



Bruxelles, 17.5.2018  
COM(2018) 278 final

2018/0139 (COD)

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**

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

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### • **Motivi e obiettivi della proposta**

I cambiamenti tecnologici interessano tutti i settori della società e dell'economia, e stanno trasformando la vita dei cittadini dell'Unione europea. I trasporti non si sottraggono a questa tendenza: le nuove tecnologie stanno radicalmente mutando il paesaggio della mobilità. In tale contesto, l'UE e le sue industrie devono raccogliere questa sfida e porsi come leader mondiali nel campo dell'innovazione, della digitalizzazione e della decarbonizzazione. La Commissione ha pertanto adottato un approccio globale, che consenta alle politiche dell'UE in materia di mobilità di rispecchiare tali priorità strategiche sotto forma di tre pacchetti sulla mobilità nell'ambito dell'iniziativa "L'Europa in movimento".

Sulla base della strategia per una mobilità a basse emissioni, nel maggio e nel novembre del 2017 la Commissione ha adottato due pacchetti sulla mobilità. Questi pacchetti delineano un programma positivo che intende mantenere gli impegni della strategia per una mobilità a basse emissioni, spianando la strada della transizione verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti. Il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero garantire la rapida adozione di queste proposte.

La presente iniziativa fa parte del terzo pacchetto "L'Europa in movimento", che mantiene gli impegni della nuova strategia per la politica industriale del settembre 2017 e mira a completare quel processo che consentirà all'Europa di cogliere fino in fondo i benefici della modernizzazione della mobilità. È essenziale che il sistema di mobilità del futuro sia sicuro, pulito ed efficiente per tutti i cittadini dell'Unione europea. L'obiettivo è quello di rendere più sicura e accessibile la mobilità europea, più competitiva l'industria europea, più sicuri i posti di lavoro in Europa, seguendo metodi più puliti e più adatti all'esigenza di affrontare i cambiamenti climatici. A tal fine è indispensabile l'incondizionato impegno dell'UE, degli Stati membri e delle parti interessate, non da ultimo nel potenziamento degli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti.

Ogniquale volta una nave arriva in un porto o parte (fa scalo in un porto), gli operatori dei trasporti marittimi devono soddisfare una nutrita serie di requisiti in materia di dichiarazioni. La mancanza di armonizzazione di tali requisiti, sia tra i differenti settori politici all'interno degli Stati membri sia tra gli Stati membri stessi, provoca pesanti oneri amministrativi per gli operatori. Ogni anno si registrano oltre due milioni di scali nei porti dell'UE. Attualmente, il personale del settore dei trasporti marittimi dedica ogni anno, in totale, circa 4,6 milioni di ore alle attività di dichiarazione.

Il Consiglio europeo ha rilevato questo problema nella dichiarazione di La Valletta del 2017 sulla politica dei trasporti marittimi<sup>1</sup> e nelle conclusioni del Consiglio dell'8 giugno 2017<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Dichiarazione di La Valletta: *Dichiarazione ministeriale sulle priorità per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2020: competitività, decarbonizzazione e digitalizzazione per garantire la connettività globale, un mercato interno efficiente e un cluster marittimo di livello mondiale*, La Valletta, 29 marzo 2017, [https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta\\_Declaration\\_on\\_the\\_EU\\_maritime\\_transport\\_policy.pdf](https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_the_EU_maritime_transport_policy.pdf).

<sup>2</sup> Conclusioni del Consiglio sul tema *Priorità per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2020: competitività, decarbonizzazione e digitalizzazione per garantire la connettività globale, un mercato*

sulle priorità per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2020. Ha sottolineato la necessità di ridurre gli oneri amministrativi che gravano sui trasporti marittimi, introducendo per le navi procedure di dichiarazione semplificate, digitalizzate e armonizzate. Ha ribadito tale messaggio nelle conclusioni del 5 dicembre 2017 sulla digitalizzazione dei trasporti<sup>3</sup>. Anche gli operatori dei trasporti marittimi manifestano forti preoccupazioni in merito a tale situazione.

Il problema è stato analizzato nella valutazione della direttiva 2010/65/UE relativa alle formalità di dichiarazione, effettuato nel quadro del vaglio di adeguatezza della politica UE dei trasporti marittimi che ha avuto luogo nel 2016-2017. Tale valutazione ha confermato l'analisi del problema.

La presente proposta si prefigge lo scopo di affrontare l'attuale mancanza di armonizzazione del regime di dichiarazione per le navi. Il nuovo sistema di interfaccia unica marittima europea che viene proposto riunisce secondo un criterio coordinato e armonizzato tutte le operazioni di dichiarazione relative allo scalo in un porto. Quest'iniziativa, a sua volta, migliorerà l'interoperabilità e l'interconnessione tra i sistemi pertinenti, rendendo così più efficienti la condivisione e il riutilizzo dei dati, a seconda dei casi.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La proposta sostiene e completa gli obiettivi globali della politica UE dei trasporti. Offre un contributo concreto all'iniziativa di uno spazio marittimo europeo senza frontiere, e sostiene sia la politica dell'UE per la riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti, sia l'agenda sociale per i trasporti dell'UE.

È strettamente legata e coerente con la direttiva relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione<sup>4</sup>. La proposta è altresì coerente con l'iniziativa per le informazioni elettroniche sul trasporto merci riguardante l'accettazione di certificati e informazioni in formato digitale relativi al trasporto merci da parte delle autorità che svolgono ispezioni relative ai trasporti nell'entroterra dell'UE.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La proposta contribuisce agli obiettivi del programma REFIT della Commissione europea in materia di semplificazione e riduzione degli oneri amministrativi. È coerente con gli obiettivi globali della Commissione: incremento della competitività, buon funzionamento del mercato interno, maggiore efficacia grazie alla digitalizzazione.

Specificamente, la proposta integra l'opera di digitalizzazione avviata con il codice doganale dell'Unione, compiendo un passo verso un regime di dichiarazione più interconnesso per le formalità concernenti i trasporti e le dogane.

---

*interno efficiente e un cluster marittimo di livello mondiale*, adottate dal Consiglio nella 3545a sessione tenutasi l'8 giugno 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9976-2017-INIT/it/pdf>.

<sup>3</sup> Conclusioni del Consiglio sulla *digitalizzazione dei trasporti*, adottate dal Consiglio nella sua 3581ª sessione tenutasi il 5 dicembre 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15431-2017-INIT/it/pdf>.

<sup>4</sup> Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

### **• Base giuridica**

La base giuridica dell'azione è l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato: "Il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, possono stabilire le opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea".

### **• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Il mercato unico è estremamente importante per i trasporti marittimi: solo il 9 % del commercio marittimo all'interno dell'UE è nazionale, mentre il 25 % rientra nella categoria del commercio intra-UE e il 66 % in quella del commercio extra-UE. Inoltre, i porti non sono la destinazione finale delle merci trasportate via mare. Tramite le connessioni con l'entroterra, una cospicua percentuale delle merci che transitano attraverso i porti proviene da un altro Stato membro o vi si dirige. È perciò nell'interesse dell'UE garantire che gli scali nei porti si svolgano senza difficoltà, sia per il bene del più vasto mercato internazionale dei trasporti, sia per migliorare la redditività dei notevoli investimenti economici e degli interessi commerciali transfrontalieri legati al settore.

È improbabile che un'azione intrapresa unicamente a livello nazionale o internazionale riesca ad armonizzare il regime di dichiarazione dell'UE che gli operatori marittimi devono rispettare per gli scali nei porti. Non esiste una sede internazionale che consenta l'adozione di misure così ampie e vincolanti.

L'esperienza passata dimostra anche l'inadeguatezza di misure di armonizzazione volontarie. Gli orientamenti non vincolanti oggi esistenti e la regolare interazione tra gli Stati membri non hanno migliorato la situazione, né hanno portato all'armonizzazione delle interfacce, dei formati di dati o delle procedure di dichiarazione.

L'UE è pertanto il livello più appropriato per affrontare questo problema. Si tratta di una questione di natura transfrontaliera e non è possibile ottenere risultati significativi in maniera efficiente se non per mezzo di un quadro coerente e condiviso che affronti le esigenze paneuropee.

### **• Proporzionalità**

La proposta è concepita in modo tale da evitare oneri sproporzionati a danno degli operatori marittimi. Si basa sulla struttura esistente delle interfacce uniche nazionali, oltre che su formati di dati e norme a livello internazionale e di Unione europea. I costi per gli Stati membri e le parti interessate del settore saranno quindi limitati e saranno evidentemente superati dai benefici diretti e indiretti derivanti dalla riduzione degli oneri amministrativi e dalla maggiore efficienza degli scambi di informazioni. La valutazione d'impatto dell'efficienza in termini di costi, dell'efficacia e della proporzionalità della proposta è giunta alla conclusione che questa reca un considerevole valore aggiunto.

La proposta non va oltre quanto necessario per raggiungere gli obiettivi; affronta le cause principali del problema e offre una soluzione decentrata ma armonizzata. L'UE e gli Stati membri condivideranno la responsabilità del regime di dichiarazione.

### **• Scelta dell'atto giuridico**

La valutazione d'impatto ha stabilito la necessità di rivedere la direttiva 2010/65/UE, se si desidera che essa raggiunga i suoi obiettivi. Un regolamento è un atto giuridico più

appropriato per garantire l'efficiente armonizzazione delle interfacce, dei formati di dati e delle procedure di dichiarazione, nonché l'attuazione coerente e trasparente di tali misure.

Si propongono anche misure di esecuzione, considerata la natura tecnica dell'iniziativa e la probabilità che essa debba essere adeguata periodicamente alla luce dei mutamenti tecnici e giuridici.

### **3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO**

#### **• Valutazioni ex post/Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La valutazione effettuata nel 2016-2017 nel quadro del vaglio di adeguatezza della politica dei trasporti marittimi ha rilevato che la direttiva 2010/65/UE non era sufficientemente efficace né efficiente, benché i suoi obiettivi mantenessero una forte rilevanza. Si è giunti quindi alla conclusione che vi erano notevoli margini per un'ulteriore semplificazione e per una riduzione degli oneri amministrativi a carico degli operatori marittimi.

Sono stati individuati tre problemi. In primo luogo, c'è carenza di armonizzazione tra le interfacce uniche nazionali marittime per quanto riguarda le dichiarazioni delle navi. Le interfacce, i formati di dati e le procedure di dichiarazione differiscono da uno Stato membro all'altro e, talvolta, persino da un porto all'altro. La direttiva 2010/65/UE non prevedeva alcuna specifica vincolante per le interfacce uniche nazionali. Il risultato è un regime di dichiarazione diversificato e frammentato.

In secondo luogo, l'attuale sistema di coordinamento delle dichiarazioni tramite le interfacce uniche nazionali riunisce solo alcuni degli obblighi giuridici di dichiarazione che le navi devono adempiere. Spesso si richiede che i requisiti di dichiarazione nazionali e locali vengano soddisfatti tramite canali diversi dalle interfacce uniche nazionali. Altre formalità di dichiarazione UE, come per esempio gran parte delle formalità doganali, si svolgono su sistemi informatici doganali dedicati a livello nazionale e transeuropeo.

In terzo luogo, in quasi tutti gli Stati membri e nell'intera UE il regime di condivisione dei dati è inefficiente. Di conseguenza, agli operatori marittimi viene spesso chiesto di presentare più volte le medesime informazioni in relazione allo stesso scalo. Se gli scambi di informazioni tra le autorità fossero più efficienti, sarebbe possibile evitare tale duplicazione delle dichiarazioni, conformemente all'obiettivo dell'UE di rispettare il principio delle dichiarazioni una tantum.

#### **• Consultazioni delle parti interessate**

Queste consultazioni sono state tenute in conformità degli orientamenti per legiferare meglio. Una consultazione pubblica online si è svolta dal 25 ottobre 2017 al 18 gennaio 2018. Il questionario era disponibile in tutte le lingue ufficiali dell'UE. Hanno risposto in totale 91 soggetti. La consultazione pubblica è stata integrata da altre consultazioni più specifiche e mirate tenute tramite seminari, colloqui e altri eventi, nonché per mezzo di un questionario online più dettagliato, rivolto ai principali gruppi di parti interessate. Al processo di consultazione hanno contribuito 418 parti interessate.

È stato compiuto uno sforzo speciale per contattare le piccole e medie imprese (PMI) del settore dei trasporti marittimi tramite la rete delle PMI, per informarle dell'opportunità di prendere parte al processo di consultazione. La Commissione ha contattato anche le pertinenti

parti sociali europee (operatori dei trasporti marittimi e sindacati del settore marittimo<sup>5</sup>) per invitarle a partecipare alla consultazione.

Le consultazioni delle parti interessate hanno confermato l'analisi del problema e hanno chiarito quali fossero le varie opzioni strategiche preferite dai vari gruppi che le compongono. Le parti interessate di quasi tutte le categorie hanno affermato di preferire un regime di dichiarazione integrato e globale, comprendente sia le dichiarazioni doganali che quelle di trasporto. L'82 % di coloro che hanno risposto alla consultazione pubblica aperta ha dichiarato che la soluzione più efficiente sarebbe quella di affrontare questi problemi a livello UE. Quasi tutte le parti interessate hanno indicato come la propria principale priorità l'armonizzazione a livello di Unione europea, che potrebbe recare cospicui benefici e ridurre gli oneri amministrativi. Sono state evidenziate anche altre priorità, come la chiarezza in materia di protezione dei dati e una maggiore efficienza nei flussi e nella condivisione dei dati.

Le compagnie di navigazione e gli agenti marittimi hanno dato la preferenza a una soluzione centralizzata dell'armonizzazione, mentre i porti e le autorità degli Stati membri si sono espressi per una soluzione basata sulle interfacce uniche nazionali già esistenti.

Dopo un attento esame e un'approfondita analisi di questi contributi, la Commissione propone una soluzione di compromesso che garantirà l'armonizzazione sulla base di interfacce uniche nazionali decentrate ma interconnesse.

- **Raccolta e utilizzo di informazioni/perizie**

La proposta si basa su accertamenti e informazioni forniti da esperti dei settori interessati e su modelli economici per la stima dei costi e dei benefici, inclusa la modellizzazione degli effetti indiretti e del previsto spostamento del modo di trasporto dalla strada alle vie navigabili. Un gruppo di consulenti esterni ha elaborato uno studio di sostegno sui costi e gli impatti.

Esperti della Commissione di vari settori strategici hanno collaborato intensamente allo scopo di garantire la complementarità e la coerenza tra l'iniziativa sul regime di dichiarazione e altre politiche dell'UE (per esempio gli strumenti fondamentali dell'eGovernment, la politica doganale, le questioni relative alla protezione dei dati).

- **Valutazione d'impatto**

Dopo aver scartato due opzioni in una prima tornata, la valutazione d'impatto ha esaminato dettagliatamente altre sei opzioni strategiche principali. Le opzioni si basano su due scelte strategiche di fondo: lo strumento per realizzare l'armonizzazione e l'ambito dei dati/delle dichiarazioni da includere nelle serie di dati armonizzate.

Sono state analizzate tre opzioni realistiche per l'architettura dell'armonizzazione:

- a) specifiche tecniche vincolanti per la realizzazione di sportelli di dichiarazione armonizzati come front-end alle interfacce uniche nazionali (che restano di completa responsabilità degli Stati membri);
- b) sportelli di dichiarazione armonizzati come front-end alle interfacce uniche nazionali basati su un modulo di soluzione informatico comune, sviluppato al livello dell'UE e

---

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

inserito in ciascuna interfaccia unica nazionale (responsabilità congiunta UE/Stato membro) oppure

c) uno sportello di dichiarazione centrale al livello dell'UE (responsabilità dell'UE).

L'ambito può essere 1) globale o 2) limitato. L'ambito globale comprende sia le dichiarazioni doganali che quelle di trasporto, mentre l'opzione limitata manterrebbe il regime delle dichiarazioni di trasporto separato da quello delle formalità doganali.

	<b>A: Sportelli IUN armonizzati: specifiche tecniche</b>	<b>B: Sportelli IUN armonizzati: soluzione informatica comune</b>	<b>C: Sportello di dichiarazione centrale</b>	<b>D: Sistemi obbligatori per gli operatori portuali (scartata)</b>
<b>1. Soluzione del punto di accesso unico globale</b>	Opzione A1	Opzione B1	Opzione C1	Opzione D1
<b>2. Punti di accesso separati dogane / trasporti marittimi</b>	Opzione A2	Opzione B2	Opzione C2	Opzione D2

L'opzione di basare l'armonizzazione su un complesso di sistemi obbligatori per gli operatori portuali (piattaforme commerciali) è stata scartata già nelle prime fasi dell'analisi perché meno della metà di tutti i porti dell'UE è dotata oggi di tali sistemi. Rendere obbligatori i sistemi per gli operatori portuali è sembrata una scelta sproporzionata e incoerente con il principio di sussidiarietà, che avrebbe anche comportato forti costi supplementari sia per gli Stati membri che per il settore.

L'effetto principale delle opzioni analizzate è di ridurre gli oneri amministrativi che gravano sugli operatori marittimi. Ciò, a sua volta, favorirà l'efficienza e la competitività dei trasporti marittimi, col probabile risultato di un lieve spostamento tra i modi di trasporto (dalla strada alle vie navigabili), e migliorerà anche la qualità del lavoro dei comandanti, rendendo questa professione più invitante. Lo scenario dell'ambito globale offre benefici notevolmente più elevati rispetto all'opzione dell'ambito limitato.

I costi dipendono essenzialmente dalla necessità di adattare e mantenere le specifiche tecniche e i sistemi informatici su cui dovranno basarsi gli sportelli di dichiarazione armonizzati. Rispetto ai costi base dell'attuale gestione delle interfacce uniche nazionali, sia gli Stati membri che l'UE dovranno effettuare un investimento una tantum; inoltre i costi operativi annuali saranno lievemente superiori. Secondo le stime, il costo per gli operatori marittimi sarà praticamente trascurabile.

Le opzioni centralizzate C1 e C2 riscuotono scarse preferenze tra gli Stati membri, ma sono largamente accettate agli operatori marittimi. Gli Stati membri si sono dichiarati favorevoli

alle opzioni basate sulle interfacce uniche nazionali, mentre gli operatori marittimi hanno espresso il timore che le opzioni decentrate siano incompatibili con l'obiettivo dell'armonizzazione. L'opzione B1, pertanto, benché non sia stata la prima scelta di alcun gruppo di parti interessate durante le consultazioni, costituisce un compromesso accettabile per tutte le principali categorie, giacché unisce all'approccio decentrato un front-end pienamente armonizzato per gli operatori marittimi.

Le opzioni B1 e C1 dovrebbero essere le più efficaci in quanto affrontano tutte le questioni problematiche; inoltre, sono quelle che hanno maggiori probabilità di realizzare la completa armonizzazione delle interfacce e dei formati di dati. Le opzioni B1 e B2 comportano minori rischi rispetto alle opzioni C1 e C2.

L'opzione B2 sarebbe la più economica da applicare, ma offrirebbe benefici sostanzialmente più modesti per gli operatori marittimi (trade-off). L'opzione B1 presenta il miglior rapporto costi/efficienza. I risultati in termini di costi/benefici sono nettamente positivi per tutte le opzioni.

L'opzione preferita, sulla base del rapporto costi/benefici, della preferenza delle parti interessate, dell'efficacia prevista e della stima dei rischi, è pertanto **l'opzione B1**. Si prevede che tale opzione comporti una spesa supplementare totale di 29,4 milioni di EUR tra il 2020 e il 2030 e, nello stesso periodo, nuovi benefici in termini di un risparmio previsto di 22-25 milioni di ore di lavoro. Tale opzione offre il massimo vantaggio a un costo accettabile. Garantirà un regime di dichiarazione armonizzato, rispettando al contempo l'attuale struttura delle interfacce uniche nazionali e sfruttando gli investimenti già effettuati. L'onere per gli Stati membri viene ridotto al minimo poiché viene fornito a tutti lo stesso pacchetto software, sviluppato al livello dell'UE.

La relazione sulla valutazione d'impatto è stata discussa con il comitato per il controllo normativo della Commissione, che ha formulato un parere positivo corredato di osservazioni<sup>6</sup>.

- **Idoneità normativa e semplificazione**

Trattandosi della revisione di un atto normativo esistente che rientra nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) della Commissione, quest'ultima ha esaminato le possibilità di semplificare e ridurre gli oneri amministrativi. L'analisi dimostra che una notevole semplificazione e un miglioramento dell'efficienza sono possibili riducendo gli oneri amministrativi a carico degli operatori marittimi obbligati a soddisfare requisiti giuridici in relazione agli scali nei porti.

Gli oneri amministrativi dovrebbero ridursi grazie 1) all'armonizzazione delle interfacce, delle procedure e dei formati di dati; 2) all'introduzione di un punto di accesso unico per le dichiarazioni; 3) a un riutilizzo più efficiente dei dati, che consenta di effettuare le dichiarazioni una sola volta, eliminando la duplicazione delle dichiarazioni. Un meccanismo di coordinamento generale per tutte le dichiarazioni connesse agli scali nei porti di ogni operatore marittimo, unitamente alla completa armonizzazione dei formati di dati, delle procedure di dichiarazione e delle interfacce, consentirà di risparmiare moltissimo tempo che il personale potrà così dedicare ad altri compiti, in particolare a quelli connessi all'attività fondamentale e alla sicurezza.

---

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



Gli elementi di semplificazione sono quantificati in un importo stimato di **22-25 milioni di ore di lavoro del personale nel periodo 2020-2030, che equivalgono a un valore di 625-720 milioni di EUR** per gli operatori marittimi.

La semplificazione e l'armonizzazione delle dichiarazioni andrà a vantaggio soprattutto delle piccole e medie imprese e delle microimprese, che sono proporzionalmente più vulnerabili all'inefficienza dell'amministrazione e alla perdita di ore di lavoro.

La proposta contribuisce anche alla digitalizzazione e al miglioramento dei flussi di informazioni, coerentemente con il "controllo digitale".

- **Diritti fondamentali**

La proposta ha un impatto sul diritto alla protezione dei dati di carattere personale, sancito dall'articolo 8 della Carta dei diritti fondamentali. Qualsiasi trattamento dei dati di carattere personale ai sensi della proposta sarà effettuato in conformità della normativa UE sulla protezione dei dati di carattere personale, in particolare del regolamento generale sulla protezione dei dati.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

L'opzione preferita avrà un'incidenza di bilancio per la Commissione. I costi previsti per i servizi informatici e lo sviluppo dei sistemi informatici sono nell'ordine di 13,5 milioni di EUR negli 11 anni tra il 2020 e il 2030. La Commissione propone di coprire i costi tramite la linea di bilancio *Attività di sostegno alla politica europea dei trasporti e diritti dei passeggeri comprese le attività di comunicazione* (riferimento di bilancio 06.02.05).

Nell'ambito dell'attuale quadro finanziario pluriennale non si richiederanno al bilancio dell'UE risorse supplementari in termini di bilancio o di personale. La presente iniziativa non intende pregiudicare la proposta della Commissione per il prossimo quadro finanziario pluriennale.

#### **5. ALTRI ELEMENTI**

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La Commissione seguirà il progresso, gli impatti e i risultati della presente iniziativa tramite una serie di meccanismi di monitoraggio e valutazione che misureranno i progressi verso gli obiettivi specifici della nuova proposta.

Le richieste di informazioni (relazioni, risposte a indagini) saranno attentamente dosate per evitare di imporre oneri supplementari alle parti interessate con l'introduzione di richieste di dichiarazioni nuove e sproporzionate.

Il primo passo dovrebbe consistere in una relazione di monitoraggio basata sugli indicatori individuati nella valutazione d'impatto. Tale relazione dovrebbe essere seguita da una fase di valutazione. Cinque anni dopo la prevista data di attuazione della proposta giuridica, la Commissione avvierà un controllo per verificare se gli obiettivi dell'iniziativa siano stati raggiunti. Questo controllo si baserà sulle relazioni degli Stati membri, su indagini svolte presso le parti interessate e su contributi di altro tipo (per esempio reclami) offerti dagli operatori marittimi. La valutazione sarà poi integrata nei futuri processi decisionali, per garantire che siano effettuati gli adeguamenti necessari per conseguire gli obiettivi.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

La proposta si articola in sei capi, il primo e l'ultimo dei quali illustrano l'ambito di applicazione generale e alcune disposizioni trasversali. I capi II-IV contengono informazioni più dettagliate sull'ambito di applicazione e sugli strumenti tecnici, mentre il capo V definisce la governance generale del sistema di interfaccia unica marittima europea (EMSWe).

- I. Disposizioni generali
- II. Serie di dati EMSWe
- III. Comunicazione di informazioni
- IV. Servizi comuni
- V. Coordinamento delle attività EMSWe
- VI. Disposizioni finali

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**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>7</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni,<sup>8</sup>

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>9</sup> impone agli Stati membri di accettare l'adempimento in formato elettronico degli obblighi di dichiarazione per le navi in arrivo o in partenza da porti dell'Unione e di garantirne la trasmissione attraverso un'interfaccia unica, per agevolare i trasporti marittimi.
- (2) I trasporti marittimi costituiscono la colonna portante del commercio e delle comunicazioni sia all'interno del mercato unico che al di fuori di esso. Per agevolare i trasporti marittimi, oltre che per ridurre ancora gli oneri amministrativi a carico delle compagnie di navigazione, è opportuno armonizzare e semplificare ulteriormente le procedure di informazione per l'adempimento degli obblighi di dichiarazione imposti alle compagnie di navigazione dagli atti giuridici dell'Unione e dal diritto nazionale degli Stati membri.
- (3) Il presente regolamento mira ad agevolare la trasmissione delle informazioni. L'applicazione del presente regolamento non dovrebbe modificare la sostanza degli obblighi di dichiarazione, né dovrebbe incidere sull'archiviazione e sul trattamento successivi delle informazioni a livello nazionale o di Unione europea.
- (4) Le interfacce uniche nazionali esistenti in ciascuno Stato membro dovrebbero essere conservate come base per il sistema di interfaccia unica marittima europea ("EMSWe"). Le interfacce uniche nazionali dovrebbero rappresentare un punto d'accesso generale per le dichiarazioni degli operatori dei trasporti marittimi e svolgere

---

<sup>7</sup> GU C , pag..

<sup>8</sup> GU C , pag..

<sup>9</sup> Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE (GU L 283 del 29.10.2010, pag. 1).

sia le funzioni di raccolta dei dati da parte dei dichiaranti, sia quelle di distribuzione dei dati a tutte le autorità competenti.

- (5) I front-end delle interfacce uniche nazionali, dal lato dei dichiaranti, dovrebbero essere armonizzati a livello di Unione, così da agevolare le dichiarazioni e ridurre ulteriormente gli oneri amministrativi. Tale armonizzazione si dovrebbe ottenere con l'applicazione, in ogni interfaccia unica nazionale, di un software di interfaccia comune per lo scambio di informazioni da sistema a sistema, sviluppato a livello di Unione. Gli Stati membri dovrebbero assumersi la responsabilità di integrare e gestire questo modulo di interfaccia e di aggiornare periodicamente e tempestivamente il software, quando la Commissione ne fornisca nuove versioni. La Commissione dovrebbe sviluppare il modulo e fornire aggiornamenti in caso di necessità.
- (6) Le nuove tecnologie digitali emergenti offrono crescenti opportunità per migliorare l'efficienza del settore dei trasporti marittimi e ridurre gli oneri amministrativi. Per concretizzare il prima possibile i vantaggi di queste nuove tecnologie, è opportuno conferire alla Commissione il potere di modificare, mediante atti di esecuzione, le specifiche tecniche, le norme e le procedure del sistema armonizzato di dichiarazione. Si dovrà tener conto delle nuove tecnologie anche nella revisione del presente regolamento.
- (7) Occorre fornire ai dichiaranti sostegno e informazioni di livello adeguato sui processi e i requisiti tecnici relativi all'utilizzo delle interfacce uniche nazionali, tramite siti web nazionali di agevole accesso e utilizzo con standard di grafica "look and feel" comuni.
- (8) La convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale ("convenzione FAL")<sup>10</sup> stabilisce che le autorità pubbliche devono in tutti i casi richiedere nelle dichiarazioni solo le informazioni essenziali, mantenendo al minimo il numero delle voci.
- (9) Per garantire il funzionamento dell'EMSWe è necessario costituire una serie di dati EMSWe generale comprendente tutti gli elementi di informazione che potrebbero essere richiesti dalle autorità nazionali o dagli operatori portuali a fini amministrativi od operativi, allorché una nave fa scalo in un porto. Dal momento che l'ampiezza degli obblighi di dichiarazione varia da uno Stato membro all'altro, l'interfaccia unica nazionale di un determinato Stato membro dovrebbe essere progettata in modo da accettare la serie di dati EMSWe senza alcuna modifica, ignorando le eventuali informazioni non pertinenti per quello Stato membro.
- (10) Gli obblighi di dichiarazione pertinenti contenuti negli atti giuridici unionali e internazionali dovrebbero essere elencati nell'allegato del presente regolamento. Tali obblighi di dichiarazione dovranno formare la base per la costituzione della serie di dati EMSWe generale. L'allegato dovrebbe inoltre fare riferimento alle pertinenti categorie di obblighi di dichiarazione a livello nazionale; gli Stati membri dovrebbero avere la facoltà di chiedere alla Commissione di modificare la serie di dati EMSWe in base agli obblighi di dichiarazione previsti dalla propria normativa nazionale. L'atto giuridico unionale che modifica la serie di dati EMSWe sulla base di un obbligo di

---

<sup>10</sup> Convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ("convenzione FAL"), adottata il 9 aprile 1965 e modificata l'8 aprile 2016, norma 1.1.

dichiarazione previsto dalla normativa nazionale dovrebbe contenere un esplicito riferimento a tale normativa nazionale.

- (11) Ogniqualevolta le informazioni contenute nelle interfacce uniche nazionali vengono distribuite alle autorità competenti, la loro trasmissione deve rispettare codici, formati e requisiti comuni in materia di dati per le formalità e gli obblighi di dichiarazione previsti dalla normativa unionale elencata nell'allegato; inoltre, tale trasmissione dev'essere effettuata attraverso i sistemi informatici ivi indicati, come i procedimenti informatici di cui all'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 952/2013.
- (12) L'attuazione del presente regolamento deve tener conto dei sistemi SafeSeaNet istituiti a livello nazionale e dell'Unione europea, che dovrebbero continuare ad agevolare lo scambio e la distribuzione tra gli Stati membri delle informazioni ricevute tramite l'interfaccia unica nazionale, ai sensi della direttiva 2002/59.
- (13) I porti non sono la destinazione finale delle merci. L'efficienza degli scali delle navi nei porti incide sull'intera catena logistica relativa al trasporto di merci e passeggeri da e verso i porti. Per garantire l'interoperabilità, la multimodalità e un'agevole integrazione dei trasporti marittimi nell'intera catena logistica e per facilitare altri modi di trasporto, le interfacce uniche nazionali dovrebbero permettere lo scambio di informazioni pertinenti, come gli orari di arrivo e di partenza, con quadri analoghi elaborati per altri modi di trasporto.
- (14) Per migliorare l'efficienza dei trasporti marittimi e limitare la duplicazione delle informazioni da fornire a fini operativi quando una nave fa scalo in un porto, le informazioni comunicate dal dichiarante all'interfaccia unica nazionale dovrebbero essere condivise con determinati altri soggetti, come gli operatori portuali o dei terminali.
- (15) Ai sensi del regolamento (UE) n. 952/2013, le merci che entrano nel territorio doganale dell'Unione devono essere munite di una dichiarazione sommaria di entrata, da presentare alle autorità doganali per via elettronica. Considerata l'importanza delle informazioni contenute nella dichiarazione sommaria di entrata per la gestione dei rischi finanziari e per la sicurezza, è in via di elaborazione un sistema elettronico specifico per la presentazione e la gestione delle dichiarazioni sommarie di entrata nel territorio doganale dell'Unione. Non sarà quindi possibile presentare una dichiarazione sommaria di entrata attraverso le interfacce uniche nazionali. Tuttavia, dal momento che alcuni elementi di dati presentati con la dichiarazione sommaria di entrata sono richiesti anche per l'adempimento di altre formalità di dichiarazioni doganali e marittime quando una nave fa scalo in un porto dell'Unione, il sistema di interfaccia unica marittima europea per i trasporti marittimi dovrebbe essere in grado di trattare gli elementi di dati contenuti nella dichiarazione sommaria di entrata. Si dovrebbe prevedere anche la possibilità che le interfacce uniche nazionali reperiscano informazioni pertinenti già presentate attraverso la dichiarazione sommaria di entrata.
- (16) È necessario predisporre banche dati comuni per consentire il riutilizzo delle informazioni fornite tramite le interfacce uniche nazionali e agevolare la presentazione delle informazioni da parte del dichiarante. Una banca dati EMSWe per le navi dovrebbe includere un elenco di riferimento dei dettagli delle navi e delle loro esenzioni in materia di dichiarazioni, così come sono segnalate nelle rispettive interfacce uniche nazionali. Per facilitare la presentazione di informazioni da parte del dichiarante, una banca dati comune dei siti (CLD) dovrebbe contenere un elenco di riferimento dei codici dei siti comprendente il codice delle Nazioni Unite per il commercio e i siti di trasporto (UN/LOCODE), codici specifici SafeSeaNet nonché i

codici degli impianti portuali registrati nel sistema mondiale integrato di informazione sul traffico marittimo (GISIS) dell'Organizzazione marittima internazionale. Inoltre, una banca dati Hazmat comune dovrebbe contenere un elenco delle merci pericolose e inquinanti che devono essere notificate alle interfacce uniche nazionali ai sensi della direttiva 2002/59/CE modificata nonché del formulario FAL n. 7 dell'IMO, prendendo in considerazione gli elementi di dati pertinenti reperibili nei codici e nelle convenzioni IMO.

- (17) Il trattamento dei dati di carattere personale nel quadro del presente regolamento da parte delle autorità competenti deve conformarsi al regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio. Il trattamento dei dati di carattere personale da parte della Commissione nel quadro del presente regolamento deve conformarsi alle disposizioni del regolamento [il nuovo regolamento che sostituisce il regolamento (CE) n. 45/2001 sul trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari].
- (18) L'EMSWe e le interfacce uniche nazionali non devono introdurre alcun nuovo motivo per il trattamento dei dati di carattere personale oltre a quelli richiesti per il proprio funzionamento, e non dovrebbero essere utilizzati per concedere nuovi diritti di accesso a dati di carattere personale.
- (19) È opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti ai sensi dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, al fine di integrare il presente regolamento istituendo la serie di dati EMSWe e determinando le definizioni, le categorie e le specifiche dei dati per gli elementi di dati. Il medesimo potere dovrebbe essere delegato alla Commissione al fine di modificare l'allegato per inserirvi obblighi di dichiarazione vigenti a livello nazionale, oltre che per tenere conto di eventuali nuovi obblighi di dichiarazione adottati negli atti giuridici dell'Unione. La Commissione dovrebbe garantire il rispetto dei codici, dei formati e dei requisiti comuni in materia di dati stabiliti negli atti giuridici unionali e internazionali ed elencati nell'allegato. È pure di particolare importanza che durante l'attività preparatoria la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (20) Al fine di garantire condizioni uniformi di applicazione del presente regolamento, si dovrebbero attribuire alla Commissione competenze di esecuzione. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>11</sup>.
- (21)
- (22) In particolare, è opportuno attribuire alla Commissione le competenze per adottare e successivamente modificare la serie di dati EMSWe, oltre che per adottare specifiche funzionali e tecniche, meccanismi di controllo della qualità e procedure per la messa in

---

<sup>11</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

atto, la manutenzione e l'utilizzo del modulo armonizzato di interfaccia e dei relativi elementi armonizzati delle interfacce uniche nazionali. Occorre attribuire alla Commissione le competenze di esecuzione per adottare specifiche tecniche, norme e procedure per i servizi comuni dell'EMSWe.

- (23) Il presente regolamento si basa sul regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>12</sup>, che fissa le condizioni a cui gli Stati membri riconoscono i mezzi di identificazione elettronica delle persone fisiche e giuridiche che rientrano in un regime notificato di identificazione elettronica di un altro Stato membro. Il regolamento (UE) n. 910/2014 definisce le condizioni che consentono agli utenti di utilizzare i propri mezzi di identificazione e autenticazione elettronica per accedere ai servizi pubblici online in contesti transfrontalieri.
- (24) È opportuno che la Commissione svolga una valutazione del presente regolamento. Si dovrebbero raccogliere informazioni per corroborare tale valutazione e consentire di verificare l'efficacia della normativa rispetto ai suoi obiettivi.
- (25) Occorre quindi abrogare la direttiva 2010/65/UE, con effetto dalla data di applicazione del presente regolamento.
- (26) Il garante europeo della protezione dei dati è stato consultato a norma dell'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>13</sup>,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## **Capo I**

### **Disposizioni generali**

#### *Articolo 1*

##### *Oggetto e ambito di applicazione*

Il presente regolamento istituisce il quadro per un sistema di interfaccia unica marittima europea ("EMSWe") armonizzato e interoperabile basato sulle interfacce uniche nazionali, per agevolare la trasmissione elettronica delle informazioni in relazione agli obblighi di dichiarazione per le navi in arrivo, in sosta o in partenza da un porto dell'Unione.

#### *Articolo 2*

##### *Definizioni*

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- 1) "Sistema di interfaccia unica marittima europea ("EMSWe"): il quadro giuridico e tecnico per la trasmissione elettronica di informazioni in relazione alle procedure e

---

<sup>12</sup> Regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno e che abroga la direttiva 1999/93/CE (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 73).

<sup>13</sup> Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

agli obblighi di dichiarazione per gli scali nei porti dell'Unione; il sistema consiste di una rete di interfacce uniche nazionali e comprende l'interfaccia armonizzata nonché i servizi comuni per la gestione degli utenti e dell'accesso, l'identificazione delle navi, i codici dei siti e le informazioni sulle merci pericolose e inquinanti;

- 2) "obbligo di dichiarazione": le informazioni richieste dagli atti giuridici unionali e internazionali elencati nell'allegato, nonché dalle normative nazionali ivi citate, che devono essere comunicate a fini amministrativi e operativi in relazione all'arrivo, alla sosta e alla partenza di una nave in o da un porto di uno Stato membro ("scalo in un porto");
- 3) "elemento di dati": l'unità di informazione minima avente una definizione unica e caratteristiche tecniche precise, come formato, lunghezza e tipo di carattere;
- 4) "sistema per gli operatori portuali": un sistema elettronico che agevola lo scambio di informazioni operative o amministrative tra i differenti soggetti operanti in un porto;
- 5) "dichiarante": l'armatore della nave o qualsiasi altra persona fisica o giuridica soggetta agli obblighi di dichiarazione;
- 6) "fornitore di servizi di dati": una persona fisica o giuridica che presta servizi informatici o servizi di immissione dati a un dichiarante in relazione agli obblighi di dichiarazione.

## **Capo II**

### **Serie di dati EMSWe**

#### *Articolo 3*

#### *Costituzione della serie di dati EMSWe*

1. La Commissione stabilisce un elenco completo di elementi di dati ("serie di dati EMSWe") sulla base degli obblighi di dichiarazione fissati negli atti giuridici unionali e internazionali elencati nell'allegato, nonché nelle normative nazionali ivi citate. La Commissione garantisce il rispetto dei codici, del formato e dei requisiti comuni in materia di dati stabiliti negli atti giuridici unionali elencati nell'allegato.
2. Alla Commissione è attribuito il potere di adottare atti delegati in conformità della procedura di cui all'articolo 18, così da integrare il presente regolamento al fine di stabilire e modificare la serie di dati EMSWe. L'atto delegato che inserisce o modifica un elemento di dati nella serie di dati EMSWe sulla base di un obbligo di dichiarazione contenuto nella normativa nazionale contiene un preciso riferimento a tale normativa nazionale.
3. Uno Stato membro può chiedere alla Commissione di introdurre elementi di dati nella serie di dati EMSWe sulla base degli obblighi di dichiarazione contenuti nella propria normativa nazionale. Entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento gli Stati membri notificano alla Commissione le disposizioni della normativa nazionale e i corrispondenti obblighi di dichiarazione, che contengono gli elementi di dati da inserire nella serie di dati EMSWe. Gli Stati membri indicano tali elementi di dati con precisione. La Commissione valuta la necessità di inserire o modificare un elemento di dati nella serie di dati EMSWe sulla base di tali notifiche.
4. Alla Commissione è attribuito altresì il potere di adottare atti delegati in conformità della procedura di cui all'articolo 18, al fine di modificare l'allegato per inserire o



adattare un riferimento a un obbligo di dichiarazione contenuto in un atto giuridico unionale o internazionale oppure un riferimento alla normativa nazionale.

#### *Articolo 4*

##### *Richiesta di altre informazioni*

1. Qualora uno Stato membro intenda introdurre o modificare, ai sensi della propria normativa nazionale, un obbligo di dichiarazione che comporterebbe la comunicazione di informazioni diverse da quelle comprese nella serie di dati EMSWe, tale Stato membro ne dà immediata notifica alla Commissione. In tale notifica lo Stato membro indica con precisione le informazioni non comprese nella serie di dati EMSWe e il periodo di applicazione previsto per l'obbligo di dichiarazione in questione.
2. La Commissione valuta la necessità di modificare la serie di dati EMSWe in conformità dell'articolo 3, paragrafo 2.

## **Capo III**

### **Comunicazione di informazioni**

#### *Articolo 5*

##### *Interfacce uniche nazionali*

1. Ciascuno Stato membro istituisce un'interfaccia unica nazionale ove, in conformità del presente regolamento e fatto salvo l'articolo 6, sono comunicate una sola volta tutte le informazioni necessarie per l'adempimento degli obblighi di dichiarazione, per mezzo della serie di dati EMSWe e nel rispetto della stessa, al fine di rendere tali informazioni disponibili per le competenti autorità degli Stati membri.  

Gli Stati membri sono responsabili dell'elaborazione, della disponibilità, della manutenzione, della sicurezza e del funzionamento delle proprie interfacce uniche nazionali.
2. La Commissione elabora e aggiorna un modulo di interfaccia armonizzato delle dichiarazioni per le interfacce uniche nazionali. Tale modulo include la possibilità di scambiare informazioni tra il sistema informatico usato dal dichiarante e l'interfaccia unica nazionale.
3. Gli Stati membri garantiscono:
  - a) la compatibilità dell'interfaccia unica nazionale con il modulo di interfaccia delle dichiarazioni;
  - b) la tempestiva integrazione del modulo di interfaccia delle dichiarazioni e di eventuali aggiornamenti successivi, nel rispetto delle date di attuazione fissate nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 11;
  - c) una connessione con i pertinenti sistemi delle autorità competenti, per consentire il trasferimento dei dati da comunicare a quelle autorità, tramite l'interfaccia unica nazionale e verso questi sistemi, conformemente alla normativa nazionale e unionale e nel rispetto delle specifiche tecniche di tali sistemi;
  - d) un sito internet per il sostegno online.

4. Le interfacce uniche nazionali consentono inoltre ai dichiaranti di comunicare informazioni tramite fogli elettronici digitali armonizzati a livello di Unione e comprendono una funzione che consente di estrarre gli elementi di dati delle dichiarazioni da tali fogli elettronici.
5. Gli Stati membri garantiscono che le informazioni richieste arrivino alle autorità responsabili dell'applicazione della normativa in questione e siano limitate a quanto necessario a ciascuna di tali autorità. In tale contesto, gli Stati membri assicurano il rispetto dei requisiti giuridici relativi alla trasmissione di informazioni, compresi i dati personali, ai sensi degli atti giuridici dell'Unione elencati nell'allegato e, se del caso, usano i procedimenti informatici di cui all'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 952/2013 della Commissione. Garantiscono inoltre l'interoperabilità con i sistemi informatici usati da quelle autorità.
6. Le interfacce uniche nazionali offrono ai dichiaranti la possibilità tecnica di rendere disponibili separatamente le informazioni pertinenti ai fornitori di servizi dei porti di destinazione.
7. Qualora uno Stato membro non richieda tutti gli elementi della serie di dati EMSWe per l'adempimento delle formalità di dichiarazione, l'interfaccia unica nazionale accetta presentazioni limitate agli elementi di dati richiesti da quello Stato membro. Accetta pure presentazioni effettuate dal dichiarante e comprendenti elementi di dati supplementari della serie di dati EMSWe.
8. Uno Stato membro memorizza le informazioni presentate alla propria interfaccia unica nazionale per il periodo di tempo necessario a garantire l'adempimento dei requisiti indicati nel presente regolamento e, qualora la conformità agli atti giuridici unionali elencati nell'allegato possa essere garantita solo mediante archiviazione nell'interfaccia nazionale unica, per il periodo necessario a garantire la conformità a tali atti. Le informazioni saranno cancellate immediatamente dopo.
9. Le interfacce uniche nazionali rendono pubblicamente disponibili gli orari di arrivo e di partenza delle navi, stimati e reali, nel formato elettronico armonizzato a livello di Unione.
10. Le interfacce uniche nazionali hanno pagine web di sostegno e indirizzi internet uniformi, armonizzati a livello di Unione.
11. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione:
  - a) le specifiche funzionali e tecniche, i meccanismi di controllo della qualità e le procedure per la messa in atto, la manutenzione e l'utilizzo del modulo di interfaccia delle dichiarazioni di cui al paragrafo 2;
  - b) il foglio elettronico digitale armonizzato di cui al paragrafo 4;
  - c) le specifiche tecniche armonizzate per rendere disponibili gli orari di arrivo e di partenza di cui al paragrafo 9;
  - d) un formato uniforme per gli indirizzi internet e la struttura armonizzata del sito web di sostegno di cui al paragrafo 10.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

La Commissione modifica mediante atti di esecuzione le specifiche tecniche, le norme e le procedure per tenere conto della disponibilità di nuove tecnologie.

*Articolo 6*  
*Altri mezzi di dichiarazione*

1. Gli Stati membri possono consentire ai dichiaranti di comunicare le informazioni mediante altri canali di dichiarazione, come i sistemi per gli operatori portuali, a condizione che tali canali siano volontari per i dichiaranti. In tal caso, gli Stati membri garantiscono che questi altri canali mettano le informazioni pertinenti a disposizione dell'interfaccia unica nazionale.
2. Gli Stati membri approntano mezzi alternativi per la comunicazione di informazioni per il caso di un guasto temporaneo a uno qualsiasi dei sistemi elettronici di cui all'articolo 5 e agli articoli da 9 a 12.
3. Il presente regolamento non vieta gli scambi di informazioni tra le autorità doganali degli Stati membri o tra le autorità doganali e gli operatori economici che utilizzano i procedimenti informatici di cui all'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 952/2013.

*Articolo 7*  
*Principio una tantum*

1. Fatto salvo l'articolo 6, paragrafo 3, gli Stati membri garantiscono che al dichiarante sia richiesto di fornire le informazioni di cui al presente regolamento solo una volta per ogni scalo in un porto e che le informazioni pertinenti siano rese disponibili o riutilizzate conformemente al paragrafo 2.
2. Gli Stati membri garantiscono che:
  - a) i dettagli e le informazioni di identificazione di una nave comunicati a un'interfaccia unica nazionale siano registrati nella banca dati EMSWe per le navi di cui all'articolo 10 e non siano richiesti nuovamente per eventuali scali successivi nei porti dell'Unione;
  - b) eventuali informazioni pertinenti ricevute ai sensi del presente regolamento siano messe a disposizione di altre interfacce uniche nazionali attraverso il sistema SafeSeaNet conformemente ai requisiti tecnici di cui alla direttiva 2002/59/CE;
  - c) le informazioni delle dichiarazioni comunicate alla partenza da un porto nell'Unione non vengano richieste nuovamente durante il viaggio oppure all'arrivo nel porto successivo all'interno dell'Unione, a condizione che la nave non abbia fatto scalo in un porto esterno all'Unione nel corso del viaggio. Questa disposizione non si applica alle informazioni ricevute ai sensi del regolamento (UE) n. 952/2013, a meno che tale possibilità sia prevista da quel regolamento;
  - d) le informazioni pertinenti della dichiarazione sommaria di entrata di cui all'articolo 127 del regolamento (UE) n. 952/2013 siano messe a disposizione delle interfacce uniche nazionali a scopo di riferimento e, se del caso, riutilizzate per altri obblighi di dichiarazione elencati nell'allegato.
3. Il dichiarante è responsabile della presentazione tempestiva, dell'accuratezza e della completezza delle informazioni comunicate ai sensi del presente regolamento, nonché della loro conformità ai requisiti tecnici delle interfacce uniche nazionali. Il dichiarante rimane responsabile dell'aggiornamento di qualsiasi informazione che abbia subito variazioni dopo la presentazione.

4. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione l'elenco delle informazioni pertinenti di cui al paragrafo 2, lettere b), c) e d). Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

*Articolo 8*  
*Riservatezza*

Gli Stati membri, in conformità della normativa nazionale o unionale applicabile, adottano le misure necessarie per garantire la riservatezza delle informazioni commerciali e di altre informazioni sensibili scambiate in conformità del presente regolamento.

## **Capo IV** **Servizi comuni**

*Articolo 9*  
*Sistema EMSWe per la gestione degli utenti e dell'accesso*

1. La Commissione istituisce un sistema per la gestione comune degli utenti e dell'accesso destinato ai dichiaranti e ai fornitori di servizi di dati che utilizzano le interfacce uniche nazionali, nonché alle autorità che accedono a tali interfacce. Il sistema prevede una registrazione unica dell'utente, con riconoscimento a livello di UE, gestione consolidata dell'utente e monitoraggio dell'utente al livello di UE.
2. Ai fini dell'accesso alle interfacce uniche nazionali nei diversi Stati membri, un dichiarante o un fornitore di servizi di dati registrato nel sistema EMSWe per la gestione degli utenti e dell'accesso è considerato registrato nelle interfacce uniche nazionali di tutti gli Stati membri.
3. Ciascuno Stato membro designa l'autorità nazionale responsabile della gestione degli utenti per i dichiaranti e i fornitori di servizi di dati, comprese la registrazione di nuovi utenti, la modifica e la chiusura degli account esistenti dello strumento di autenticazione dell'utente.
4. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione le specifiche tecniche, le norme e le procedure relative all'istituzione dello strumento di cui al paragrafo 1 per la raccolta, l'archiviazione e la concessione delle credenziali dell'utente. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

*Articolo 10*  
*Banca dati EMSWe per le navi*

1. Conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, lettera a), la Commissione istituisce una banca dati EMSWe per le navi contenente le informazioni e i dettagli di identificazione della nave, nonché le registrazioni delle esenzioni dalle dichiarazioni.
2. Gli Stati membri garantiscono la comunicazione dei nuovi dettagli della nave alla banca dati EMSWe per le navi, nonché la disponibilità di tali informazioni per agevolare le dichiarazioni delle navi.
3. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione le specifiche tecniche, le norme e le procedure relative alla creazione della banca dati di cui al paragrafo 1 per la raccolta, l'archiviazione e la comunicazione delle esenzioni e dei dettagli della nave.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

#### *Articolo 11*

##### *Banca dati comune dei siti*

1. La Commissione istituisce una banca dati comune dei siti contenente un elenco di riferimento dei codici dei siti<sup>14</sup> e dei codici degli impianti portuali registrati nella banca dati GISIS dell'IMO.
2. Gli Stati membri rendono disponibili a livello nazionale le informazioni contenute nella banca dati dei siti tramite le interfacce uniche nazionali.
3. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione le specifiche tecniche, le norme e le procedure relative alla creazione della banca dati comune dei siti di cui al paragrafo 1 per la raccolta, l'archiviazione e la comunicazione dei codici dei siti e degli impianti portuali. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

#### *Articolo 12*

##### *Banca dati comune Hazmat*

1. La Commissione istituisce inoltre una banca dati comune Hazmat contenente un elenco delle merci pericolose e inquinanti che devono essere notificate ai sensi della direttiva 2002/59/CE<sup>15</sup> nonché del formulario FAL n. 7 dell'IMO, prendendo in considerazione gli elementi di dati pertinenti reperibili nei codici e nelle convenzioni IMO.
2. La banca dati è collegata alle voci pertinenti della banca dati MAR-CIS creata dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima per le informazioni sui pericoli e i rischi associati alle merci pericolose e inquinanti.
3. La banca dati è utilizzata sia come riferimento sia come strumento di verifica, a livello nazionale e unionale, nel corso del processo di dichiarazione attraverso le interfacce uniche nazionali.
4. Gli Stati membri rendono disponibili a livello nazionale le informazioni contenute nella banca dati comune Hazmat tramite le interfacce uniche nazionali.
5. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione le specifiche tecniche, le norme e le procedure relative alla creazione della banca dati comune Hazmat di cui al paragrafo 1 per la raccolta, l'archiviazione e la comunicazione delle informazioni di riferimento Hazmat. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

---

<sup>14</sup> "Codice delle Nazioni Unite per il commercio e i siti di trasporto".

<sup>15</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

## **Capo V**

### **Coordinamento delle attività EMSWe**

#### *Articolo 13* *Coordinatori nazionali*

Ciascuno Stato membro designa un'autorità competente che agisce come coordinatore nazionale per l'EMSWe. Il coordinatore nazionale:

- a) funge da punto di contatto nazionale per tutte le questioni relative all'attuazione del presente regolamento;
- b) coordina l'applicazione del presente regolamento da parte delle autorità nazionali competenti all'interno di uno Stato membro;
- c) coordina le attività miranti a garantire la connessione con i pertinenti sistemi di autorità competenti di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera c);
- d) agisce come punto di contatto unico con la Commissione per tutte le questioni relative all'EMSWe.

#### *Articolo 14* *Piano di attuazione pluriennale*

Per agevolare la tempestiva attuazione del presente regolamento la Commissione adotta, dopo opportune consultazioni di esperti, un piano di attuazione pluriennale riveduto ogni anno che prevede:

- a) un piano di sviluppo riguardante lo sviluppo e gli aggiornamenti del modulo di interfaccia delle dichiarazioni previsti entro i 18 mesi successivi;
- b) scadenze indicative per gli Stati membri relative alla successiva integrazione del modulo di interfaccia delle dichiarazioni nelle interfacce uniche nazionali;
- c) periodi di prova in cui gli Stati membri e i dichiaranti potranno collaudare la propria connessione con eventuali nuove versioni del modulo di interfaccia;
- d) scadenze indicative per la graduale eliminazione delle versioni precedenti del modulo di interfaccia per gli Stati membri e i dichiaranti.

## **Capo VI**

### **Disposizioni finali**

#### *Articolo 15* *Costi*

Il bilancio generale dell'Unione europea copre i costi per:

- a) lo sviluppo e la manutenzione degli strumenti informatici che sostengono l'attuazione del presente regolamento a livello di Unione;
- b) la promozione dell'EMSWe a livello di Unione e nelle organizzazioni internazionali pertinenti.

## *Articolo 16*

### *Cooperazione con altri servizi o sistemi di agevolazione del commercio e dei trasporti*

Qualora altri atti giuridici dell'Unione abbiano creato servizi o sistemi di agevolazione del commercio e dei trasporti, la Commissione coordina le attività relative a tali servizi o sistemi, allo scopo di realizzare sinergie ed evitare duplicazioni.

## *Articolo 17*

### *Riesame e relazioni*

1. Gli Stati membri garantiscono l'introduzione di procedure per la raccolta di dati, compresi quelli statistici, anche mediante indagini, sul funzionamento dell'EMSW e comunicano le proprie constatazioni in una relazione alla Commissione. La relazione comprende i seguenti indicatori:
  - a) attuazione delle serie di dati armonizzate;
  - b) installazione del software per lo sportello di dichiarazione armonizzato;
  - c) uso di altri sistemi di dichiarazione a norma dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2;
  - d) raccolta di altre informazioni a norma dell'articolo 4.
2. Gli Stati membri organizzano la raccolta e la produzione dei dati necessari per misurare le variazioni negli indicatori descritti al paragrafo 1 e comunicano tali informazioni alla Commissione a cadenza biennale.

Entro sei anni dall'entrata in vigore del presente regolamento la Commissione riesamina l'applicazione del regolamento stesso e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione sul funzionamento dell'EMSW in base alle statistiche e ai dati raccolti. La relazione di valutazione comprende, ove necessario, una valutazione delle tecnologie emergenti, che può portare a modifiche o alla sostituzione del modulo di interfaccia delle dichiarazioni.

## *Articolo 18*

### *Esercizio della delega*

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 3 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 3 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. La decisione non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti nazionali nominati dagli Stati membri nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Quando adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 3 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Articolo 19*  
*Procedura di comitato*

1. La Commissione è coadiuvata dal comitato per l'agevolazione digitale dei trasporti e del commercio. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011<sup>16</sup>.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

*Articolo 20*  
*Abrogazione della direttiva 2010/65/UE*

La direttiva 2010/65/UE è abrogata con effetto dalla data di applicazione del presente regolamento.

I riferimenti alla direttiva 2010/65/UE si intendono fatti al presente regolamento.

*Articolo 21*  
*Entrata in vigore*

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.
2. Esso si applica a decorrere dal [OP- insert four years after entry into force of this Regulation].
3. Le funzionalità di cui all'articolo, paragrafo 2, lettera d), e quelle relative alle formalità doganali definite nella parte A, punto 7, dell'allegato acquistano efficacia allorché diventano operativi i sistemi elettronici necessari per l'applicazione di tali formalità quali previsti dall'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 952/2013, conformemente al programma di lavoro stabilito dalla Commissione ai sensi degli articoli 280 e 281 del regolamento (UE) n. 952/2013.

---

<sup>16</sup> GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.



Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

## **SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA**

### **1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA**

- 1.1. Titolo della proposta/iniziativa
- 1.2. Settore/settori interessati
- 1.3. Natura della proposta/iniziativa
- 1.4. Obiettivi
- 1.5. Motivazione della proposta/iniziativa
- 1.6. Durata e incidenza finanziaria
- 1.7. Modalità di gestione previste

### **2. MISURE DI GESTIONE**

- 2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni
- 2.2. Sistema di gestione e di controllo
- 2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

### **3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA**

- 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate
- 3.2. Incidenza prevista sulle spese
  - 3.2.1. *Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese*
  - 3.2.2. *Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi*
  - 3.2.3. *Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa*
  - 3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*
  - 3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*
- 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

## SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

#### 1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di regolamento su un sistema di interfaccia unica marittima europea

#### 1.2. Settore/settori interessati

Trasporto marittimo

#### 1.3. Natura della proposta/iniziativa

- La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione**
- La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria**<sup>17</sup>
- La proposta/iniziativa riguarda **la proroga di un'azione esistente**
- La proposta/iniziativa riguarda **un'azione riorientata verso una nuova azione**

#### 1.4. Obiettivi

##### 1.4.1. *Obiettivi strategici pluriennali della Commissione oggetto della proposta/iniziativa*

Obiettivo generale dell'iniziativa è di contribuire al buon funzionamento del mercato unico e di agevolare il commercio e i trasporti affrontando il problema delle procedure di dichiarazione, attualmente farraginose e diversificate, cui sono soggette le navi che fanno scalo nei porti dell'UE.

L'iniziativa contribuisce pertanto ai seguenti obiettivi complessivi della Commissione:

- funzionamento del mercato unico (riduzione degli oneri amministrativi; contributo alla rimozione delle barriere e al miglioramento della competitività);
- mercato unico digitale;
- promozione della crescita e dell'occupazione.

##### 1.4.2. *Obiettivi specifici*

###### Obiettivo specifico 1

Armonizzare le procedure di dichiarazione, le interfacce e i formati di dati a sostegno dello spazio marittimo europeo senza frontiere.

###### Obiettivo specifico 2

Ridurre gli oneri amministrativi riguardanti le dichiarazioni delle navi introducendo un punto di accesso unico per le dichiarazioni di trasporto marittimo.

###### Obiettivo specifico 3

Contribuire a migliorare l'efficienza delle dichiarazioni digitali per gli operatori marittimi agevolando la condivisione/il riutilizzo dei dati riguardo all'applicazione del principio delle dichiarazioni una tantum.

<sup>17</sup> A norma dell'articolo 54, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

### 1.4.3. Risultati e incidenza previsti

*Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.*

La proposta mira a istituire un sistema di interfaccia unica marittima europea che sia realmente armonizzato e globale, sulla base dell'attuale sistema delle interfacce uniche nazionali. L'elaborazione di specifiche tecniche vincolanti per le interfacce, l'adozione di processi e requisiti comuni in materia di dati e l'introduzione di norme e diritti chiari per la presentazione e la condivisione delle informazioni consentiranno di realizzare un regime di dichiarazione semplificato. In tal modo gli operatori marittimi, se sceglieranno di utilizzare il punto di accesso armonizzato per le dichiarazioni, saranno in grado di dichiarare le stesse serie di dati nello stesso modo, indipendentemente dalla loro destinazione.

Il beneficio principale è la notevole riduzione degli oneri amministrativi per gli operatori marittimi. Si tratta, secondo le stime, di 22-25 milioni di ore di lavoro del personale nel periodo 2020-2030, per un valore equivalente compreso tra 625 e 720 milioni di EUR (UE28). Si prevede che la riduzione degli oneri e il miglioramento dell'efficienza incrementino la competitività dei trasporti marittimi, con un conseguente trasferimento modale di 3 395 milioni di tonnellate/chilometro verso i trasporti per vie navigabili entro il 2030, essenzialmente a scapito dei trasporti su strada. Ciò rappresenta un incremento dello 0,3% circa dell'attività di trasporto per vie navigabili rispetto ai livelli di base entro il 2030, con un'incidenza positiva sull'occupazione e la crescita del settore. Secondo le stime, il trasferimento modale dovrebbe ridurre le emissioni complessive di CO<sub>2</sub> di 1 880 000 tonnellate rispetto ai livelli di base. Ciò si traduce in circa 145 milioni di EUR di benefici indiretti nel periodo 2020-2030 (espressi a valori attuali). Si prevedono inoltre benefici in termini di maggiore efficienza per l'intera catena multimodale/logistica: miglior utilizzo dei dati nei porti; aumento della gratificazione professionale per i comandanti e maggiore attrattività di quella professione, con conseguenti migliori possibilità di reclutamento; miglioramenti dal punto di vista della sicurezza, dal momento che il capitano potrà trascorrere tempi più lunghi sul ponte anziché occuparsi di compiti amministrativi.

### 1.4.4. Indicatori di risultato e di incidenza

*Precisare gli indicatori che permettono di seguire l'attuazione della proposta/iniziativa.*

<b>Obiettivo specifico</b>	<b>Obiettivi operativi</b>	<b>Indicatore di progresso</b>	<b>Fonti dei dati</b>
Armonizzare le procedure di dichiarazione, le interfacce e i formati di dati	Istituire serie di dati tecnici con formati di dati armonizzati  Sviluppare e attuare una soluzione informatica comune armonizzata per gli sportelli di dichiarazione delle interfacce uniche nazionali (front end)	Serie di dati stabilite e approvate dal gruppo di esperti  % di Stati membri che hanno installato la soluzione informatica armonizzata per gli sportelli di dichiarazione delle interfacce uniche nazionali (versione aggiornata e sincronizzata) rispetto al totale (riferimento: numero totale degli Stati membri)  % di riduzione del tempo richiesto per le dichiarazioni, per scalo in un porto, rispetto al totale (riferimento: tempo medio)	Relazioni degli Stati membri; indagini svolte presso gli armatori; numero dei reclami avanzati dagli armatori in merito all'accesso all'interfaccia armonizzata; numero di procedure di infrazione in corso contro Stati membri per mancata applicazione

		per scalo in un porto)	
Ridurre gli oneri amministrativi grazie a un punto di accesso unico per le dichiarazioni	Ridurre il numero degli elementi di dati richiesti al di fuori del sistema armonizzato di interfaccia unica marittima europea	% degli elementi di dati richiesti al di fuori del sistema armonizzato di interfaccia unica marittima europea rispetto al totale (riferimento: numero totale degli elementi di dati mappati oggi dal gruppo Part C e dal gruppo eManifest)	Relazioni degli Stati membri; indagine svolta presso gli operatori marittimi
Migliorare l'efficienza consentendo le dichiarazioni una tantum	Ridurre gli elementi di dati statici dichiarati più di una volta	% degli elementi di dati statici richiesti più di una volta per ogni scalo in un porto rispetto al totale (riferimento: numero totale degli elementi di dati richiesti in un porto)  % degli elementi di dati statici richiesti più di una volta nell'UE (riferimento: numero totale degli elementi di dati richiesti nell'UE)	Relazioni degli Stati membri; indagine svolta presso gli operatori marittimi

## 1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

### 1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine

1. Il sistema armonizzato di interfaccia unica marittima europea per le navi si baserà sul quadro già esistente (struttura delle interfacce uniche nazionali).
2. Il sistema armonizzato di interfaccia unica marittima europea dovrebbe essere sempre disponibile; se gli armatori scelgono di utilizzare questo canale per adempiere le formalità di dichiarazione, i destinatari dei dati (autorità, sistemi doganali, sistemi di dichiarazione) devono accettare le dichiarazioni così presentate e astenersi dal richiedere dichiarazioni supplementari separate tramite altri percorsi di dichiarazione.
3. Le interfacce uniche nazionali continueranno a fungere essenzialmente da meccanismo di coordinamento, in primo luogo come router (se necessario con un convertitore tecnico tra formati di dati), per trasmettere informazioni nei due sensi tra gli operatori dei trasporti marittimi e i destinatari dei dati (per esempio autorità portuali, interfacce doganali e sistemi di dichiarazione, autorità preposte al controllo delle frontiere o all'elaborazione di statistiche, Safe SeaNet) al fine di agevolare la presentazione delle dichiarazioni per il settore marittimo. Tutti gli altri trattamenti continueranno a svolgersi tramite i sistemi back-end collegati dei destinatari dei dati.
4. L'iniziativa non comporterà nuovi requisiti di dichiarazione, ma coordinerà le dichiarazioni tra i fornitori di dati nel settore dei trasporti marittimi e i destinatari dei dati, come specificato negli atti giuridici sottostanti menzionati nell'atto giuridico riveduto. Eventuali richieste di dichiarazioni avanzate tramite il sistema di interfaccia unica marittima europea rispettano completamente le specifiche tecniche applicabili degli atti giuridici sottostanti e dei sistemi informatici utilizzati da questi ultimi.
5. Il sistema di interfaccia unica marittima europea prevede una divisione delle responsabilità equa e chiaramente definita tra tutte le entità collegate; ciò comprende la garanzia della completa responsabilità delle autorità nazionali competenti per i servizi di intermediazione delle interfacce uniche nazionali nei confronti dei fornitori di dati e dei destinatari di dati collegati (per esempio responsabilità funzionale e

giuridica, elevata disponibilità, flusso di informazioni garantito nelle due direzioni, eccetera).

- 1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da vari fattori, come un migliore coordinamento, la certezza del diritto, una maggiore efficacia o complementarità). Ai fini del presente punto si intende per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" il valore derivante dall'intervento dell'Unione che si aggiunge al valore che sarebbe altrimenti stato generato dagli Stati membri se avessero agito da soli.*

Motivi dell'azione a livello europeo (ex ante): oneri amministrativi eccessivamente elevati a carico degli operatori marittimi a causa della duplicazione delle dichiarazioni in formati e interfacce non armonizzati in tutta l'UE.

Valore aggiunto generato dell'Unione previsto (ex post): l'azione proposta si attua in maniera più efficiente ed efficace a livello di Unione in quanto, per ottenere risultati sostanziali e un'autentica armonizzazione, è necessario disporre di un quadro coerente per affrontare le esigenze paneuropee.

- 1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

L'esperienza della direttiva 2010/65/UE insegna che in questo campo l'armonizzazione non si può ottenere per mezzo di misure volontarie. Un'analogia armonizzazione positiva di dichiarazioni tramite specifiche e sistemi informatici/applicazioni vincolanti è effettuata, per esempio, nel quadro del codice doganale dell'Unione (al livello dell'UE).

- 1.5.4. *Compatibilità ed eventuale sinergia con altri strumenti adeguati*

Gli obiettivi della proposta sono coerenti in generale con la politica dei trasporti dell'UE e in particolare con la politica dei trasporti marittimi. L'iniziativa contribuisce alla politica dell'UE per la riduzione delle emissioni del settore dei trasporti, nonché agli obiettivi dell'agenda sociale per i trasporti dell'UE. La proposta è inoltre conforme agli obiettivi del programma REFIT della Commissione in materia di riduzione e semplificazione degli oneri amministrativi, nonché agli obiettivi generali della Commissione in fatto di competitività, corretto funzionamento del mercato interno e digitalizzazione.

In particolare, la proposta reca un valore aggiunto in quanto consente di coordinare i requisiti delle dichiarazioni nel quadro degli atti giuridici di riferimento. Il meccanismo di governance incluso nella proposta prevede una garanzia, motivo per cui le modifiche della legislazione sottostante saranno opportunamente e tempestivamente rispecchiate nelle serie di dati tecnici, con gli aggiornamenti necessari per le specifiche e il software.

L'iniziativa rimane del tutto coerente con la direttiva relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione ed è perfettamente conforme all'attuazione del codice doganale dell'Unione.

La proposta integra altresì l'iniziativa sui documenti elettronici relativa all'accettazione di certificati e informazioni in formato digitale sul trasporto merci da parte delle autorità che svolgono ispezioni relative ai trasporti nell'entroterra dell'UE. Proprio come l'iniziativa sui documenti elettronici, il regime di dichiarazione armonizzato per i trasporti marittimi contribuirà alla digitalizzazione e alla semplificazione a favore degli operatori dei trasporti, sebbene le due iniziative

affrontino aspetti differenti dei requisiti di dichiarazione delle informazioni, in fasi differenti delle operazioni di trasporto merci. Le due proposte sono state elaborate con cura particolare per sfruttare le sinergie relative agli aspetti di interoperabilità dei dati.

## 1.6. Durata e incidenza finanziaria

- Proposta/iniziativa di **durata limitata**
  - Proposta/iniziativa in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA
  - Incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA
- Proposta/iniziativa di **durata illimitata**
  - Attuazione con un periodo di avviamento dal 2020 al 2027
  - e successivo funzionamento a pieno ritmo.

## 1.7. Modalità di gestione previste

- Gestione diretta** a opera della Commissione
  - a opera dei suoi servizi, compreso il personale delle delegazioni dell'Unione;
  - a opera delle agenzie esecutive
- Gestione concorrente** con gli Stati membri
- Gestione indiretta** con compiti di esecuzione del bilancio affidati:
  - a paesi terzi o organismi da questi designati;
  - a organizzazioni internazionali e rispettive agenzie (specificare);
  - alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;
  - agli organismi di cui agli articoli 208 e 209 del regolamento finanziario;
  - a organismi di diritto pubblico;
  - a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui presentano sufficienti garanzie finanziarie;
  - a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che presentano sufficienti garanzie finanziarie;
  - alle persone incaricate di attuare azioni specifiche nel settore della PESC a norma del titolo V del TUE, che devono essere indicate nel pertinente atto di base.
  - *Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".*

### Osservazioni

Gestione da parte della DG MOVE della Commissione, con il sostegno tecnico, in caso di necessità, di organismi di esperti, in particolare di DIGIT (competenze operative e per lo sviluppo informatico, compreso l'uso corretto degli strumenti fondamentali dell'eGovernment) e di EMSA (su specifici aspetti delle dichiarazioni marittime). EMSA svolgerebbe questo lavoro in conformità del proprio regolamento attualmente vigente; non le sarebbero conferiti compiti ulteriori al di fuori dei settori operativi del suo attuale mandato. Per quanto riguarda il personale, si utilizzerebbero le risorse esistenti.



## **2. MISURE DI GESTIONE**

### **2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni**

*Precisare frequenza e condizioni.*

Relazioni da parte degli Stati membri sul funzionamento del software; scambi regolari nel quadro della governance (gruppi e sottogruppi di esperti).

Indagini presso gli operatori marittimi per monitorare l'impatto effettivo dell'azione.

### **2.2. Sistemi di gestione e controllo**

#### *2.2.1. Giustificazione delle modalità di gestione, dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti*

Al fine di controllare i costi (economie di scala) e ridurre gli oneri a carico degli Stati membri, garantendo contemporaneamente una reale armonizzazione dell'interfaccia e della serie di dati, si propone di effettuare lo sviluppo informatico al livello dell'UE (appalto di servizi informatici) sotto la gestione della Commissione, per garantire l'efficacia del controllo. Questa modalità di gestione dovrebbe assicurare un tasso di errore esiguo e un'elevata trasparenza per gli Stati membri che parteciperanno al gruppo di esperti per il monitoraggio. L'azione comporta un'elevata complessità informatica e richiederà il coordinamento trasversale tra settori normativi diversi nell'ambito della Commissione; presenta però una ridotta complessità di bilancio con scarsi rischi in termini di gestione e attuazione dei contratti.

#### *2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e i sistemi di controllo interno messi a punto per attenuarli*

Incidenti informatici e di sicurezza (continuità dell'attività)

Rischio di mancata attuazione / mancata sincronizzazione (mancata conformità degli Stati membri)

#### *2.2.3. Stima e giustificazione dell'efficacia in termini di costi dei controlli (rapporto "costi di controllo ÷ valore dei relativi fondi gestiti") e valutazione del previsto livello di rischio di errore (al pagamento e alla chiusura)*

Ridotti costi di controllo: numero limitato di contratti e modesti oneri di controllo.

### **2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità**

*Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste, per esempio nel quadro della strategia antifrode.*

La DG MOVE ha messo a punto la strategia organizzativa e i sistemi di controllo interno adatti per conseguire i propri obiettivi strategici e di controllo. Tali processi di controllo interno mirano a garantire una gestione adeguata dei rischi relativi alla legittimità e regolarità delle operazioni sottostanti. Il sistema di controllo generale della DG MOVE garantirà l'efficienza e l'efficacia in termini di costi dei controlli, in particolare con l'aiuto della strategia antifrode della DG MOVE, elaborata sulla base della metodologia fornita da OLAF.

### 3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

#### 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
			di paesi EFTA <sup>19</sup>	di paesi candidati <sup>20</sup>	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), del regolamento finanziario
	1a: Competitività per la crescita e l'occupazione	Diss./Non diss. <sup>18</sup>				
	06 02 05: Attività di sostegno alla politica europea dei trasporti e diritti dei passeggeri comprese le attività di comunicazione	Diss.	NO	NO	NO	NO

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione: **Non pertinente**

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero [Rubrica.....]	Diss./Non diss.	di paesi EFTA	di paesi candidati	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), del regolamento finanziario
	[XX.YY.YY.YY]		SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO

<sup>18</sup> Diss. Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

<sup>19</sup> EFTA: Associazione europea di libero scambio.

<sup>20</sup> Paesi candidati e, se del caso, paesi potenziali candidati dei Balcani occidentali.

### 3.2. Incidenza prevista sulle spese

#### 3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese

Gli impegni proposti per il 2020 (4,339 milioni di EUR) saranno coperti dallo stanziamento già previsto nella programmazione finanziaria per il 2020.

N.B. L'incidenza prevista sulle spese e sul personale per gli anni dal 2021 in poi nella presente scheda finanziaria legislativa è aggiunta a fini illustrativi e non pregiudica le eventuali proposte della Commissione per il prossimo quadro finanziario pluriennale, anche per quanto riguarda la fonte dei finanziamenti della presente iniziativa.

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale		Numero 1a	Rubrica Competitività per la crescita e l'occupazione							
DG: MOVE			Anno N 2020	Anno N+1 2021	Anno N+2 2022	Anno N+3 2023	Anno N+4 2024	Anno N+5 2025	Anno N+6 2026	TOTALE
• Stanziamenti operativi										
06 02 05: Attività di sostegno alla politica europea dei trasporti e diritti dei passeggeri comprese le attività di comunicazione	Impegni	(1)	4,339			1,676		1,046		
	Pagamenti	(2)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
Stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici <sup>21</sup>										
Numero della linea di bilancio		(3)	-	-	-	-	-	-	-	-

<sup>21</sup> Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

<b>TOTALE degli stanziamenti per la DG MOVE</b>	Impegni	=1+1a +3	4,339			1,676		1,046		7,061
	Pagamenti	=2+2a +3	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

• TOTALE degli stanziamenti operativi	Impegni	(4)	4,339			1,676		1,046		7,061
	Pagamenti	(5)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
• TOTALE degli stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 1a del quadro finanziario pluriennale</b>	Impegni	=4+ 6	4,339			1,676		1,046		7,061
	Pagamenti	=5+ 6	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

**Se la proposta/iniziativa incide su più rubriche: Non pertinente**

• TOTALE degli stanziamenti operativi	Impegni	(4)								
	Pagamenti	(5)								
• TOTALE degli stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)								
<b>TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 4 del quadro finanziario pluriennale (importo di riferimento)</b>	Impegni	=4+ 6								
	Pagamenti	=5+ 6								

<b>Rubrica del quadro finanziario pluriennale</b>	<b>5</b>	"Spese amministrative"
---	----------	------------------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno N 2020	Anno N+1 2021	Anno N+2 2022	Anno N+3 2023	Anno N+4 2024	Anno N+5 2025	Anno N+6 2026	TOTALE
DG: MOVE									
• Risorse umane		0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
• Altre spese amministrative									
<b>TOTALE DG MOVE</b>	Stanzamenti	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038

<b>TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>	(Totale impegni = Totale pagamenti)	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
--	-------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno N 2020	Anno N+1 2021	Anno N+2 2022	Anno N+3 2023	Anno N+4 2024	Anno N+5 2025	Anno N+6 2026	TOTALE
<b>TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 5 del quadro finanziario pluriennale</b>	Impegni	4,773	0,434	0,434	2,110	0,434	1,480	0,434	10,099
	Pagamenti	1,783	2,103	1,755	1,282	1,262	976	938	10,099

### 3.2.2. Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati	↓	Tipo <sup>22</sup>	Costo medio	Anno N 2020		Anno N+1 2021		Anno N+2 2022		Anno N+3 2023		Anno N+4 2024		Anno N+5 2025		Anno N+6 2026		TOTALE			
				RISULTATI																	
				z:	Costo	z:	Costo	z:	Costo	z:	Costo	z:	Costo	z:	Costo	z:	Costo	z:	Costo	N. totale	Costo totale
OBIETTIVO: Fornitura e manutenzione di specifiche e software armonizzati per le procedure e le interfacce armonizzate e																					
Serie di dati, procedure e interfacce armonizzate	Costi del software		0,189		0,234		0,185		0,119		0,116		0,076		0,071				0,990		
	Servizi operativi		0,378		0,468		0,371		0,238		0,232		0,152		0,141				1,981		
	Servizi di gestione delle parti interessate		0,567		0,701		0,555		0,356		0,348		1,228		0,212				2,967		
	Specifiche tecniche		0,151		0,187		0,148		0,095		0,093		0,061		0,057				0,792		
	Infrastrutture		0,063		0,078		0,062		0,040		0,039		0,025		0,024				0,330		

<sup>22</sup>

I risultati sono i prodotti e servizi da fornire (ad esempio: numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti ecc.).

Totale parziale dell'obiettivo specifico 1		1.349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061
<b>COSTO TOTALE</b>		1.349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061

### 3.2.3. Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa

#### 3.2.3.1. Sintesi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti di natura amministrativa
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti di natura amministrativa, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

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

<b>RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>								
Risorse umane	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
Altre spese amministrative	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale parziale per la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038

<b>Esclusa la RUBRICA 5<sup>23</sup> del quadro finanziario pluriennale</b>								
Risorse umane	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre spese di natura amministrativa	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale parziale esclusa la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>	-	-	-	-	-	-	-	-

<sup>23</sup> Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.



<b>TOTALE</b>	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	<b>3,038</b>
---------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese di natura amministrativa è coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

### 3.2.3.2. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

*Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno*

	Anno N 2020	Anno N+1 2021	Anno N+2 2022	Anno N+3 2023	Anno N+4 2024	Anno N+5 2025	Anno N+6 2026
<b>• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)</b>							
XX 01 01 01 (in sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 01 02 (nelle delegazioni)							
XX 01 05 01 (ricerca indiretta)							
10 01 05 01 (ricerca diretta)							
<b>• Personale esterno (in unità equivalenti a tempo pieno: ETP)<sup>24</sup></b>							
XX 01 02 01 (AC, END e INT della dotazione globale)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT e JED nelle delegazioni)							
<b>XX 01 04 aa</b> 25	- in sede						
	- nelle delegazioni						
<b>XX 01 05 02 (AC, END e INT – ricerca indiretta)</b>							
10 01 05 02 (AC, END e INT – ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
<b>TOTALE</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>

**XX** è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	Monitoraggio della politica, meccanismo di governance (gestione delle parti interessate) e coordinamento del progetto (attività di gestione del progetto)
Personale esterno	Sostegno all'operato sul monitoraggio della politica, il meccanismo di governance e il coordinamento del progetto (attività di sostegno del programma)

<sup>24</sup> AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JED = giovane esperto in delegazione (jeune expert en délégation).

<sup>25</sup> Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

- La proposta/iniziativa è compatibile con il quadro finanziario pluriennale attuale.
- La proposta/iniziativa richiede una riprogrammazione della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale.

Spiegare la riprogrammazione richiesta, precisando le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

Non pertinente: linea di bilancio di sostegno alla politica - non è richiesta alcuna riprogrammazione

- La proposta/iniziativa richiede l'applicazione dello strumento di flessibilità o la revisione del quadro finanziario pluriennale.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

Non pertinente

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

- La proposta/iniziativa non prevede cofinanziamenti da terzi.

### 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
  - sulle risorse proprie
  - sulle entrate varie

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa <sup>26</sup>					Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3				
Articolo ....									

Per quanto riguarda le entrate varie con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

--

Precisare il metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate.

--

<sup>26</sup>

Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 25 % per spese di riscossione.