

U 49/2018 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en europeisk miljö med en enda kontaktpunkt för sjötransport och om upphävande av direktiv 2010/65/EU

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 17 maj 2018 till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en europeisk miljö med en enda kontaktpunkt för sjötransport och om upphävande av direktiv 2010/65/EU samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 27 juni 2018

Kommunikationsminister Anne Berner

Trafikrådet Kari Saari

KOMMUNIKATIONSMINISTERIET PROMEMORIA EU/2018/1057

12.6.2018

STATSRÅDETS SKRIVELSE TILL RIKSDAGEN OM KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM INRÄTTANDE AV EN EUROPEISK MILJÖ MED EN ENDA KONTAKTPUNKT FÖR SJÖTRANSPORT OCH OM UPPHÅVANDE AV DIREKTIV 2010/65/EU

1. Bakgrund till förslaget

Europeiska kommissionen lade den 17 maj 2018 fram sin tredje omgång åtgärder för att modernisera Europas transport- och mobilitetssystem. Tekniska förändringar berör alla delar av samhället och ekonomin, precis som de påverkar medborgarnas liv.

Initiativet om inrättande av en europeisk miljö med en enda kontaktpunkt för sjötransport ingår i det tredje ”Europa på väg”-paketet, som bidrar till genomförandet av den nya industripolitiska strategin från september 2017 och är utformat som ett led i processen för att få Europa att dra full nytta av fördelarna med rörlighetens modernisering. Det är mycket viktigt att framtidens rörlighetssystem är säkert, rent och effektivt för alla EU-medborgare. Målet är också att göra rörligheten renare och bättre anpassad till de nödvändiga klimatinsatserna. Detta kommer att kräva ett fullständigt engagemang av EU, medlemsstaterna och berörda parter, inte minst för att stärka investeringarna i transportinfrastrukturen.

Enligt kommissionens utvärdering av gällande Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter utgör de besvärliga förfarandena för sjötransportrapportering och den därav följande administrativa bördan betydande hinder för handeln. Sjötransportoperatörer ställs inför ett stort antal rättsligt grundade rapporteringskrav varje gång ett fartyg ankommer till eller avgår från en hamn (hamnanlopp). Det faktum att rapporteringskraven inte är harmoniserade, vare sig mellan olika behörighetsområden inom medlemsstater eller mellan medlemsstater, innebär en tung administrativ börda för operatörerna.

Personal inom sjöfartssektorn ägnar för närvarande omkring 4,6 miljoner timmar om året åt rapportering av hamnanlopp. Enligt kommissionen har det gällande direktivet inte uppfyllt det fastställda målet att minska den administrativa bördan och använda data. Enligt kommissionen är det möjligt att uppnå ytterligare inbesparingar genom effektivare distribution och återanvändning av data. Effektivare användning av data ger fördelar till exempelvis hamnoperatörer så att de i god tid kan förbereda sig för att tillhandahålla de hamntjänster som behövs för ett fartyg samt dela uppgifter om transporter till logistikaktörer.

2. Förslagets motivering och huvudsakliga innehåll

Syftet med förslaget om inrättande av en europeisk miljö med en enda kontaktpunkt för sjötransport är att åtgärda den nuvarande icke-harmoniserade rapporteringsmiljön för fartyg. Genom det föreslagna direktivet samlas all rapportering i samband med hamnanlopp på ett samordnat och harmoniserat sätt. Detta kommer i sin tur också att förbättra interoperabiliteten och sammanlänkningsen mellan systemen, vilket gör det möjligt att dela och återanvända uppgifter på ett mer effektivt sätt, beroende på vad som är lämpligt.

Behov av utveckling av det gällande direktivet om rapporteringsformaliteter

Den utvärderingen som kommissionen genomförde 2016–2017 som en del av kontrollen av ändamålsenligheten i EU:s sjöfartspolitik visade att direktiv 2010/65/EU inte var tillräckligt effektivt eller ändamålsenligt, fastän målen var relevanta. Enligt utvärderingen finns det betydande utrymme för att ytterligare förenkla och minska sjötransportoperatörernas administrativa börda.

Tre problem identifierades i utvärderingen. För det första råder det brist på harmonisering mellan de nationella enda kontaktpunkterna för fartygsrapportering. Gränssnitt, dataformat och rapporteringsrutiner skiljer sig åt mellan medlemsstaterna, och ibland även mellan hamnar. För det andra omfattar det nuvarande systemet för samordning av rapporteringen via nationella enda kontaktpunkter endast några av de rättsliga rapporteringsskyldigheter som åligger fartyg, och till exempel nationell och lokal rapportering samt tullformaliteter måste ofta ske genom andra kanaler än de nationella enda kontaktpunkterna. För det tredje har datadelningsmiljön i de flesta medlemsstaterna och inom EU som helhet visat sig vara ineffektiv. Sjötransportoperatörer uppmanas därför ofta att tillhandahålla samma uppgifter fler än en gång för samma hamnanlopp. Rapporteringen borde bättre följa principen om ”rapportering vid ett enda tillfälle”, vilket är EU:s mål.

Förslagets centrala innehåll

Eftersom det är fråga om en översyn av en befintlig rättsakt har kommissionen tittat på möjligheterna att förenkla och minska bördorna. Enligt kommissionen förväntas den administrativa bördan minska tack vare 1) harmoniserade gränssnitt, förfaranden och dataformat, 2) tillhandahållande av en enda kontaktpunkt, 3) effektivare återanvändning av data som gör att rapporteringen endast behöver göras en gång och att dubbelrapportering kan avskaffas.

Kommissionen föreslår att genom förordningen inrättas ett ramverk för en harmoniserad och driftskompatibel miljö med en europeisk enda kontaktpunkt för sjötransport, som bygger på nationella enda kontaktpunkter. Avsikten är med andra ord att inrätta en ny miljö för elektronisk överföring av uppgifter i samband med rapporteringsskyldigheter och förfaranden för fartyg.

I bilaga till förslaget finns en fullständig förteckning över dataelement på grundval av de rapporteringsskyldigheter som fastställs i unionsrättsakter och internationella rättsakter samt i relevant nationell lagstiftning. Enligt förslaget har kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i syfte att komplettera denna datamängd. En medlemsstat kan begära att kommissionen inför en nationell rapporteringsskyldighet med avseende på datamängden, gällande bland annat tillhandahållandet av andra uppgifter än de som anges i datamängden, och kommissionen ska bedöma behovet av att ändra datamängden och i så fall genomföra ändringen genom en delegerad akt.

Enligt kommissionens förslag ska varje medlemsstat inrätta en nationell enda kontaktpunkt där alla uppgifter som krävs för fullgörandet av rapporteringsskyldigheterna ska tillhandahållas. Kommissionen ska utarbeta en gränssnittsmodul för nationella enda kontaktpunkter i syfte att säkerställa harmoniseringen av dem. Efter att förslaget har antagits ska kommissionen, med hjälp av genomförandeakter, anta funktionella och tekniska specifikationer samt mekanismer för kvalitetskontroll av gränssnittsmodulen. Enligt förslaget förbehåller kommissionen sig rätten att uppdatera modulen. Kommissionen föreslår vidare att den med hjälp av genomförandeakter ska anta förfaranden för utbyggnad, underhåll och användning av gränssnittsmodulen.

Enligt förslaget ska medlemsstaterna säkerställa den nationella enda kontaktpunktens förenlighet med den gränssnittsmodul för rapportering som kommissionen utarbetar. Kommission-

en föreslår vidare att medlemsstaterna ska se till att uppgifter som omfattas av rapporterings-skyldigheten når de myndigheter som ansvarar för tillämpningen av lagstiftningen i fråga, och att den begränsas till var och en av dessa myndigheters behov.

Enligt den datamängd som beskrivs i förslaget bilaga ska det vara möjligt att ha en ingång för tullrapportering, trots att rapportering enligt unionens tullkodex (952/2013) inte hör till de uppgifter som omfattas av det nationella rapporteringssystemet.

Kommissionen föreslår att medlemsstaterna får tillåta deklaranter att tillhandahålla uppgifter genom andra rapporteringskanaler, såsom system för hamnsamverkan, förutsatt att dessa kanaler är frivilliga för deklaranterna. Enligt förslaget ska medlemsstaterna inrätta ett alternativt system för situationer då den nationella enda kontaktpunkten tillfälligt är ur bruk. Kommissionen föreslår att medlemsstaterna ska säkerställa att deklaranten uppmanas att tillhandahålla uppgifter enligt förordningen endast en gång per hamnanlopp. Målet är bland annat att deklaranterna ska tillhandahålla rapporteringsuppgifter vid avgång från en hamn i unionen och att uppgifterna efterfrågas igen endast om fartyget har lagt till i en hamn utanför unionen under resan.

Utöver bestämmelser om rapportering av uppgifter föreslår kommissionen preciserande bestämmelser om tillgängliggörande av uppgifter för de nationella enda kontaktpunkterna. Enligt förslaget ska medlemsstaterna, i överensstämmelse med unionens eller medlemsstaternas lagstiftning, vidta de åtgärder som krävs för att garantera sekretessen för uppgifterna.

Enligt förslaget ska kommissionen upprätta ett gemensamt användar- och åtkomstförvaltningssystem för dem som utnyttjar nationella enda kontaktpunkter. Förutom användar- och åtkomstförvaltningssystemet ska kommissionen enligt förslaget inrätta en EmEKS-databas för fartyg som innehåller en förteckning över information och uppgifter för identifiering av fartyg samt register om undantag från fartygsrapportering. Utöver de ovan nämnda databaserna ska kommissionen enligt förslaget inrätta en gemensam positionsdatabas med en förteckning över positionskoder och hamnanläggningskoder samt en gemensam databas över farligt och förorenande gods.

Slutbestämmelser

I slutbestämmelserna föreskrivs om översyn och rapportering. Förordningen ska träda i kraft den tjugonde dagen efter att den har offentliggjorts och den ska tillämpas fyra år efter att den trätt i kraft.

3. Förslagets rättsliga grund och subsidiaritetsprincipen

Den rättsliga grunden för förordningen om inrättande av en europeisk miljö med en enda kontaktpunkt för sjötransport och om upphävande av direktiv 2010/65/EU är enligt kommissionen artikel 100.2 i fördraget. Enligt nämnda bestämmelse får Europaparlamentet och rådet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet fastställa lämpliga bestämmelser för sjöfart och luftfart.

Tidigare erfarenheter visar också att frivilliga harmoniseringsåtgärder inte ger önskat resultat. Kommissionen meddelade i sin analys av direktivet om rapporteringsformaliteter, som publicerades i juni 2017, att direktivet som rättsakt inte i tillräcklig utsträckning har uppfyllt de fastställda målen. Icke-bindande riktlinjer och regelbunden samverkan mellan medlemsstaterna har varken förbättrat situationen eller lett till harmoniserade gränssnitt, dataformat eller

rapporteringsförfaranden. Enligt utvärderingen har tillräcklig harmonisering inte uppnåtts och, trots direktivet, är rederiernas administrativa börda fortfarande stor.

Därför är EU den lämpliga nivån för att ta itu med detta problem. Problemet är av gränsöverskridande slag, och för att effektivt uppnå konkreta resultat krävs en konsekvent gemensam åtgärdsram för alleuropeiska behov.

4. Förslagets konsekvenser

4.1. Kommissionens konsekvensbedömning

Kommissionen har gjort en övergripande bedömning av förslagets konsekvenser. Konsekvensbedömningen omfattade sex olika alternativ för inrättande av en enda kontaktpunkt för sjötransport. Sedan två alternativ förkastats i en första utvärderingsomgång, återstod sex politiska huvudalternativ för konsekvensbedömning. Alternativerna utgår från två viktiga politiska vägval: verktyget för att uppnå harmonisering och omfattningen av de uppgifter eller den rapportering som ska ingå i en harmoniserad datamängd.

Alternativen avviker från varandra beroende på vilken part som ska ansvara för harmoniseringen av entréerna till kontaktpunkterna eller om de redan är harmoniserade. Tre realistiska alternativ för en harmoniserad struktur analyserades:

- (a) Bindande tekniska specifikationer för harmoniserade rapporteringsingångar som entré till de nationella enda kontaktpunkterna (för vilka medlemsstaterna har hela ansvaret),
- (b) Harmoniserade rapporteringsingångar som entré till de nationella enda kontaktpunkterna, med utgångspunkt i en gemensam it-lösningssmodul utvecklad på EU-nivå och kopplad till varje nationell enda kontaktpunkt (EU:s och medlemsstaternas gemensamma ansvar), eller
- (c) En central rapporteringsingång på EU-nivå (EU:s ansvar).

Omfattningen kan vara antingen övergripande eller begränsad. Omfattningen beror på huruvida både tullrapportering och transportrapportering hör till samma system. De viktigaste konsekvenserna av de analyserade alternativen är att de minskar den administrativa bördan för sjötransportoperatörerna.

Viljan att godkänna de centraliserade alternativen är låg bland medlemsstaterna, men hög bland sjötransportoperatörerna. Medlemsstaterna föredrog de alternativ som bygger på en nationell enda kontaktpunkt, medan sjötransportoperatörerna befarade att decentraliserade lösningar kanske inte är förenliga med harmoniseringens syfte.

Enligt kommissionens bedömning blir alternativ b, det vill säga harmoniserade ingångar till de nationella enda kontaktpunkterna, det lämpligaste alternativet med utgångspunkt i förhållandet mellan kostnad och nytta, acceptans bland aktörerna, förväntad ändamålsenlighet och riskvärdering. Det föredragna alternativet som kommissionen valt som underlag för förslaget till förordning ska verkställas med en gränssnittsmodul för rapportering som kommissionen utarbetar för de nationella enda kontaktpunkterna. För närvarande saknas en närmare beskrivning av den föreslagna gränssnittsmodulen, och enligt förslaget till förordning ska kommissionen, efter att förslag har antagits, med hjälp av en genomförandeakt anta funktionella och tekniska specifikationer samt förfaranden för underhåll och användning av gränssnittsmodulen.

Nationell konsekvensbedömning

I enlighet med lagen om fartygstrafikservice (623/2005) har ansvaret för att upprätthålla ett system för rapporteringsformaliteter delats upp så att VTS-myndigheten upprätthåller systemet för hantering av information inom sjöfarten och tullmyndigheterna svarar för informationsinnehållet i och övervakningen av rapporteringen. I Finland används Portnet-systemet som informationssystem för hamntrafiken, med andra ord som kanal för rapporteringsformaliteter. Portnet upprätthålls av Trafikverket; Tullen är huvudadministratör och har även bidragit till systemutvecklingen. Gränsbevakningsväsendet tar också emot information via Portnet. Portnet har använts sedan början av 2000, och systemet fungerar som sådan enda kontaktpunkt som avses i direktivet om rapporteringsformaliteter (2010/65/EU) och är därmed också driftskompatibelt med EU:s sjöfartssystem. Dessutom uppfyller systemet de krav som fastställs i direktiv 2002/59/EG om genomförande av VTMISS.

För att rapporteringssystemen ska vara harmoniserade på EU-nivå ska medlemsstaterna i enlighet med kommissionens förslag i de nationella rapporteringssystemen integrera en av kommissionen särskilt framtagen gränssnittsmodul för mottagning av harmoniserade rapporteringsdata. Modulen är tänkt att fungera som ett slags filter i de nationella systemen, så att sjöfartsoperatörerna kan lämna uppgifter med samma utgångsdata till den enda kontaktpunkten i varje EU-medlemsstat. Kommissionen kommer att lämna detaljerade bestämmelser om modulens utförande genom genomförandeakter när förordningen har antagits.

Det nationella Portnet-systemet i Finland tillåter för närvarande inte överföring av data från Tullen till tullsystemen. I detta skede är det dock inte möjligt att göra en närmare bedömning av vilka konsekvenser, förändringsbehov och kostnader som kommissionens gränssnittsmodul (inklusive det användar- och åtkomstförvaltningssystem som ska levereras till medlemsstaterna) kommer att få för det befintliga nationella systemet.

Ett alternativ för genomförande av den strukturlösning som kommissionen föreslår är att anpassa det nuvarande Portnet-systemet, ifall systemlösningen utformas så att godsdeklarationerna enligt EU:s tullkodex 952/2013 rapporteras och behandlas i tullens egna system. Finska Tullens pågående projekt för tullklareringssystemet UTU syftar till att genomföra kraven i Unionens tullkodex 952/2013. Till skillnad från nuvarande förfaranden skulle också rapporteringen till tullen ske huvudsakligen via gränssnittsmodulen som kommissionen utarbetat. Implementering av gränssnittsmodulen i Portnet kräver att systemet ska vara i drift dygnet runt, vilket det inte är i dag.

Det bör också noteras – oberoende av förslaget till förordning – att det nationella Portnet-systemet delvis har nått slutet av sin livscykel och att det därför sannolikt inte är tekniskt kompatibelt med tanke på installation och implementering av den harmoniserade gränssnittsmodulen.

4.1. Konsekvenser för lagstiftning och internationella avtal

Förordningen är direkt tillämplig i unionens medlemsstater. De nationella bestämmelser som ska ses över med anledning av förslaget till förordning är enligt en preliminär bedömning lagen om fartygstrafikservice (623/2005), lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009), lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995), miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004), lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009), lagen om säker lastning och lossning av vissa bulkfartyg (1206/2004), lagen om passagerarfartygs personlistor (1038/2009), lagen om transportservice (320/2017), kommunikationsministeriets

förordning om säker lastning och lossning av vissa bulkfartyg (1411/2004) och statsrådets förordning om skyldighet att anmäla fartygstransport av farligt eller förorenande gods (346/2014).

4.2. Ekonomiska och administrativa konsekvenser

Kommissionen anser att kostnaderna främst beror på behovet av att anpassa och underhålla de tekniska specifikationer och it-system som de harmoniserade rapporteringsingångarna kommer att bygga på. Jämfört med de grundläggande kostnaderna för att driva dagens nationella enda kontaktpunkter krävs det en engångsinvestering från både medlemsstaternas och EU:s sida, och de årliga driftskostnaderna kan komma att bli något högre. Enligt kommissionen beräknas sjötransportoperatörernas kostnader för systemet i stort bli försumbara.

Enligt kommissionen kommer det rekommenderade alternativet, som utgör grunden för förordningsförslaget, att få budgetkonsekvenser för kommissionen. De förväntade kostnaderna för it-tjänster och utvecklingen av it-system kommer att uppgå till 13,5 miljoner euro under de elva åren mellan 2020 och 2030. Kommissionen föreslår att dess kostnader täcks av budgetposten *Stödverksamhet till EU:s transportpolitik och passagerarnas rättigheter, inklusive kommunikationsarbete* (budgethänvisning 06.02.05).

Enligt kommissionens uppskattning kommer det alternativ som förslaget bygger på att ge fördelar på unionsnivå genom den avsevärda minskningen av den administrativa bördan för rederierna. Inbesparingen är 22–25 miljoner personaltimmar under perioden 2020–2030, motsvarande ett värde på 625–720 miljoner euro.

Nationella konsekvenser

Portnet-systemet är för närvarande i drift varje veckodag klockan 8.00–17.00. Enligt uppgift från Trafikverket uppgår underhållskostnaderna för systemet för närvarande till cirka 300 000 euro per år. Rapportering via en modul till både trafikmyndigheterna och tullen skulle öka underhållskostnaderna för Portnet. Enligt Trafikverket skulle dygnet-runt-drift av Portnet innebära att underhållskostnaderna per år ökar sexfaldigt. Det behövs ytterligare ingående utredningar för bedömning av de ekonomiska konsekvenserna. Nämnade kostnadspost baserar sig på en uppskattning av att åliggandena enligt den föreslagna förordningen uppfylls genom uppdatering av nuvarande Portnet.

Om de i förordningsförslaget nämnda systemen implementeras genom uppdatering av nuvarande Portnet, kommer det enligt Trafikverkets första uppskattningar att kräva betydande investeringar i uppdateringarna och ändå är det osäkert om Portnet kan göras tekniskt kompatibelt.

Bland kostnader på nationell nivå ska också beaktas kostnaderna för utbyggnad och underhåll av kommissionens gränssnittsmodule vilka enligt kommissionens uppskattning uppgår för medlemsstaterna till cirka 110 000 euro per år under perioden 2020–2030.

Enligt kommissionens förslag till förordning ska kommissionen, efter att förordningen har antagits, genom kommittéförfarande lämna bestämmelser om genomförandet och detaljerna i gränssnittsmodule inklusive it-lösningarna som levereras till medlemsländerna. I detta skede är det inte möjligt att göra en närmare bedömning av annat än storleksklassen hos de konsekvenser, förändringsbehov och kostnader som kommissionens gränssnittsmodule (inklusive it-system som ska levereras till medlemsstaterna) kommer att få för det befintliga nationella Portnet-systemet.

Portnet-systemet har använts som nationell enda kontaktpunkt (National Single Window, NSW) sedan år 2000, utan nämnvärda uppdateringar av den tekniska plattformen eller programvaran. Oberoende av de ändringar som behövs med anledning av kommissionens förslag till förordning närmar sig systemet alltså slutet av sin livscykel och enligt Trafikverket är det inte längre tekniskt kompatibelt med tanke på installation och implementering av det föreslagna harmoniserade gränssnittet. Portnet har under detta årtionde uppdaterats främst med de obligatoriska ändringarna med anledning av nationell lagstiftning eller unionslagstiftning gällande uttaget av farledsavgifter eller SafeSeaNet-systemet för utbyte av information inom EU.

En övergripande utredning av huruvida det nuvarande Portnet-systemet bör ses över eller ersättas med ett annat rapporteringssystem behövs dels med anledning av att det nationella rapporteringssystemet Portnet har nått slutet av sin livscykel efter nästan tjugo år, dels till följd av it-systemkraven enligt den föreslagna förordningen. Enligt Trafikverkets preliminära bedömning skulle kostnaderna för ett helt nytt rapporteringssystem uppgå till 3–5 miljoner euro.

Utöver uppdatering eller ersättande av det nationella rapporteringssystemet orsakar åliggandena enligt den föreslagna förordningen också mindre kostnader till myndigheterna, däribland Gränsbevakningsväsendet, Tullen och Trafiksäkerhetsverket.

4.3. Miljökonsekvenser

Förslaget effektiviserar och harmoniserar rapporteringsförfarandena för fartyg samt övervakningen av fartygen och det gods som transporteras på dem. Detta kan anses ha positiva effekter på förebyggande och bekämpning av olyckor i den maritima miljön. Enligt kommissionen kommer minskningen av den administrativa bördan och den förbättrade effektiviteten bidra till att minska koldioxidutsläppen.

5. Ålands behörighet

Det gäller ett förslag till EU-förordning som är direkt tillämplig i medlemsstaterna.

Landskapet Åland svarar för genomförandet av Europeiska unionens rättsakter till den del ärendet utifrån självstyrelselagen omfattas av landskapets behörighet. Bestämmelser om fördelning av lagstiftningsbehörigheten mellan riket och landskapet finns i självstyrelselagen för Åland (1144/1991). Bestämmelser om landskapets och rikets lagstiftningsbehörigheter finns i 18 § respektive 27 § och 29 § i den lagen. Handelssjöfart och farleder för handelssjöfarten omfattas av rikets lagstiftningsbehörighet.

6. Andra medlemsstaters ståndpunkter

De andra medlemsstaternas ståndpunkter är ännu inte kända.

7. Beredning av förslaget

Ett offentligt samråd om direktivet om rapporteringsformaliteter vid hamnanlopp hölls mellan den 25 oktober 2017 och den 18 januari 2018.

8. Nationell behandling av förslaget och behandling inom Europeiska unionen

Kommissionen lämnade förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en europeisk miljö med en enda kontaktpunkt för sjötransport och om upphävande av di-

U 49/2018 rd

rektiv 2010/65/EU (COM(2018) 278 final) den 17 maj 2018 som en del av kommissionens tredje ”Europa på väg”-mobilitetspaket.

Förslaget med tillhörande U-skrivelse har lämnats till följande sektioner för skriftlig behandling: Trafik (EU 22), Näringspolitik (EU 13) och Konkurrens, statsstöd och upphandling (EU 12).

I beredningen av utkastet till U-skrivelse har ingått diskussioner med Tullen, inrikesministeriet samt Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket. Förslaget har dessutom behandlats i digitaliseringsnätverket för logistik, som tillsatts av kommunikationsministeriet, och i nätverket för sjöfartsintressenter.

Förslaget ingår i det extensiva tredje ”Europa på väg”-paketet, vilket inverkar på den övergripande behandlingen av förslaget inom unionen.

Förslagets behandling i rådets trafikarbetsgrupp börjar antingen i juli eller efter semesterperioden.

9. Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet anser att målen i kommissionens förslag till förordning om inrättande av en europeisk miljö med en enda kontaktpunkt för sjötransport och om upphävande av direktiv 2010/65/EU kan stödas eftersom de ger upphov till en harmoniserad, förenklad och heltäckande miljö för rapportering av hamnanlopp.

Enligt statsrådet kan en harmoniserad rapporteringsmiljö för hamnanlopp underlätta elektronisk överföring av uppgifter i samband med hamnanlopp och minska den administrativa bördan för deklaranterna samt förbättra betingelserna för handelssjöfarten och hela logistikkedjan. Det i förslaget fastställda målet att rapporteringen av hamnanlopp endast ska behöva göras en gång är förenligt med målet för spetsprojektet *Digitalisering av offentliga tjänster* i regeringsprogrammet för statsminister Juha Sipiläs regering enligt vilket den offentliga förvaltningen förbinder sig att be om samma information av medborgarna och företagen endast en gång.

Statsrådet anser att Finlands nationella målsättning att skapa affärsverksamhet genom digitalisering, automatisering ligger i linje med målen för den föreslagna förordningen. Målet med förslaget verkar var decentraliserade system och ett nätverk av nationella rapporteringssystem, vilket i princip är eftersträvansvärt ur finländskt perspektiv. I förslaget innehåller ändå vissa element som, beroende på hur de genomförs, kan stå i konflikt med Finlands målsättning. It-miljön bör företrädesvis byggas med ett så enkelt koncept som möjligt, så att den inte orsakar oskäliga kostnader.

Statsrådet ser det som viktigt att förslaget tar hänsyn till integritetsskydd, affärssekretess och datasäkerhet.

Enligt förslaget till förordning ska kommissionen upprätta en fullständig förteckning över dataelement på grundval av de unionsrättsakter och internationella rättsakter som räknas upp i bilaga 1. Dessutom kan en medlemsstat begära att kommissionen inför nationella dataelement i förteckningen. Statsrådet anser att den föreslagna förteckningen över dataelement är bra eftersom den kan förenkla arbetet och minska den administrativa bördan för deklaranterna. För Finland är det viktigt att förteckningen över dataelement inkluderar uppgifter om vintersjöfart och farledsavgifter.

Gällande informationsutbyte bör man se till att företag kan göra informationen tillgänglig i ett eget programmeringsgränssnitt och med hjälp av åtkomsthantering ge olika aktörer åtkomst till behövlig information. Det är viktigt att säkerställa att det med hjälp av gränssnittsmodulen för rapportering är möjligt att använda programmeringsgränssnitt.

I kapitel IV i förslaget till förordning föreskrivs om gemensamma tjänster, inklusive ett system för användar- och åtkomstförvaltning, en EmEKS-fartygsdatabas, en gemensam positionsdatabas och en gemensam databas över farligt och förorenande gods. Alla detaljer gällande dessa system och databaser är inte klara i dagens läge. Gällande systemet för användar- och åtkomstförvaltning är det viktigt att besluten om åtkomstbehörigheter fattas nationellt. Gällande databaserna är det viktigt att utgå från befintliga databaser och system och säkerställa driftskompatibiliteten i dem.

Med stöd av den föreslagna förordningen ska kommissionen genom delegering få befogenhet att utfärda bestämmelser som är preciserande och kompletterar bilagorna. Till de delar som delegeringen är befogad anser statsrådet att kommissionen vid precisering och komplettering ska säkerställa att bestämmelserna om delegering är tillräckligt tydliga, välavgränsade och ändamålsenliga. De ovan nämnda synpunkterna gällande elektroniskt informationsutbyte genom en decentraliserad lösning, utnyttjande av internationella rättsakter och standarder samt avhjälpande av den administrativa bördan bör speciellt beaktas i fråga om de delegerade behörigheter som avses i förordningen.

Statsrådet påpekar att förslaget till förordning innehåller oklara formuleringar, som beskrivits ovan, samt krav som specificeras genom genomförandeakter efter att förordningen har antagits gällande

- den gränssnittsmodul som kommissionen tar fram för det nationella rapporteringssystemet, inklusive modifikationer av it-systemen och kostnader för detta,
- den fullständiga förteckning över dataelement som ska användas vid rapportering,
- harmoniserade webbadresser och supportsidor för de nationella enda kontaktpunkterna,
- det gemensamma systemet för användare och åtkomstförvaltning för de nationella enda kontaktpunkterna.

Vid den fortsatta beredningen bör man sträva efter att förtydliga bestämmelserna speciellt om de frågor som diskuterats ovan och på så sätt göra det möjligt att bedöma huruvida de nationella åtaganden som följer av den föreslagna förordningen kan uppfyllas, speciellt gällande behovet av att ersätta eller se över det nationella rapporteringssystemet.

10. Författarens kontaktuppgifter

Kari Saari

Kommunikationsministeriet tfn 050 558 7461