



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 22 maggio 2018
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0139 (COD)**

**9051/18
ADD 3**

**MAR 65
CODEC 788
IA 135**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	17 maggio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.:	SWD(2018) 182 final
----------------	---------------------

Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE
----------	--

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2018) 182 final.

All.: SWD(2018) 182 final



Bruxelles, 17.5.2018
SWD(2018) 182 final

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna il documento

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio

**che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva
2010/65/UE**

{COM(2018) 278 final} - {SEC(2018) 230 final} - {SWD(2018) 181 final}

SCHEDA DI SINTESI

Valutazione d'impatto della proposta su un sistema di interfaccia unica marittima europea

A. Necessità di intervenire

Per quale motivo? Qual è il problema da affrontare?

Oggi il regime di dichiarazione delle navi è gravemente inefficace a causa della mancanza di armonizzazione, della presenza di numerosi punti di accesso attraverso cui sono richieste le dichiarazioni e dei bassi livelli di condivisione dei dati presentati (spesso gli operatori marittimi devono presentare gli stessi dati a più autorità). Nel complesso, le dichiarazioni sono divenute pertanto un compito oneroso per gli operatori marittimi. **Ogni anno, nell'UE, circa 4,6 milioni di ore di lavoro sono dedicate alle dichiarazioni**; vi è quindi un elevato potenziale di riduzione degli oneri amministrativi.

Qual è l'obiettivo dell'iniziativa?

La proposta mira a istituire un regime di dichiarazione veramente armonizzato, semplificato e globale. In tal modo si potenzierebbe il mercato unico, migliorerebbe la competitività dei trasporti marittimi e contribuirebbe alla catena multimodale digitale dei trasporti.

Qual è il valore aggiunto dell'intervento al livello dell'UE?

Per creare un regime di dichiarazione armonizzato è necessaria un'azione giuridica a livello di UE. È improbabile che politiche sviluppate e applicate a livello nazionale o internazionale riescano ad armonizzare il settore.

B. Soluzioni

Quali opzioni strategiche legislative e di altro tipo sono state prese in considerazione? Ne è stata prescelta una? Per quale motivo?

Sono state considerate le seguenti opzioni:

A) specifiche tecniche vincolanti per la realizzazione di sportelli di dichiarazione armonizzati (front-end) alle interfacce uniche nazionali (IUN), con un ambito di informazioni globale (opzione A1) oppure con un ambito di informazioni limitato (opzione A2);

B) una soluzione informatica comune per una componente front-end di sportello di dichiarazione in tutte le IUN, con un ambito di informazioni globale (opzione B1) oppure limitato (opzione B2);

C) uno sportello centrale di dichiarazione dell'interfaccia unica marittima, istituito al livello dell'UE, con un ambito di informazioni globale (opzione C1) oppure limitato (opzione C2).

Alla luce dell'accettazione da parte dei portatori di interessi, dell'efficacia, dell'efficienza in termini di costi, dei rischi e della coerenza, **è stata preferita l'opzione B1**.

Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?

L'iniziativa gode del convinto sostegno dei principali gruppi di portatori di interessi. Le compagnie di navigazione e gli agenti marittimi preferiscono in genere un ambito globale e una soluzione centralizzata, a garanzia dell'armonizzazione. Gli Stati membri sono in gran parte favorevoli a un ambito globale e a una soluzione decentrata (armonizzazione dei front-end delle IUN).

C. Impatto dell'opzione prescelta

Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o, in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

Il beneficio principale è la notevole riduzione degli oneri amministrativi per gli operatori marittimi, con un risparmio di **22-25 milioni di ore di lavoro** nel periodo 2020-2030, per **un valore compreso tra 625 e 720 milioni di EUR**. La riduzione degli oneri e il miglioramento dell'efficienza accresceranno la competitività del trasporto marittimo, con un impatto positivo sull'occupazione, la crescita e la riduzione delle emissioni di CO₂. Si prevedono altri vantaggi, come una maggiore efficienza (multimodale) grazie al miglior uso dei dati nei porti; l'aumento della gratificazione professionale e dell'attrattiva della professione; benefici in termini di sicurezza.

Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

I costi principali riguardano lo sviluppo e l'adattamento del software e i costi operativi annuali, compresi gli aggiornamenti periodici del software. I costi totali stimati per il periodo 2020-2030 ammontano a **29,4 milioni di EUR (SM + COM)**.

Quale sarà l'incidenza su aziende, PMI e microimprese?

La riduzione degli oneri amministrativi e la semplificazione delle dichiarazioni libereranno risorse in termini di personale, recando valore aggiunto soprattutto alle PMI.

L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo?

Il costo medio stimato per Stato membro è di 1,15 milioni di EUR per il periodo 2020-2030, compresi investimenti una tantum e costi annuali.

Sono previsti altri impatti significativi?

No

D. Tappe successive**Quando saranno riesaminate le misure proposte?**

Una valutazione degli impatti dovrebbe essere avviata cinque anni dopo l'attuazione. Sono previsti aggiornamenti periodici, conformemente agli sviluppi giuridici e tecnici.