ridicată în rândul operatorilor de transport maritim. Statele membre au preferat opțiunile bazate pe ghișee unice naționale, însă operatorii de transport maritim au fost preocupați de faptul că opțiunile descentralizate ar putea să nu fie compatibile cu scopul armonizării. Deși opțiunea B1 nu a fost prima alegere a niciunui grup de părți interesate în cadrul consultărilor, aceasta reprezintă, prin urmare, o opțiune de compromis adecvată, care este acceptabilă pentru

toate categoriile de principale părți interesate, deoarece combină abordarea descentralizată cu un front complet armonizat față de operatorii de transport maritim.

Se preconizează că opțiunile B1 și C1 vor fi cele mai eficace, deoarece abordează toate aspectele care dau naștere unor probleme și sunt opțiunile cel mai probabil să realizeze o armonizare completă a interfețelor și a formatelor de date. Opțiunile B1 și B2 implică mai puține riscuri decât opțiunile C1 și C2.

Cu toate că opțiunea B2 ar fi cel mai ieftin de pus în aplicare, aceasta ar aduce, de asemenea, beneficii substanțial mai mici pentru operatorii de transport maritim (compromis). Opțiunea B1 a avut cel mai bun raport cost-eficiență. Rezultatele privind raportul cost-beneficii sunt în mod clar pozitive pentru toate opțiunile.

Opțiunea preferată, bazată pe raportul cost-beneficii, acceptarea părților interesate și eficacitatea preconizată și evaluarea riscurilor, este, prin urmare, **opțiunea B1**. Aceasta implică un cost suplimentar preconizat total în valoare de 29,4 milioane EUR între 2020 și 2030, iar noile beneficii preconizate constau în 22-25 de milioane de ore de lucru ale personalului economisite în aceeași perioadă de timp. Această opțiune oferă cel mai mare beneficiu la un cost acceptabil. Aceasta va asigura un mediu de raportare armonizat, respectând în același timp configurarea actuală a ghișeelor unice naționale și utilizând investițiile deja efectuate. Sarcina pentru statele membre este redusă la minimum prin furnizarea către toate statele membre a aceluiași pachet de software dezvoltat la nivelul UE.

Raportul de evaluare a impactului a fost discutat cu Comitetul de analiză a reglementării din cadrul Comisiei, care a emis un aviz pozitiv cu observații⁶.

- **Caracterul adecvat al reglementărilor și simplificarea**

Întrucât aceasta este o revizuire a unui act legislativ existent care se încadrează în Programul privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT) al Comisiei, Comisia a analizat posibilitățile de a simplifica și de a reduce sarcinile administrative. Analiza arată că sunt posibile o simplificare semnificativă și o eficiență îmbunătățită prin reducerea sarcinii administrative pentru operatorii de transport maritim care trebuie să îndeplinească cerințele legale aferente unei escale în port.

Se preconizează că sarcina administrativă va fi redusă datorită: 1) interfețelor, procedurilor și formatelor de date armonizate; 2) furnizării unui punct de intrare unic de raportare; 3) reutilizării mai eficiente a datelor, care să permită ca raportarea să fie efectuată o singură dată, iar raportarea dublă să fie eliminată. Un mecanism de coordonare cuprinzător pentru întreaga raportare aferentă unei escale în port a unui operator de transport maritim, împreună cu formate de date, proceduri de raportare și interfețe complet armonizate, va elibera un volum mare de timp pentru ca personalul să poată efectua alte sarcini, în special legate de activitatea principală, siguranță și securitate.

Elementele de simplificare sunt cuantificate la o sumă estimată la **22-25 de milioane de ore de lucru ale personalului în perioada 2020-2030, echivalentă cu o valoare de 625-720 de milioane EUR** pentru operatorii de transport maritim.

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

Raportarea simplificată și armonizată va oferi beneficii în special întreprinderilor mici și mijlocii și microîntreprinderilor, care sunt în mod proporțional mai vulnerabile la administrarea ineficientă și la pierderea orelor de lucru ale personalului.

Propunerea contribuie, de asemenea, la digitalizare și la îmbunătățirea fluxurilor de informații, în conformitate cu „Verificarea digitală”.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea are un impact asupra dreptului la protecția datelor cu caracter personal garantată la articolul 8 din Cartă. Orice prelucrare a datelor cu caracter personal în cadrul propunerii se va efectua în conformitate cu legislația UE privind protecția datelor cu caracter personal, în special cu Regulamentul general privind protecția datelor.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Opțiunea preferată va avea implicații bugetare pentru Comisie. Costurile estimate aferente serviciilor informatice și dezvoltării sistemului informatic sunt de până la 13,5 milioane EUR în decursul celor 11 ani din perioada 2020-2030. Comisia propune acoperirea costurilor de către linia bugetară *Activități de sprijin pentru politica europeană în domeniul transporturilor și pentru drepturile pasagerilor, inclusiv activități de comunicare* (referință bugetară 06.02.05).

Nu vor fi necesare resurse bugetare sau resurse de personal suplimentare din bugetul UE conform actualului cadru financiar multianual. Această inițiativă nu intenționează să prestabilească propunerea Comisiei cu privire la următorul cadru financiar multianual.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Comisia va urmări progresul, impactul și rezultatele acestei inițiative printr-un set de mecanisme de monitorizare și evaluare. Acestea vor măsura progresele înregistrate în direcția obiectivelor specifice ale noii propuneri.

Solicitările de informații (rapoarte, răspunsuri la sondaje) vor fi echilibrate cu atenție, astfel încât să se evite impunerea unor sarcini suplimentare părților interesate prin crearea de noi cereri de raportare disproporționate.

Un raport de monitorizare, bazat pe indicatorii identificați în evaluarea impactului, ar trebui să constituie un prim pas. Acesta ar trebui urmat de o etapă de evaluare. La cinci ani de la data punerii în aplicare a propunerii juridice, Comisia va iniția o verificare a îndeplinirii obiectivelor inițiativei. Acest lucru se va realiza pe baza rapoartelor statelor membre, a sondajelor adresate părților interesate și a altor tipuri de informații (de exemplu, plângeri) din partea operatorilor de transport maritim. Ulterior, evaluarea va fi utilizată în cadrul viitoarelor procese de luare a deciziilor, pentru a asigura faptul că se efectuează ajustările necesare pentru realizarea obiectivelor stabilite.

- **Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

Propunerea este împărțită în șase capitole, dintre care primul și ultimul introduc domeniul de aplicare general și anumite dispoziții orizontale. Capitolele II-IV oferă informații mai detaliate cu privire la domeniul de aplicare și la instrumentele tehnice, iar capitolul V

stabilește guvernanta generală pentru mediul aferent ghișeului unic european în domeniul maritim („European Maritime Single Window environment” – EMSWe).

- I. Dispoziții generale
- II. Set de date aferente mediului ghișeului unic european în domeniul maritim
- III. Transmitere de informații
- IV. Servicii comune
- V. Coordonarea activităților aferente mediului ghișeului unic european în domeniul maritim
- VI. Dispoziții finale

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de stabilire a unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim și de abrogare a Directivei 2010/65/UE

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁷,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁸,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁹ impune statelor membre să accepte îndeplinirea obligațiilor de raportare pentru navele care sosesc în și pleacă din porturile Uniunii în format electronic și să asigure transmiterea acestora prin intermediul unui ghișeu unic pentru a facilita transportul maritim.
- (2) Transportul maritim este baza comerțului și a comunicațiilor în interiorul și în exteriorul pieței unice. În vederea facilitării transportului maritim și a reducerii ulterioare a sarcinilor administrative pentru companiile de transport maritim, este necesară simplificarea și armonizarea ulterioară a procedurilor de informare privind îndeplinirea obligațiilor de raportare impuse companiilor de transport maritim de actele juridice ale Uniunii și legislația națională a statelor membre.
- (3) Prezentul regulament vizează facilitarea transmiterii informațiilor. Aplicarea prezentului regulament nu ar trebui să modifice conținutul obligațiilor de raportare și nu trebuie să afecteze stocarea și prelucrarea ulterioară a informațiilor la nivelul Uniunii sau la nivel național.
- (4) Ghișeele unice naționale existente în fiecare stat membru ar trebui să fie menținute ca bază pentru mediul aferent ghișeului unic european în domeniul maritim („European Maritime Single Window environment” – „EMSWe”). Ghișeele unice naționale ar trebui să constituie un punct de intrare cuprinzător pentru raportare pentru operatorii

⁷ JO C , , p. .

⁸ JO C , , p. .

⁹ Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre și de abrogare a Directivei 2002/6/CE (JO L 283, 29.10.2010, p. 1).

de transport maritim, care să îndeplinească funcționalitățile de culegere a datelor de la declaranți și de distribuire a datelor către toate autoritățile competente relevante.

- (5) Interfețele frontale aferente acestor ghișee unice naționale, pe partea declaranților, ar trebui armonizate la nivelul Uniunii, pentru a facilita raportarea și pentru a reduce în continuare sarcina administrativă. Această armonizare ar trebui realizată prin aplicarea, în cadrul fiecărui ghișeu unic național, a unui software comun al interfeței pentru schimbul de informații între sisteme dezvoltat la nivelul Uniunii. Statele membre ar trebui să fie responsabile pentru integrarea și gestionarea acestui modul al interfeței și pentru actualizarea software-ului la intervale regulate și în timp util, atunci când Comisia furnizează noi versiuni. Comisia ar trebui să dezvolte modulul și să furnizeze actualizări atunci când este necesar.
- (6) Noile tehnologii digitale emergente prezintă oportunități tot mai mari de sporire a eficienței sectorului de transfer maritim și de reducere a sarcinii administrative. Pentru ca beneficiile acestor noi tehnologii să se acumuleze cât mai curând posibil, Comisia ar trebui să fie împuternicită să modifice, prin intermediul actelor de punere în aplicare, specificațiile tehnice, standardele și procedurile aferente mediului armonizat de raportare. Noile tehnologii ar trebui, de asemenea, să fie luate în considerare la revizuirea prezentului regulament.
- (7) Sprijin și informații adecvate cu privire la procesele și cerințele tehnice legate de utilizarea ghișeelor unice naționale ar trebui să fie furnizate declaranților prin intermediul site-urilor naționale ușor accesibile și ușor de utilizat, cu standarde comune la nivelul aspectului.
- (8) Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional („Convenția FAL”)¹⁰ prevede că autoritățile publice ar trebui, în toate cazurile, să solicite numai informații esențiale de raportare și să mențină numărul de articole la minimum.
- (9) Pentru a permite funcționarea EMSWe, este necesar să se stabilească un set cuprinzător de date aferente EMSWe, care să cuprindă toate elementele de informații care ar putea fi solicitate de autoritățile naționale sau de operatorii portuari în scopuri administrative sau operaționale, atunci când o navă efectuează o escală în port. Întrucât domeniul de aplicare al obligațiilor de raportare variază de la un stat membru la altul, un ghișeu unic național într-un anumit stat membru ar trebui să fie conceput astfel încât să accepte setul de date aferente EMSWe fără nicio modificare și să nu ia în considerare nicio informație care nu este relevantă pentru statul membru respectiv.
- (10) Obligațiile de raportare relevante conținute actele juridice internaționale și ale Uniunii ar trebui enumerate în anexa la prezentul regulament. Aceste obligații de raportare ar trebui să constituie baza pentru stabilirea setului cuprinzător de date aferente EMSWe. Anexa ar trebui, de asemenea, să se refere la categoriile relevante de obligații de raportare la nivel național, iar statele membre ar trebui să poată solicita Comisiei să modifice setul de date aferente EMSWe pe baza obligațiilor de raportare conținute în legislația lor națională. Actul juridic al Uniunii care modifică setul de date aferente EMSWe pe baza unei obligații de raportare conținute în legislația națională ar trebui să includă o trimitere explicită la respectiva legislație națională.
- (11) Ori de câte ori informațiile din cadrul ghișeelor unice naționale sunt distribuite autorităților competente, transmiterea acestora trebuie să respecte cerințele comune

¹⁰

Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional („Convenția FAL”) a Organizației Maritime Internaționale (OMI), adoptată la 9 aprilie 1965 și modificată la 8 aprilie 2016, standardul 1.1.

privind datele, formatele și codurile pentru obligațiile și formalitățile de raportare prevăzute în legislația Uniunii enumerate în anexă și trebuie să se efectueze prin intermediul sistemelor informatice stabilite în cadrul acesteia, cum ar fi tehnicile de prelucrare electronică a datelor menționate la articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013.

- (12) Punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să țină seama de sistemele SafeSeaNet stabilite la nivel național și la nivelul Uniunii, care ar trebui să continue să faciliteze schimbul și distribuirea informațiilor primite prin intermediul ghișeului unic național între statele membre, în conformitate cu Directiva 2002/59/CE.
- (13) Porturile nu sunt destinația finală a mărfurilor. Eficiența escalelor navelor în port are un impact asupra întregului lanț logistic legat de transportul mărfurilor și al pasagerilor către și dinspre porturi. Pentru a asigura interoperabilitatea, multimodalitatea și integrarea fără probleme a transportului maritim în întregul lanț logistic și pentru a facilita alte moduri de transport, ghișeele unice naționale ar trebui să permită posibilitatea schimbului de informații relevante, cum ar fi ora de sosire și de plecare, cu cadre similare elaborate pentru alte moduri de transport.
- (14) Pentru a îmbunătăți eficiența transportului maritim și pentru a limita dublarea informațiilor care trebuie furnizate în scopuri operaționale atunci când o navă efectuează o escală în port, informațiile furnizate de către declarant unui ghișeu unic național ar trebui să fie comunicate și altor anumite entități, cum ar fi operatorii de porturi sau de terminale.
- (15) Regulamentul (UE) nr. 952/2013 prevede că mărfurile aduse pe teritoriul vamal al Uniunii trebuie să fie acoperite printr-o declarație sumară de intrare care trebuie depusă pe cale electronică la autoritățile vamale. Având în vedere importanța informațiilor din declarația sumară de intrare pentru gestionarea riscurilor de securitate și riscurilor financiare, în prezent se elaborează un sistem electronic specific pentru depunerea și gestionarea declarațiilor sumare de intrare pe teritoriul vamal al Uniunii. Prin urmare, nu va fi posibilă depunerea unei declarații sumare de intrare prin intermediul ghișeelor unice naționale. Cu toate acestea, având în vedere că unele dintre elementele de date depuse împreună cu declarația sumară de intrare sunt necesare, de asemenea, pentru îndeplinirea altor formalități vamale și de raportare maritimă atunci când o navă efectuează o escală într-un port al Uniunii, mediul aferent ghișeului unic european în domeniul maritim pentru transportul maritim ar trebui să poată prelucra elementele de date din declarația sumară de intrare. Ar trebui avută în vedere și posibilitatea ca ghișeele unice naționale să poată prelua informațiile relevante deja transmise prin declarația sumară de intrare.
- (16) Pentru a permite reutilizarea informațiilor furnizate prin intermediul ghișeelor unice naționale și pentru a facilita transmiterea informațiilor de către declarant, este necesar să se prevadă baze de date comune. O bază de date a navelor aferente EMSWe ar trebui să includă o listă de referință cu detaliile specifice ale navei și exceptările de la raportare ale acesteia, așa cum au fost raportate respectivelor ghișee unice naționale. Pentru a facilita transmiterea de informații de către un declarant, o bază de date comună pentru localizare (CLD) ar trebui să dețină o listă de referință a codurilor de localizare, care includ Codul Organizației Națiunilor Unite pentru localizarea activităților de comerț și transport (UN/LOCODE), codurile specifice SafeSeaNet, precum și codurile instalațiilor portuare înregistrate în Sistemul global integrat de informații privind navele (GISIS) al Organizației Maritime Internaționale. În plus, o bază de date comună privind materialele periculoase ar trebui să includă o listă a

mărfurilor periculoase și poluante care trebuie notificate ghișeelor unice naționale în conformitate cu Directiva 2002/59/CE, astfel cum a fost modificată, și formularul 7 FAL al OMI, luând în considerare elementele de date relevante din convențiile și codurile OMI.

- (17) Prelucrarea datelor cu caracter personal în cadrul prezentului regulament de către autoritățile competente ar trebui să respecte Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului. Prelucrarea datelor cu caracter personal de către Comisie în cadrul prezentului regulament ar trebui să respecte dispozițiile Regulamentului [noul regulament care înlocuiește Regulamentul (CE) nr. 45/2001 privind prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile comunitare].
- (18) EMSWe și ghișeele unice naționale nu ar trebui să furnizeze alte motive pentru prelucrarea datelor cu caracter personal decât ceea ce este necesar pentru funcționarea acestora și nu ar trebui să fie utilizate pentru a acorda noi drepturi de acces la datele cu caracter personal.
- (19) Competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în vederea completării prezentului regulament prin stabilirea setului de date aferente EMSWe și prin stabilirea definițiilor, categoriilor și specificațiilor datelor pentru elementele de date. Aceeași competență ar trebui să fie delegată Comisiei în vederea modificării anexei pentru a include obligațiile de raportare existente la nivel național, precum și pentru a ține seama de orice noi obligații de raportare adoptate în cadrul actelor juridice ale Uniunii. Comisia ar trebui să se asigure că sunt respectate cerințele comune privind datele, formatele și codurile stabilite în actele juridice internaționale și ale Uniunii enumerate în anexă. Este deosebit de importantă desfășurarea de către Comisie a unor consultări adecvate pe parcursul lucrărilor sale pregătitoare, inclusiv la nivel de experți, iar respectivele consultări ar trebui să fie desfășurate în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. În special, pentru a se asigura o participare egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (20) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare. Competențele respective ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹¹.
- (21)
- (22) În special, Comisiei ar trebui să i se acorde competențe de punere în aplicare pentru a adopta și, ulterior, pentru a modifica setul de date aferente EMSWe, precum și pentru a adopta specificațiile funcționale și tehnice, mecanismele și procedurile de control al calității pentru implementarea, menținerea și utilizarea modulului de interfață armonizat și a elementelor armonizate aferente ghișeelor unice naționale. Comisiei ar trebui să i se acorde competențe de punere în aplicare pentru a adopta specificațiile tehnice, standardele și procedurile pentru serviciile comune aferente EMSWe.

¹¹ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (23) Prezentul regulament ar trebui să se bazeze pe Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului¹² care stabilește condițiile în care statele membre recunosc anumite mijloace de identificare electronică a persoanelor fizice și juridice care intră sub incidența unui sistem notificat de identificare electronică al unui alt stat membru. Regulamentul (UE) nr. 910/2014 prevede condițiile în care utilizatorii își pot utiliza mijloacele de identificare și autentificare electronică pentru a accesa serviciile publice online în situații transfrontaliere.
- (24) Comisia ar trebui să efectueze o evaluare a prezentului regulament. Ar trebui colectate informații pentru a servi la realizarea acestei evaluări și pentru a permite evaluarea performanței legislației în raport cu obiectivele pe care le urmărește.
- (25) Prin urmare, Directiva 2010/65/UE ar trebui abrogată, cu efect de la data aplicării prezentului regulament.
- (26) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 28 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului¹³.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Capitolul I

Dispoziții generale

Articolul 1

Obiectul și domeniul de aplicare

Prezentul regulament stabilește un cadru pentru un mediu armonizat și interoperabil aferent ghișeului unic european în domeniul maritim („European Maritime Single Window environment” – „EMSWe”), bazat pe ghișeele unice naționale, pentru a facilita transmiterea electronică a informațiilor referitoare la obligațiile de raportare pentru navele care sosesc și staționează într-un port al Uniunii și care pleacă dintr-un port al Uniunii.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (1) „Mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim” („EMSWe”) înseamnă cadrul juridic și tehnic pentru transmiterea electronică a informațiilor referitoare la obligațiile și procedurile de raportare pentru escalele portuare în Uniune, care constă într-o rețea de ghișee unice naționale și include interfața armonizată, precum și servicii comune pentru gestionarea utilizatorilor și a accesului, identificarea navelor, codurile locațiilor și informații privind mărfurile periculoase și poluante.

¹² Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 iulie 2014 privind identificarea electronică și serviciile de încredere pentru tranzacțiile electronice pe piața internă și de abrogare a Directivei 1999/93/CE (JO L 257, 28.8.2014, p. 73-114).

¹³ Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date (JO L 8, 12.1.2001, p. 1).

- (2) „obligatie de raportare” înseamnă informațiile solicitate de actele juridice internaționale și ale Uniunii enumerate, precum și de legislația națională la care se face referire în anexă, care trebuie furnizate în scopuri administrative și operaționale în legătură cu sosirea, șederea unei nave în și plecarea acesteia dintr-un port al unui stat membru („escală în port”).
- (3) „element de date” înseamnă cea mai mică unitate de informație care are o definiție unică și caracteristici tehnice precise, cum ar fi formatul, lungimea și tipul de caractere;
- (4) „sistem portuar comunitar” înseamnă un sistem electronic care facilitează schimbul de informații operaționale sau administrative între diverse entități dintr-un port;
- (5) „declarant” înseamnă operatorul navei sau orice altă persoană fizică sau juridică ce face obiectul obligațiilor de raportare;
- (6) „furnizor de servicii de date” înseamnă o persoană fizică sau juridică ce furnizează servicii de tehnologia informației și a comunicațiilor sau servicii de introducere a datelor unui declarant în legătură cu obligațiile de raportare.

Capitolul II

Set de date aferente mediului ghișeului unic european în domeniul maritim

Articolul 3

Instituirea setului de date aferente mediului ghișeului unic european în domeniul maritim

- (1) Comisia stabilește o listă completă a elementelor de date („set de date aferente EMSWe”) pe baza obligațiilor de raportare prevăzute în actele juridice ale Uniunii și internaționale enumerate, precum și în legislația națională la care se face referire în anexă. Comisia se asigură că cerințele comune privind datele, formatele și codurile stabilite în actele juridice ale Uniunii enumerate în anexă sunt respectate.
- (2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 18 pentru a completa prezentul regulament în scopul stabilirii și modificării setului de date aferente EMSWe. Actul delegat care introduce sau modifică un element de date în setul de date aferente EMSWe, pe baza unei obligații de raportare conținute în legislația națională, include o trimitere explicită la respectiva legislație națională.
- (3) Un stat membru poate solicita Comisiei să introducă elemente de date în setul de date aferente EMSWe, pe baza obligațiilor de raportare conținute în legislația națională. În termen de șase luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, statele membre notifică Comisia cu privire la dispozițiile legislației naționale și obligațiile de raportare corespunzătoare, care conțin elementele de date care trebuie incluse în setul de date aferente EMSWe. Acestea vor identifica cu precizie aceste elemente de date. Comisia evaluează necesitatea introducerii sau modificării unui element de date în setul de date aferente EMSWe pe baza acestor notificări.
- (4) De asemenea, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu procedura menționată la articolul 18 pentru a modifica anexa în scopul de a efectua sau de a adapta o referință la o obligație de raportare conținută într-un act juridic al Uniunii sau într-un act juridic internațional sau o referință la legislația națională.

Articolul 4
Solicitări de alte informații

- (1) În cazul în care un stat membru intenționează să introducă sau să modifice o obligație de raportare, în conformitate cu legislația sa națională, care ar implica furnizarea altor informații decât cele incluse în setul de date aferente EMSWe, statul membru respectiv notifică imediat Comisia. În această notificare, statul membru identifică cu precizie informațiile care nu sunt incluse în setul de date aferente EMSWe și indică perioada de timp prevăzută pentru aplicarea obligației de raportare în cauză.
- (2) Comisia evaluează necesitatea modificării setului de date aferente EMSWe în conformitate cu articolul 3 alineatul (2).

Capitolul III
Transmitere de informații

Articolul 5
Ghișee unice naționale

- (1) Fiecare stat membru creează un ghișeu unic național în cadrul căruia, în conformitate cu prezentul regulament și fără a aduce atingere articolului 6, toate informațiile necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de raportare vor fi furnizate o singură dată, prin intermediul și în conformitate cu setul de date aferente EMSWe, în scopul punerii acestor informații la dispoziția autorităților competente ale statelor membre.
Statele membre sunt responsabile pentru dezvoltarea, disponibilitatea, întreținerea, securitatea și funcționarea ghișeelelor unice naționale ale acestora.
- (2) Comisia elaborează și actualizează un modul de interfață de raportare armonizată pentru ghișeele unice naționale. Acest modul include posibilitatea de a face schimb de informații între sistemul de informații utilizat de declarant și ghișeul unic național.
- (3) Statele membre asigură:
 - (a) compatibilitatea ghișeelelor unice naționale cu modulul interfeței de raportare;
 - (b) integrarea în timp util a modulului interfeței de raportare și a oricăror actualizări ulterioare, în conformitate cu datele de punere în aplicare stabilite în actul de punere în aplicare menționat la alineatul (11);
 - (c) o conexiune cu sistemele relevante ale autorităților competente, care să permită ca transferul de date să fie raportat autorităților respective, prin intermediul ghișeului unic național și către aceste sisteme, în conformitate cu legislația Uniunii și cu legislația națională și în conformitate cu specificațiile tehnice ale acestor sisteme;
 - (d) furnizarea unui site de asistență online.
- (4) Ghișeele unice naționale permit, de asemenea, declaranților să furnizeze informații prin intermediul foilor de calcul digitale, armonizate la nivelul Uniunii, și includ funcția de extragere a elementelor de date de raportare din foile de calcul respective.
- (5) Statele membre se asigură că informațiile solicitate ajung la autoritățile responsabile cu aplicarea legislației în cauză și că se limitează la necesitățile fiecărei autorități respective. În acest sens, statele membre asigură respectarea cerințelor legale privind

transmiterea de informații, inclusiv a datelor cu caracter personal, prevăzute în actele juridice ale Uniunii enumerate în anexă și, dacă este cazul, utilizarea tehnicilor electronice de prelucrare a datelor menționate la articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013. De asemenea, acestea asigură interoperabilitatea cu sistemele de informații utilizate de autoritățile respective.

- (6) Ghișeele unice naționale furnizează declaranților posibilitatea tehnică de a pune la dispoziție în mod separat informațiile relevante furnizorilor de servicii din porturile de destinație.
- (7) În cazul în care un stat membru nu solicită toate elementele setului de date aferente EMSWe pentru îndeplinirea formalităților de raportare, ghișeul unic național acceptă transmiterea informațiilor care se limitează la elementele de date solicitate de statul membru respectiv. De asemenea, acceptă transmiterea informațiilor de către declarant care includ elemente suplimentare de date din setul de date aferente EMSWe.
- (8) Un stat membru păstrează informațiile transmise către ghișeul său unic național pentru perioada necesară pentru a asigura îndeplinirea cerințelor stabilite în prezentul regulament și, în cazul în care respectarea actelor juridice ale Uniunii enumerate în anexă poate fi asigurată numai prin stocarea în ghișeul unic național, pentru perioada necesară pentru respectarea actelor respective. Acesta le șterge imediat după aceea.
- (9) Ghișeele unice naționale pun la dispoziție în mod public orele de sosire și de plecare ale navelor, estimate și efective, în formatul electronic armonizat la nivelul Uniunii.
- (10) Ghișeele unice naționale au o adresă de internet uniformă și pagini de asistență pe internet, armonizate la nivelul Uniunii.
- (11) Comisia adoptă, prin intermediul actelor de punere în aplicare:
 - (a) specificațiile funcționale și tehnice, mecanismele și procedurile de control al calității pentru implementarea, menținerea și utilizarea modulului interfeței de raportare menționat la alineatul (2);
 - (b) foaia de calcul digitală armonizată menționată la alineatul (4);
 - (c) specificațiile tehnice armonizate pentru punerea la dispoziție a orelor de sosire și de plecare menționate la alineatul (9);
 - (d) formatul uniform pentru adresele de internet și structura armonizată a site-ului de asistență pe internet, menționate la alineatul (10).

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 19 alineatul (2).

Comisia modifică, prin intermediul actelor de punere în aplicare, specificațiile, standardele și procedurile tehnice pentru a ține seama de disponibilitatea noilor tehnologii.

Articolul 6

Alte mijloace de raportare

- (1) Statele membre pot permite declaranților să furnizeze informațiile prin intermediul altor canale de raportare, cum ar fi sistemele portuare comunitare, cu condiția ca aceste canale să fie facultative pentru declaranți. În acest caz, statele membre se asigură că aceste alte canale pun la dispoziție informațiile relevante ghișeului unic național.

- (2) Statele membre instituie mijloace alternative de furnizare a informațiilor în cazul unei defecțiuni temporare a oricărui sistem electronic menționat la articolul 5 și la articolele 9-12.
- (3) Prezentul regulament nu împiedică schimbul de informații între autoritățile vamale ale statelor membre sau între autoritățile vamale și operatorii economici care utilizează tehnicile de prelucrare electronică a datelor menționate la articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013.

Articolul 7
Principiul raportării unice

- (1) Fără a aduce atingere articolului 6 alineatul (3), statele membre se asigură că declarantul este obligat să furnizeze informațiile în temeiul prezentului regulament numai o singură dată pentru fiecare escală în port și că informațiile relevante sunt puse la dispoziție sau reutilizate în conformitate cu alineatul (2).
- (2) Statele membre se asigură că:
 - (a) informațiile de identificare a navei și informațiile furnizate unui ghișeu unic național sunt înregistrate în baza de date aferentă EMSWe pentru nave menționată la articolul 10 și nu sunt solicitate din nou pentru niciuna dintre escalele ulterioare în porturile din cadrul Uniunii;
 - (b) orice informații relevante primite în conformitate cu prezentul regulament sunt puse la dispoziția altor ghișee unice naționale prin intermediul sistemului SafeSeaNet în conformitate cu cerințele tehnice stabilite în Directiva 2002/59/CE;
 - (c) informațiile de raportare furnizate la plecarea dintr-un port din cadrul Uniunii nu sunt solicitate din nou în cursul călătoriei sau la sosirea în următorul port din cadrul Uniunii, cu condiția ca nava să nu fi făcut o escală într-un port din afara Uniunii în cursul călătoriei. Prezentul punct nu se aplică informațiilor primite în temeiul Regulamentului (UE) nr. 952/2013, cu excepția cazului în care această posibilitate este prevăzută în regulamentul menționat;
 - (d) informațiile relevante din declarația sumară de intrare menționată la articolul 127 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 sunt puse la dispoziția ghișeelor unice naționale pentru referință și, dacă este cazul, reutilizate pentru alte obligații de raportare enumerate în anexă.
- (3) Declarantul este responsabil de asigurarea prezentării în timp util, de acuratețea și de caracterul complet al informațiilor furnizate în conformitate cu prezentul regulament și de conformitatea acestora cu orice cerințe tehnice din cadrul ghișeelor unice naționale. Declarantul rămâne responsabil pentru actualizarea oricăror informații, în cazul modificării acestora după transmitere.
- (4) Comisia adoptă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, lista informațiilor relevante menționate la literele (b), (c) și (d) de la alineatul (2). Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 19 alineatul (2).

Articolul 8
Confidențialitate

Statele membre, în conformitate cu actele juridice aplicabile ale Uniunii sau cu legislația națională, iau măsurile necesare pentru a asigura confidențialitatea informațiilor comerciale și

a altor informații sensibile care fac obiectul schimburilor în conformitate cu prezentul regulament.

Capitolul IV

Servicii comune

Articolul 9

Sistemul de gestionare a utilizatorilor și a accesului în cadrul EMSWe

- (1) Comisia instituie un sistem comun de gestionare a utilizatorilor și a accesului pentru declaranții și furnizorii de servicii de date care utilizează ghișeele unice naționale, precum și pentru autoritățile care accesează ghișeele unice naționale. Sistemul prevede o înregistrare unică a utilizatorului cu recunoaștere la nivelul UE, gestionarea federalizată a utilizatorilor și monitorizarea la nivelul UE a utilizatorilor.
- (2) În scopul accesării ghișeele unice naționale în diferite state membre, un declarant sau un furnizor de servicii de date înregistrat în sistemul de gestionare a utilizatorilor și a accesului în cadrul EMSWe este considerat înregistrat în ghișeele unice naționale din toate statele membre.
- (3) Fiecare stat membru desemnează autoritatea națională responsabilă cu gestionarea utilizatorilor pentru declaranți și furnizori de servicii de date, inclusiv cu înregistrarea noilor utilizatori, modificarea și eliminarea conturilor existente din cadrul instrumentului de autentificare a utilizatorilor.
- (4) Comisia adoptă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, specificațiile, standardele și procedurile tehnice pentru instituirea instrumentului menționat la alineatul (1) pentru colectarea, stocarea și furnizarea datelor de autentificare ale utilizatorilor. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 19 alineatul (2).

Articolul 10

Baza de date aferentă EMSWe pentru nave

- (1) În conformitate cu articolul 7 alineatul (2) litera (a), Comisia înființează o bază de date aferentă EMSWe pentru nave care conține o listă cu informațiile și elementele specifice privind identificarea navelor, precum și evidențe privind excepțiile de la raportare ale navelor.
- (2) Statele membre asigură furnizarea de noi informații specifice privind navele către baza de date aferentă EMSWe pentru nave și disponibilitatea acestor informații pentru a facilita raportarea navelor.
- (3) Comisia adoptă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, specificațiile, standardele și procedurile tehnice pentru instituirea bazei de date menționate la alineatul (1) pentru colectarea, stocarea și furnizarea informațiilor specifice și excepțiilor aferente navelor. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 19 alineatul (2).

Articolul 11

Baza de date comună pentru localizare

- (1) Comisia stabilește o bază de date comună pentru localizare care conține o listă de referință cu codurile de localizare¹⁴ și codurile instalațiilor portuare înregistrate în baza de date GISIS a OMI.
- (2) Statele membre pun la dispoziție la nivel național informații din baza de date pentru localizare prin intermediul ghișeelor unice naționale.
- (3) Comisia adoptă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, specificațiile, standardele și procedurile tehnice pentru instituirea bazei de date comune pentru localizare menționată la alineatul (1) pentru colectarea, stocarea și furnizarea codurilor de localizare și a codurilor instalațiilor portuare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 19 alineatul (2).

Articolul 12

Baza de date comună privind materialele periculoase

- (1) Comisia înființează o bază de date comună privind materialele periculoase care va conține o listă a mărfurilor periculoase și poluante care trebuie notificate în conformitate cu Directiva 2002/59/CE¹⁵ și formularul 7 FAL al OMI, luând în considerare elementele de date relevante din convențiile și codurile OMI.
- (2) Baza de date este legată de intrările relevante în baza de date MAR-CIS, astfel cum a fost elaborată de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, pentru informații privind pericolele asociate și riscurile legate de mărfurile periculoase și poluante.
- (3) Baza de date este utilizată atât ca instrument de referință, cât și ca instrument de verificare, la nivel național și la nivelul Uniunii, în timpul procesului de raportare prin intermediul ghișeelor unice naționale.
- (4) Statele membre pun la dispoziție la nivel național informațiile din baza de date comună privind materialele periculoase prin intermediul ghișeelor unice naționale.
- (5) Comisia adoptă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, specificațiile, standardele și procedurile tehnice pentru instituirea bazei de date comune privind materialele periculoase menționată la alineatul (1) pentru colectarea, stocarea și furnizarea informațiilor de referință aferente materialelor periculoase. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 19 alineatul (2).

¹⁴ „Codul Organizației Națiunilor Unite pentru localizarea activităților de comerț și transport”

¹⁵ JO L 208, 5.8.2002, p. 10-27.

Capitolul V

Coordonarea activităților aferente mediului ghișeului unic european în domeniul maritim

Articolul 13

Coordonatori naționali

Fiecare stat membru desemnează o autoritate competentă care să acționeze în calitate de coordonator național pentru EMSWe. Coordonatorul național:

- (a) acționează ca punct de contact național pentru toate aspectele legate de punerea în aplicare a prezentului regulament;
- (b) coordonează aplicarea prezentului regulament de către autoritățile naționale competente din cadrul unui stat membru;
- (c) coordonează activitățile în scopul de a asigura legătura cu sistemele relevante ale autorităților competente menționate la articolul 5 alineatul (3) litera (c);
- (d) acționează ca punct unic de contact cu Comisia pentru toate aspectele legate de EMSWe.

Articolul 14

Planul multianual de punere în aplicare

Pentru a facilita punerea în aplicare în timp util a prezentului regulament, Comisia adoptă, în urma consultărilor adecvate cu experții, un plan multianual de punere în aplicare (MIP) revizuit anual, care prevede:

- (a) un plan de dezvoltare pentru dezvoltarea și actualizarea modulului interfeței de raportare prevăzute în următoarele 18 luni;
- (b) termene-limită orientative pentru statele membre pentru integrarea ulterioară a modulului interfeței de raportare în cadrul ghișeelor unice naționale;
- (c) perioade de testare pentru statele membre și declaranți pentru a testa legătura lor cu orice versiuni noi ale modulului interfeței;
- (d) indicarea progresivă a termenelor-limită pentru versiunile mai vechi ale modulului interfeței pentru statele membre și declaranți.

Capitolul VI

Dispoziții finale

Articolul 15

Costuri

Bugetul general al Uniunii Europene acoperă costurile pentru:

- (a) dezvoltarea și menținerea instrumentelor TIC care sprijină punerea în aplicare a prezentului regulament la nivelul Uniunii;
- (b) promovarea EMSWe la nivelul Uniunii și în cadrul organizațiilor internaționale relevante.

Articolul 16

Cooperarea cu alte sisteme sau servicii de facilitare a comerțului și a transportului

În cazul în care sistemele sau serviciile de facilitare a comerțului și a transportului au fost create prin intermediul altor acte legislative ale Uniunii, Comisia coordonează activitățile legate de respectivele sisteme sau servicii în vederea realizării de sinergii și a evitării duplicării.

Articolul 17

Revizuire și raportare

- (1) Statele membre se asigură că există proceduri implementate pentru colectarea datelor, inclusiv a statisticilor, utilizând, printre altele, sondaje privind funcționarea EMSWe, și raportează Comisiei constatările lor. Raportul include următorii indicatori:
 - (a) punerea în aplicare a setului de date armonizat;
 - (b) instalarea software-ului portalului de raportare armonizată;
 - (c) utilizarea altor sisteme de raportare menționate la articolul 6 alineatele (1) și (2);
 - (d) solicitările de alte informații menționate la articolul 4.
- (2) Statele membre organizează culegerea și producerea datelor necesare pentru măsurarea modificării indicatorilor descriși la alineatul (1) și furnizează Comisiei respectivele informații semestrial.

La șase ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, Comisia revizuieste aplicarea prezentului regulament și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare privind funcționarea EMSWe pe baza datelor și a statisticilor colectate. Raportul de evaluare include, dacă este necesar, o evaluare a tehnologiilor emergente, care ar putea duce la modificarea sau înlocuirea modului de interfeței de raportare.

Articolul 18

Exercitarea delegării de competențe

- (1) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 3 este conferită Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament. Comisia întocmește un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de sfârșitul perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel târziu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe prevăzută la articolul 3 poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.

- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții naționali desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.
- (5) La adoptarea unui act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Orice act delegat adoptat în temeiul articolului 3 intră în vigoare numai dacă, în termen de două luni de la notificarea sa către Parlamentul European și către Consiliu, nici Parlamentul European, nici Consiliul nu ridică obiecții sau dacă, înainte de expirarea termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu ridică obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 19 *Procedura comitetului*

- (1) Comisia este asistată de Comitetul pentru facilitarea transportului și comerțului digital. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011¹⁶.
- (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 20 *Abrogarea Directivei 2010/65/UE*

Directiva 2010/65/UE se abrogă de la data aplicării prezentului regulament.

Trimiterile la Directiva 2010/65/UE se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

Articolul 21 *Intrarea în vigoare*

- (1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
- (2) Se aplică de la [OP: a se introduce patru ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament].
- (3) Funcționalitățile menționate la articolul 7 alineatul (2) litera (d) și cele legate de formalitățile vamale menționate la punctul 7 din partea A din anexă intră în vigoare atunci când sistemele electronice menționate la articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, care sunt necesare pentru aplicarea acestor formalități, devin operaționale, în conformitate cu programul de lucru instituit de Comisie în temeiul articolelor 280 și 281 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

¹⁶ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European
Președintele*

*Pentru Consiliu
Președintele*

FIȘA FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

- 1.1. Denumirea propunerii/inițiativei
- 1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză
- 1.3. Tipul propunerii/inițiativei
- 1.4. Obiectiv(e)
- 1.5. Motivele propunerii/inițiativei
- 1.6. Durata și impactul financiar
- 1.7. Modul (modurile) de gestiune preconizat(e)

2. MĂSURI DE GESTIUNE

- 2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare
- 2.2. Sistemul de gestiune și de control
- 2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

- 3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)
- 3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor
 - 3.2.1. *Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor*
 - 3.2.2. *Impactul estimat asupra creditelor operaționale*
 - 3.2.3. *Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ*
 - 3.2.4. *Compatibilitatea cu actualul cadru financiar multianual*
 - 3.2.5. *Contribuția terților*
- 3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

FIȘA FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Denumirea propunerii/inițiativei

Propunere de Regulament privind mediul aferent ghișeului unic european în domeniul maritim

1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză

Transportul maritim

1.3. Tipul propunerii/inițiativei

- ☐ Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune nouă**
- ☐ Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune nouă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare**¹⁷
- ☒ Propunerea/inițiativa se referă la **prelungirea unei acțiuni existente**
- ☐ Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune reorientată către o acțiune nouă**

1.4. Obiectiv(e)

1.4.1. Obiectiv(e) strategic(e) multianual(e) al(e) Comisiei vizat(e) de propunere/inițiativă

Obiectivul general al inițiativei este de a contribui la buna funcționare a pieței unice și de a facilita comerțul și transportul prin abordarea procedurilor de raportare în prezent dificile și diverse pentru navele care fac escale în porturile UE.

Prin urmare, inițiativa contribuie la următoarele obiective generale ale Comisiei:

- Funcționarea pieței unice (reducerea sarcinii administrative; contribuția la eliminarea barierelor și creșterea competitivității)
- Piața unică digitală
- Stimularea creării de locuri de muncă și a creșterii economice

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e)

Obiectivul specific nr. 1

Armonizarea procedurilor de raportare, a interfețelor și a formatelor de date pentru a sprijini spațiul european de transport maritim fără bariere.

Obiectivul specific nr. 2

Reducerea sarcinii administrative din cadrul raportării navelor prin furnizarea unui punct de intrare unic pentru raportarea din cadrul transportului maritim.

Obiectivul specific nr. 3

Contribuția la sporirea eficienței raportării digitale pentru operatorii de transport maritim prin facilitarea schimbului de date/reutilizării datelor pentru aplicarea principiului „raportării unice”.

¹⁷

Astfel cum se menționează la articolul 54 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

1.4.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

A se preciza efectele pe care propunerea/inițiativa ar trebui să le aibă asupra beneficiarilor vizați/grupurilor vizate.

Propunerea urmărește să stabilească un mediu cu adevărat armonizat și cuprinzător aferent ghișeului unic european în domeniul maritim, bazat pe actualul sistem de ghișee unice naționale. Prin elaborarea specificațiilor obligatorii ale interfeței tehnice, adoptarea cerințelor și proceselor comune de date și prin stabilirea unor reguli și drepturi clare pentru transmiterea și schimbul de informații, se va realiza un mediu simplificat de raportare. Rezultatul este că operatorii de transport maritim vor putea să raporteze același set de date în același mod indiferent de locul lor de destinație, dacă aceștia aleg să utilizeze punctul de intrare armonizat pentru raportare.

Principalul beneficiu este reducerea semnificativă a sarcinii administrative pentru operatorii de transport maritim. Acest beneficiu este estimat la 22-25 de milioane de ore de lucru ale personalului în perioada 2020-2030; echivalentul unei valori cuprinse între 625 și 720 de milioane EUR (UE-28). Se estimează că reducerea sarcinii și îmbunătățirea eficienței vor spori competitivitatea transportului maritim, ceea ce va duce la un transfer modal de 3 395 de milioane de tone-kilometri către transportul maritim în 2030, în cea mai mare parte de la transportul rutier. Aceasta reprezintă o creștere cu aproximativ 0,3 % a activității aferente transportului maritim în 2030 față de cea de referință, ceea ce ar avea un impact pozitiv asupra creării de locuri de muncă și a creșterii în acest sector. Se estimează că transferul modal va reduce, la rândul său, emisiile globale de CO₂ cu 1 880 de mii de tone de CO₂ față de scenariul de referință. Acest lucru înseamnă aproximativ 145 de milioane EUR sub formă de beneficii indirecte în perioada 2020-2030, exprimate ca valoare actuală. În plus, sunt preconizate beneficii în ceea ce privește creșterea eficienței pentru întreg lanțul multimodal/logistic datorită unei mai bune utilizări a datelor în porturi; creșterea satisfacției profesionale a căpitanilor de nave și sporirea atractivității profesiei, ceea ce duce la îmbunătățirea posibilităților de recrutare; precum și îmbunătățirea siguranței și securității, deoarece căpitanul navei poate petrece mai mult timp pe puntea de comandă în loc de a se dedica sarcinilor administrative.

1.4.4. Indicatori de rezultat și de impact

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea punerii în aplicare a propunerii/inițiativei.

Obiectivul specific	Obiective operaționale	Indicator de progres	Surse de date
Armonizarea procedurilor de raportare, a interfețelor și a formatelor de date	Stabilirea setului de date tehnice cu formate de date armonizate Elaborarea și implementarea unei soluții informatice comune armonizate pentru portalurile de raportare aferente ghișeelor unice naționale (părțile frontale)	Stabilirea și convenirea setului de date de către grupul de experți Procentul statelor membre care au instalat soluția informatică armonizată pentru portalurile de raportare aferente ghișeelor unice naționale (versiunea sincronizată, actualizată) din total (Ref.: numărul total de state membre) Procentul de reducere a timpului necesar pentru raportare în cadrul unei escale în port din total (Ref.: durata medie pentru	Rapoartele statelor membre; sondaje în rândul operatorilor de transport maritim; numărul plângerilor depuse de operatorii de transport maritim cu privire la accesul la interfața armonizată; numărul de proceduri în curs privind încălcarea dreptului Uniunii împotriva statelor membre pentru neimplementare

		o escală în port)	
Reducerea sarcinii administrative prin furnizarea unui punct de intrare unic pentru raportare	Reducerea elementelor de date solicitate în afara mediului armonizat aferent ghișeului unic european în domeniul maritim	Procentul de elemente de date solicitate în afara mediului armonizat aferent ghișeului unic european în domeniul maritim din total. (Ref.: numărul total de elemente de date astfel cum au fost cartografiate de grupul „Partea C” și de grupul „eManifest” până în prezent)	Rapoartele statelor membre; sondaje în rândul operatorilor de transport maritim
Sporirea eficienței prin permiterea raportării unice	Reducerea elementelor de date statice raportate de mai multe ori	Procentul elementelor de date statice solicitate de mai multe ori pentru o escală în port din total (Ref.: numărul total de elemente de date solicitate într-un port) Procentul elementelor de date statice solicitate de mai multe ori în cadrul UE (Ref.: numărul total de elemente de date solicitate în cadrul UE)	Rapoartele statelor membre; sondaje în rândul operatorilor de transport maritim

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

1.5.1. Cerință (cerințe) de îndeplinit pe termen scurt sau lung

1. Mediul armonizat aferent ghișeului unic european în domeniul maritim pentru nave se va baza pe cadrul deja existent (structura aferentă ghișeelor unice naționale).
2. Mediul armonizat aferent ghișeului european în domeniul maritim ar trebuie să fie întotdeauna pus la dispoziție; dacă operatorii de transport maritim aleg să utilizeze acest canal pentru a-și prezenta formalitățile de raportare, destinatarii datelor (autoritățile, sistemele vamale, sistemele de raportare) trebuie să accepte rapoartele transmise și să nu solicite rapoarte suplimentare și separate prin intermediul altor căi de raportare.
3. Ghișeele unice naționale vor continua să fie în principal un mecanism de coordonare, care va servi în primul rând ca router (cu convertor tehnic între formatele de date, acolo unde este necesar) pentru a transmite informații bidirecționale între operatorii de transport maritim și destinatarii datelor (de exemplu, autoritățile portuare, interfețele vamale și sistemele de raportare, autoritățile de control la frontieră, SafeSeaNet, autoritățile de statistică), cu scopul de a facilita raportarea pentru industria maritimă. Toate celelalte tipuri de prelucrare vor continua să fie realizate de către sistemele de recepție a datelor de tip *back-end* conectate.
4. Inițiativa nu va crea noi cerințe de raportare, ci va coordona raportarea între furnizorii de date din sectorul transportului maritim și destinatarii datelor, astfel cum se specifică în actele juridice subiacente la care se face referire în actul juridic revizuit. Orice solicitare de raportare prin intermediul mediului aferent ghișeului unic european în domeniul maritim trebuie să respecte pe deplin specificațiile tehnice aplicabile ale actelor juridice subiacente și ale sistemelor informatice care stau la baza acestor acte legislative subiacente.
5. Mediul aferent ghișeului unic european în domeniul maritim va avea o repartizare clară și echitabilă a răspunderii și responsabilității pentru toate entitățile conectate, inclusiv garantarea responsabilității și răspunderii depline a autorităților naționale competente pentru serviciile intermediare aferente ghișeelor unice

naționale cu privire la furnizorii de date și destinatarii datelor conectați (de exemplu, responsabilitatea funcțională și juridică, disponibilitatea ridicată, asigurarea fluxurilor de informații bidirecționale etc.).

- 1.5.2. *Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, precum câștigurile de coordonare, certitudinea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” reprezintă valoarea rezultată din intervenția Uniunii care este suplimentară față de valoarea care ar fi fost altfel creată numai de statele membre.*

Motivele acțiunii la nivel european (*ex ante*): sarcina administrativă excesiv de mare pentru operatorii de transport maritim din cauza dublei raportări în formate nearmonizate și a interfețelor nearmonizate în întreaga UE.

Valoarea adăugată a Uniunii, care se preconizează că va fi creată (*ex post*): acțiunea propusă este realizată în modul cel mai eficient și eficace la nivelul Uniunii, deoarece rezultatele semnificative și o adevărată armonizare necesită un cadru coerent care să răspundă nevoilor paneuropene.

- 1.5.3. *Învățămintele desprinse din experiențe anterioare similare*

Experiența anterioară a Directivei 2010/65/UE constă în faptul că armonizarea în acest domeniu nu poate fi realizată prin intermediul măsurilor voluntare. Armonizarea similară a raportării cu succes prin intermediul specificațiilor obligatorii și a sistemelor/aplicațiilor informatice se efectuează, de exemplu, în cadrul Codului vamal al Uniunii (la nivelul UE).

- 1.5.4. *Compatibilitatea și posibila sinergie cu alte instrumente corespunzătoare*

Obiectivele propunerii sunt în concordanță cu politica UE în domeniul transporturilor în general și cu politica în domeniul transportului maritim în special. Inițiativa susține politica UE privind reducerea emisiilor din sectorul transporturilor și contribuie la realizarea obiectivelor agendei sociale a UE în domeniul transporturilor. Propunerea este, de asemenea, în conformitate cu obiectivele programului REFIT al Comisiei privind sarcina administrativă și simplificarea, precum și cu obiectivele generale ale Comisiei privind competitivitatea, buna funcționare a pieței interne și digitalizarea.

În special, propunerea aduce o valoare adăugată, permițând coordonarea cerințelor de raportare în temeiul actelor juridice de referință. Mecanismul de guvernantă inclus în propunere oferă o garanție că modificările legislației subiacente vor fi reflectate în mod adecvat și în timp util în setul de date tehnice și cu actualizările cerute pentru specificații și software.

Inițiativa rămâne în bună concordanță cu Directiva de instituire a unui sistem de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și este în concordanță și în conformitate cu punerea în aplicare a Codului vamal al Uniunii.

Propunerea completează, de asemenea, inițiativa referitoare la documentele electronice în ceea ce privește acceptarea în format digital a informațiilor și a certificatelor privind transportul de mărfuri de către autoritățile care efectuează inspecții legate de transport în hinterlandul din cadrul UE. La fel ca inițiativa privind documentele electronice, mediul de raportare armonizată pentru transportul maritim va sprijini digitalizarea și simplificarea pentru operatorii de transport; cu toate că cele două inițiative abordează diferite aspecte ale cerințelor de raportare a informațiilor în

diferite etape ale unei operațiuni de transport de mărfuri. Cele două propuneri au fost elaborate cu deosebită grijă pentru a exploata sinergiile în ceea ce privește aspectele legate de interoperabilitatea datelor.

1.6. Durata și impactul financiar

☐ Propunere/inițiativă **pe durată determinată**

- ☐ Propunere/inițiativă în vigoare de la [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA
- ☐ Impact financiar din AAAA până în AAAA

X Propunere/inițiativă **pe durată nedeterminată**

- Punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din 2020 până în 2027,
- urmată de o perioadă de funcționare în regim de croazieră.

1.7. Modul (modurile) de gestiune preconizat(e)

X Gestiune **directă** asigurată de către Comisie

- X prin intermediul serviciilor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii;
- ☐ prin intermediul agențiilor executive

☐ Gestiune **partajată** cu statele membre

☐ Gestiune **indirectă** cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

- ☐ țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea;
- ☐ organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);
- ☐ BEI și Fondului European de Investiții;
- ☐ organismelor menționate la articolele 208 și 209 din Regulamentul financiar;
- ☐ organismelor de drept public;
- ☐ organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să prezinte garanții financiare adecvate;
- ☐ organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și care prezintă garanții financiare adecvate;
- ☐ persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESC, în temeiul titlului V din TUE, identificate în actul de bază relevant.
- Dacă se indică mai multe moduri de gestiune, a se furniza detalii suplimentare în secțiunea „Observații”.

Observații

Gestionarea de către DG MOVE a Comisiei, cu sprijin tehnic din partea entităților specializate, după caz, în special din partea DIGIT (dezvoltare informatică și expertiză operațională, inclusiv cu privire la utilizarea adecvată a elementelor structurale de guvernare electronică) și EMSA (privind informațiile specifice de raportare maritimă). EMSA va efectua această activitate în conformitate cu regulamentul actual al EMSA și nu i se vor atribui sarcini suplimentare care depășesc domeniile de lucru aferente mandatului său actual. Resursele de personal existente vor fi în mod normal aplicabile.

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

A se preciza frecvența și condițiile aferente acestor dispoziții.

Raportarea de către statele membre cu privire la funcționarea software-ului — schimbul periodic în cadrul de guvernanta (grup și subgrupuri de experți).

Sondaje în rândul operatorilor de transport maritim pentru a monitoriza impactul efectiv al acțiunii.

2.2. Sistem(e) de gestiune și de control

2.2.1. Justificarea modului/modurilor de gestiune, mecanismul/mecanismele de punere în aplicare a finanțării, modalitățile de plată și strategia de control propusă.

Pentru a controla costurile (economie de scară) și pentru a reduce sarcina statelor membre, garantând în același timp o adevărată armonizare a interfeței și a setului de date, se propune ca dezvoltarea informatică să se efectueze la nivelul UE (contractarea serviciilor TIC) și să fie gestionată de Comisie pentru eficacitatea controlului. Acest mod de gestiune se preconizează că va crea o rată scăzută de eroare și o transparență ridicată pentru statele membre care vor participa la grupul de experți care efectuează monitorizarea. Acțiunea are o complexitate ridicată în domeniul TIC și va necesita coordonare în domeniul politicii transversale în cadrul Comisiei; în schimb, acțiunea are o complexitate scăzută a bugetului, cu puține riscuri în ceea ce privește gestionarea și implementarea contractelor.

2.2.2. Informații privind riscurile identificate și sistemul/sistemele de control intern(e) instituite pentru atenuarea lor

Securitatea și riscurile de incidente cibernetice (continuitatea activității)

Riscul de neaplicare/nesincronizare (nerespectarea de către statul membru)

2.2.3. Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul „costurile controalelor ÷ valoarea fondurilor aferente gestionate”) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la plată și la închidere)

Costuri reduse privind controlul: număr limitat de contracte și sarcină redusă privind controlul.

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate, de exemplu din strategia antifraudă.

DG MOVE a pus în aplicare structura organizatorică și sistemele de control intern adecvate pentru realizarea obiectivelor sale privind politica și controlul. Aceste procese de control intern vizează asigurarea unei gestionări adecvate a riscurilor legate de legalitatea și regularitatea tranzacțiilor subiacente. Sistemul de control global al DG MOVE va asigura eficiența și rentabilitatea controalelor, în special prin intermediul strategiei antifraudă a DG MOVE, elaborată pe baza metodologiei furnizate de OLAF.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Linii bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	1a: Competitivitate pentru creștere și locuri de muncă	Dif./Nedif. 18	Țări AELS ¹⁹	Țări candidate ²⁰	Țări terțe	în sensul articolului 21 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul financiar
	06 02 05: Activități de sprijin pentru politica europeană în domeniul transporturilor și al drepturilor pasagerilor, inclusiv activități de comunicare	Dif.	NU	NU	NU	NU

- Noile linii bugetare solicitate: **N/A**

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Număr [Rubrica.....]	Dif./ Nedif.	Țări AELS	Țări candidate	Țări terțe	în sensul articolului 21 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul financiar
	[XX.YY.YY.YY]		DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU

¹⁸ Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.

¹⁹ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

²⁰ Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

Angajamentele propuse pentru 2020 (4,339 de milioane EUR) vor fi acoperite din alocația prevăzută deja în programul financiar pentru 2020.

N.B. Impactul estimat asupra cheltuielilor și a necesarului de personal pentru anul 2021 și anii ulteriori în prezenta Fișă financiară legislativă este adăugat în scopuri ilustrative și nu prestabilește propunerile viitoare ale comisiei cu privire la următorul cadru financiar multianual, inclusiv în ceea ce privește sursa de finanțare a acestei inițiative.

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual			Numărul 1a	Rubrica Competitivitate pentru creștere și locuri de muncă							
DG: MOVE			Anul N 2020	Anul N+1 2021	Anul N+2 2022	Anul N+3 2023	Anul N+4 2024	Anul N+5 2025	Anul N+6 2026	TOTAL	
• Credite operaționale											
06 02 05: Activități de sprijin pentru politica europeană în domeniul transporturilor și al drepturilor pasagerilor, inclusiv activități de comunicare	Angajamente	(1)	4,339			1,676		1,046			
	Plăți	(2)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061	
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice ²¹											
Numărul liniei bugetare		(3)	-	-	-	-	-	-	-		

²¹ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

TOTAL credite pentru DG MOVE	Angajamente	=1+1a +3	4,339			1,676		1,046		7,061
	Plăți	=2+2a +3	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

• TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	4,339			1,676		1,046		7,061
	Plăți	(5)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
• TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL credite în cadrul RUBRICII 1a din cadrul financiar multianual	Angajamente	=4+ 6	4,339			1,676		1,046		7,061
	Plăți	=5+ 6	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

În cazul în care propunerea/inițiativa afectează mai multe rubrici: N/A

• TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)								
	Plăți	(5)								
• TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)								
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-4 din cadrul financiar multianual (Sumă de referință)	Angajamente	=4+ 6								
	Plăți	=5+ 6								

Rubrica din cadrul financiar multianual	5	„Cheltuieli administrative”
--	----------	-----------------------------

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul N 2020	Anul N+1 2021	Anul N+2 2022	Anul N+3 2023	Anul N+4 2024	Anul N+5 2025	Anul N+6 2026	TOTAL
DG: MOVE									
• Resurse umane		0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
• Alte cheltuieli administrative									
TOTAL DG MOVE	Credite	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038

TOTAL credite în cadrul RUBRICII 5 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
---	--------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul N 2020	Anul N+1 2021	Anul N+2 2022	Anul N+3 2023	Anul N+4 2024	Anul N+5 2025	Anul N+6 2026	TOTAL
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-5 din cadrul financiar multianual	Angajamente	4,773	0,434	0,434	2,110	0,434	1,480	0,434	10,099
	Plăți	1,783	2,103	1,755	1,282	1,262	976	938	10,099

3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor operaționale

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indica obiectivele și realizările ⇓			Anul N 2020		Anul N+1 2021		Anul N+2 2022		Anul N+3 2023		Anul N+4 2024		Anul N+5 2025		Anul N+6 2026		TOTAL	
	REALIZĂRI																	
	Tip ²²	Costuri medii	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr. total	Cost total
OBIECTIV: Furnizarea și menținerea unui software armonizat și a unor specificații armonizate pentru interfețe, proceduri și seturi de date armonizate																		
Interfețe, proceduri și seturi de date armonizate	Cheltuieli cu software-ul			0,189		0,234		0,185		0,119		0,116		0,076		0,071		0,990
	Servicii de exploatare			0,378		0,468		0,371		0,238		0,232		0,152		0,141		1,981
	Servicii de gestionare a părților interesate			0,567		0,701		0,555		0,356		0,348		1,228		0,212		2,967
	Specificații tehnice			0,151		0,187		0,148		0,095		0,093		0,061		0,057		0,792
	Infrastructuri			0,063		0,078		0,062		0,040		0,039		0,025		0,024		0,330

²²

Realizările se referă la produsele și serviciile care vor fi furnizate (de ex.: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de străzi construiți etc.).

Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1		1,349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061
COSTURI TOTALE		1,349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061

3.2.3. Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ

3.2.3.1. Rezumat

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ
- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul N 2020	Anul N+1 2021	Anul N+2 2022	Anul N+3 2023	Anul N+4 2024	Anul N+5 2025	Anul N+6 2026	TOTAL
--	------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------

RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual								
Resurse umane	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
Alte cheltuieli administrative	-	-	-	-	-	-	-	-
Subtotal RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038

în afara RUBRICII 5²³ din cadrul financiar multianual								
Resurse umane	-	-	-	-	-	-	-	-
Alte cheltuieli de natură administrativă	-	-	-	-	-	-	-	-
Subtotal în afara RUBRICII 5 din cadrul financiar multianual	-	-	-	-	-	-	-	-

TOTAL	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Necesarul de credite în materie de resurse umane și de alte cheltuieli cu caracter administrativ va fi acoperit de creditele DG-ului care sunt deja alocate pentru gestionarea acțiunii și/sau realocate intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, prin resurse suplimentare ce ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și în lumina constrângerilor bugetare.

²³

Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

3.2.3.2. Necesarul de resurse umane estimat

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane.
- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

Estimări în echivalent normă întreagă

	Anul N 2020	Anul N+1 2021	Anul N+2 2022	Anul N+3 2023	Anul N+4 2024	Anul N+5 2025	Anul N+6 2026
• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)							
XX 01 01 01 (la sediu și în birourile de reprezentare ale Comisiei)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 01 02 (în delegații)							
XX 01 05 01 (cercetare indirectă)							
10 01 05 01 (cercetare directă)							
• Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)²⁴							
XX 01 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT și JED în delegații)							
XX 01 04 yy²⁵	- la sediu						
	- în delegații						
XX 01 05 02 (AC, END, INT - cercetare indirectă)							
10 01 05 02 (AC, END, INT - cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
TOTAL	4	4	4	4	4	4	4

XX este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau realocate intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, prin resurse suplimentare ce ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și în lumina constrângerilor bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și personal temporar	Monitorizarea politicilor, mecanismul de guvernanță (gestionarea părților interesate) și coordonarea proiectelor (activități de gestionare a programelor)
Personal extern	Sprijinirea activității privind monitorizarea politicilor, mecanismul de guvernanță și coordonarea proiectelor (activități de sprijinire a programelor)

²⁴ AC = agent contractual; AL = agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JED = expert tânăr în delegații.

²⁵ Subplafonul pentru personal extern acoperit din creditele operaționale (fostele linii „BA”).

3.2.4. *Compatibilitatea cu actualul cadru financiar multianual*

- X Propunerea/inițiativa este compatibilă cu cadrul financiar multianual existent.
- ☐ Propunerea/inițiativa necesită o reprogramare a rubricii corespunzătoare din cadrul financiar multianual.

A se explica reprogramarea necesară, precizându-se liniile bugetare în cauză și sumele aferente.

N/A: linia bugetară pentru sprijinirea politicii – nu este necesară reprogramarea

- ☐ Propunerea/inițiativa necesită recurgerea la Instrumentul de flexibilitate sau la revizuirea cadrului financiar multianual.

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare în cauză, precum și sumele aferente.

N/A

3.2.5. *Contribuția terților*

- Propunerea/inițiativa nu prevede cofinanțare din partea terților.

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

- X Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.
- ☐ Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:
 - ☐ asupra resurselor proprii
 - ☐ asupra veniturilor diverse

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ²⁶						
		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
Articolul								

Pentru veniturile diverse alocate, a se preciza linia bugetară (liniile bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

--

A se preciza metoda de calcul al impactului asupra veniturilor.

--

²⁶

În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sume brute după deducerea unei cote de 25 % pentru costuri de colectare.