



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 17.5.2018  
COM(2018) 278 final

2018/0139 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Einrichtung eines Single-Window-Umfelds für den europäischen Seeverkehr und  
zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU**

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

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **• Gründe und Ziele des Vorschlags**

Der technologische Wandel betrifft alle Teile der Gesellschaft und der Wirtschaft und verändert das Leben der EU-Bürger. Auch der Verkehr ist von dieser Entwicklung nicht ausgenommen. Neue Technologien verändern die Mobilitätslandschaft radikal. Diese Situation konfrontiert die EU und ihre Wirtschaftsbranchen mit der Herausforderung, dass sie sich in den Bereichen Innovation, Digitalisierung und Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen eine globale Führungsrolle sichern müssen. Die Kommission hat daher ein breit angelegtes Konzept in Form der drei Mobilitätspakete „Europa in Bewegung“ vorgelegt, um sicherzustellen, dass diese politischen Prioritäten in den Mobilitätsstrategien der EU zum Tragen kommen.

Im Sinne der Strategie für emissionsarme Mobilität nahm die Kommission im Mai und im November 2017 zwei Mobilitätspakete an. In diesen Paketen wird eine positive Agenda für die Umsetzung der Strategie für emissionsarme Mobilität und für einen reibungslosen Übergang zu einer sauberen, wettbewerbsfähigen und vernetzten Mobilität für alle entwickelt. Das Europäische Parlament und der Rat sollten eine zügige Annahme dieser Vorschläge gewährleisten.

Diese Initiative ist Teil des dritten Pakets „Europa in Bewegung“, das auf der neuen Strategie für die europäische Industriepolitik vom September 2017 aufbaut und den Prozess abschließt, der es Europa ermöglichen soll, den vollen Nutzen aus der Modernisierung der Mobilität zu ziehen. Das Mobilitätssystem der Zukunft muss für alle EU-Bürger sicher, sauber und effizient sein. Dabei soll erreicht werden, dass die Mobilität in Europa sicherer und zugänglicher und die europäische Industrie wettbewerbsfähiger wird, dass die europäischen Arbeitsplätze krisenfester werden und dass Europa umweltfreundlicher und für die Bewältigung des Klimawandels besser gerüstet ist. All dies wird das uneingeschränkte Engagement der EU, der Mitgliedstaaten und der Interessenträger erfordern, auch beim Ausbau der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

Verkehrsunternehmen im Seeverkehr unterliegen zahlreichen rechtlichen Meldeformalitäten bei jedem Anlaufen oder Verlassen eines Hafens. Da diese Meldeformalitäten nicht harmonisiert sind, weder zwischen unterschiedlichen Politikbereichen innerhalb der Mitgliedstaaten noch zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten, entsteht für diese Unternehmen ein hoher Verwaltungsaufwand. In der EU werden jährlich über zwei Millionen Hafenanläufe verzeichnet. Das Personal der Seeverkehrsunternehmen verwendet derzeit jährlich etwa 4,6 Millionen Stunden auf die Erledigung der Meldeformalitäten.

Der Europäische Rat hob das Problem in seiner Erklärung von Valletta zur Seeverkehrspolitik von 2017<sup>1</sup> und in den Schlussfolgerungen des Rates vom 8. Juni 2017<sup>2</sup> zu den Prioritäten für

---

<sup>1</sup> Erklärung von Valletta: *Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2020: Wettbewerbsfähigkeit, Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, Digitalisierung im Hinblick auf globale Vernetzung, einen effizienten Binnenmarkt und ein maritimes Cluster von Weltrang*, Valletta, 29. März 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> Schlussfolgerungen des Rates zum Thema *Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2020: Wettbewerbsfähigkeit, Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, Digitalisierung im Hinblick auf globale*

die Seeverkehrspolitik der EU bis 2020 hervor. Er unterstrich die Notwendigkeit einer Verringerung des Verwaltungsaufwandes für den Seeverkehr durch Einführung vereinfachter, digitalisierter und harmonisierter Meldeverfahren für Schiffe. Der Rat wiederholte diese Botschaft nochmals in seinen Schlussfolgerungen zur Digitalisierung des Verkehrs vom 5. Dezember 2017<sup>3</sup>. Auch die Seeverkehrsunternehmen äußern sich sehr besorgt über die derzeitige Situation.

Das Problem wurde in einer Bewertung der Richtlinie 2010/65/EU über Meldeformalitäten genauer untersucht, die im Zeitraum 2016-2017 im Rahmen des Fitness-Checks (Eignungsprüfung) zur Seeverkehrspolitik der EU stattfand. Diese Bewertung bestätigte die Einschätzung des Problems.

Ziel dieses Vorschlags ist es, gegen das Harmonisierungsdefizit bei den Meldeformalitäten für Schiffe vorzugehen. Beim vorgeschlagenen neuen Single-Window-Umfeld für den europäischen Seeverkehr werden alle Meldeformalitäten im Zusammenhang mit Hafenanläufen koordiniert und harmonisiert zusammengeführt. Dies wird zu Verbesserungen bei der Interoperabilität und der Vernetzung zwischen den einschlägigen Systemen führen und es ermöglichen, dass Daten bei Bedarf effizienter ausgetauscht und wiederverwendet werden können.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Der Vorschlag ergänzt und unterstützt die allgemeinen Zielsetzungen der EU-Verkehrspolitik. Er ist ein bedeutender Beitrag zur Initiative für einen europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen und unterstützt sowohl die EU-Politik zur Verringerung der Emissionen aus dem Verkehrssektor als auch die EU-Sozialagenda für den Verkehr.

Er ist ferner eng verknüpft und kohärent mit der Richtlinie über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr<sup>4</sup>. Der Vorschlag steht außerdem in Übereinstimmung mit der Initiative für elektronische Informationen im Güterverkehr in Bezug auf die Akzeptanz von Informationen über den Güterverkehr und Zertifikaten in digitalem Format durch Behörden, die im Hinterland der EU verkehrsbezogene Inspektionen durchführen.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag unterstützt die Ziele des REFIT-Programms der Europäischen Kommission, in Bezug auf die Verringerung von Verwaltungsaufwand und die Vereinfachung. Er entspricht den allgemeinen Zielsetzungen der Kommission im Hinblick auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes und die Erhöhung der Effizienz durch Digitalisierung.

---

*Vernetzung, einen effizienten Binnenmarkt und ein maritimes Cluster von Weltrang*, vom Rat angenommen auf seiner 3545. Tagung am 8. Juni 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9976-2017-INIT/de/pdf>

<sup>3</sup> Schlussfolgerungen des Rates zur Digitalisierung des Verkehrs, angenommen auf seiner 3581. Tagung am 5. Dezember 2017 <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15431-2017-INIT/de/pdf>

<sup>4</sup> Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

Ganz konkret leistet der Vorschlag durch die Schaffung der Voraussetzungen für ein besser vernetztes Meldeumfeld für Verkehrs- und Zollformalitäten auch einen Beitrag zu den Digitalisierungsbestrebungen im Rahmen des Zollkodex der Union.

## **2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT**

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die Maßnahme ist Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags: „Das Europäische Parlament und der Rat können gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren geeignete Vorschriften für die Seeschifffahrt und die Luftfahrt erlassen.“

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Der Binnenmarkt ist für den Seeverkehr von enormer Bedeutung: nur 9 % des Seehandels der EU werden auf nationaler Ebene abgewickelt, 25 % innerhalb der EU und 66 % außerhalb der EU. Darüber hinaus sind die Häfen nicht der Endbestimmungsort der im Seeverkehr beförderten Waren. Über Hinterlandanbindungen gelangt ein großer Anteil der Waren aus einem anderen Mitgliedstaat in den Hafen oder wird von dort in einen anderen Mitgliedstaat weiterbefördert. Daher liegt es im Interesse der EU, dass die Hafenbesuche reibungslos verlaufen, sowohl zum allgemeinen Nutzen des Binnenverkehrsmarktes sowie zur Steigerung der Rentabilität der beträchtlichen wirtschaftlichen Investitionen und zur Wahrung der grenzübergreifenden Geschäftsinteressen im Zusammenhang mit dem Sektor.

Eine Harmonisierung der Meldeformalitäten für Seeverkehrsunternehmen in Bezug auf Hafenbesuche allein durch Maßnahmen auf nationaler oder internationaler Ebene ist kaum denkbar. Es gibt kein internationales Forum für die Verabschiedung verbindlicher Vorschriften mit einem derart weit gefassten Anwendungsbereich.

Auch haben bisherige Erfahrungen die Unzulänglichkeit freiwilliger Harmonisierungsmaßnahmen deutlich gemacht. Durch die bestehenden nicht verbindlichen Leitlinien und regelmäßigen Interaktionen zwischen Mitgliedstaaten konnte die Situation nicht verbessert werden, auch konnten auf diese Weise keine harmonisierten Schnittstellen, Datenformate oder Meldeverfahren etabliert werden.

Folglich ist die EU die Ebene, auf der das Problem in Angriff genommen werden sollte. Das Problem hat grenzübergreifenden Charakter, und echte Lösungen verlangen einen kohärenten und gemeinsam angewendeten Rahmen, der gesamteuropäischen Erfordernissen gerecht wird.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag ist so angelegt, dass unverhältnismäßige Belastungen für die Seeverkehrsunternehmen vermieden werden. Er baut auf der bestehenden Struktur der nationalen „Single Windows“ (NSW) und internationalen sowie EU-Normen und Datenformaten auf. Daher werden die Kosten für Mitgliedstaaten und Interessenträger der Branche begrenzt sein; außerdem werden diese Kosten durch die direkten und indirekten Vorteile eines geringeren Verwaltungsaufwands und eines effizienteren Informationsaustauschs bei weitem aufgewogen. Die Folgenabschätzung zur Kostenwirksamkeit, Effektivität und Angemessenheit des Vorschlags ergab, dass der Vorschlag mit einem erheblichen Mehrwert verbunden ist.

Der Vorschlag geht nicht über das zur Verwirklichung der verfolgten Ziele erforderliche Maß hinaus. Der Vorschlag setzt bei den Hauptursachen des Problems an und bietet eine dezentralisierte und zugleich harmonisierte Lösung. Die EU und die Mitgliedstaaten werden gemeinsam die Verantwortung für das Meldeumfeld übernehmen.

- **Wahl des Instruments**

Die Folgenabschätzung ergab, dass die Richtlinie 2010/65/EU überarbeitet werden muss, damit ihre Ziele erreicht werden können. Eine Verordnung ist das geeignete Instrument, um eine effektive Harmonisierung der Schnittstellen, Datenformate und Meldeverfahren zu gewährleisten und sicherzustellen, dass diese Maßnahmen kohärent und transparent durchgeführt werden.

In Anbetracht des technischen Charakters der Initiative und der wahrscheinlichen Notwendigkeit einer regelmäßigen Anpassung an technische und rechtliche Veränderungen werden auch Durchführungsmaßnahmen vorgeschlagen.

### **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNGEN, DER BERATUNGEN MIT INTERESSENTRÄGERN UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfung bestehender Rechtsvorschriften**

Bei der Bewertung in den Jahren 2016 und 2017 im Rahmen der Eignungsprüfung der Seeverkehrspolitik zeigte sich, dass die Richtlinie 2010/65/EU nicht effektiv bzw. effizient genug ist, obwohl ihre Ziele nach wie vor sehr relevant sind. In der Schlussfolgerung wurde hervorgehoben, dass erheblicher Raum für weitere Vereinfachungen und für die Verringerung des Verwaltungsaufwandes für die Seeverkehrsunternehmen besteht.

Drei Probleme wurden herausgearbeitet: Erstens besteht ein Harmonisierungsdefizit zwischen den nationalen „Single Windows“ (NSW) für schiffsbezogene Meldungen. Es bestehen Unterschiede bei Schnittstellen, Datenformaten und Meldeverfahren zwischen den Mitgliedstaaten und mitunter sogar zwischen Häfen. Die Richtlinie 2010/65/EU enthält keine verbindlichen Vorschriften für die NSW. Dies hat zu einem sehr uneinheitlichen und fragmentierten Meldeumfeld geführt.

Zweitens werden bei dem bestehenden System zur Koordinierung der Meldungen über die NSW nur einige der für Schiffe geltenden rechtlichen Meldeverpflichtungen einbezogen. Nationale und lokale Meldeverpflichtungen müssen oft über andere Kanäle abgewickelt werden als die NSW. Für andere EU-Meldeformalitäten, z. B. die meisten Zollformalitäten, existieren spezielle nationale und transeuropäische IT-Systeme.

Drittens ist das Umfeld für den Datenaustausch in den meisten Mitgliedstaaten und innerhalb der EU als Ganzes ineffizient. Deshalb müssen die Seeverkehrsunternehmen die gleiche Angabe für einen Hafenbesuch oftmals mehrfach übermitteln. Wäre der Informationsaustausch zwischen den Behörden effizienter, könnten solche Doppelmeldungen vermieden werden - gemäß dem EU-Ziel, nach dem Grundsatz der „einmaligen Meldung“ zu verfahren.

- **Konsultationen der Interessenträger**

Diese Konsultationen standen im Zeichen der Leitlinien für eine bessere Rechtsetzung. Vom 25. Oktober 2017 bis zum 18. Januar 2018 fand eine öffentliche Konsultation statt. Der Fragebogen stand in allen EU-Amtssprachen zur Verfügung. Insgesamt gingen 91 Reaktionen

ein. Parallel zu dieser öffentlichen Konsultation wurden spezifische und gezielte Konsultationen im Rahmen von Workshops, Interviews und anderen Veranstaltungen sowie durch einen detaillierteren Fragebogen für die wichtigsten Gruppen von Interessenträgern durchgeführt. An dem Konsultationsprozess beteiligten sich 418 Interessenträger.

Das KMU-Netz wurde für eine besondere Anstrengung genutzt, um kleine und mittlere Unternehmen (KMU) im Seeverkehrssektor anzusprechen und sie auf die Gelegenheit hinzuweisen, sich an der Konsultation zu beteiligen. Die Kommission forderte auch die zuständigen europäischen Sozialpartner (Berufsverbände und Gewerkschaften des Seeverkehrssektors<sup>5</sup>) zur Teilnahme an der Konsultation auf.

Die Konsultationen der Interessenträger bestätigten die bisherige Analyse des Problems und ermöglichten ein differenziertes Bild darüber, welche Optionen von welchen Gruppen von Interessenträgern bevorzugt werden. Interessenträger der meisten Kategorien plädierten für ein integriertes und umfassendes Meldeumfeld sowohl für den Zoll- als auch den Verkehrsbereich. Von den Teilnehmern der öffentlichen Konsultation erachteten 82 % eine Behandlung der Problematik auf EU-Ebene als am effizientesten. Die meisten Interessenträger gaben als wichtigste Priorität die Harmonisierung auf EU-Ebene an, da diese erhebliche Vorteile bringen und die Verringerung des Verwaltungsaufwandes ermöglichen könne. Als weitere Prioritäten wurden mehr Klarheit beim Datenschutz und mehr Effizienz bei Datenflüssen und beim Datenaustausch genannt.

Seeverkehrsunternehmen sowie Transport- und Frachtagenten zogen eine zentralisierte Lösung der Harmonisierung vor, während Mitgliedstaats- und Hafenbehörden eine Lösung auf der Grundlage der bestehenden NSW befürworteten.

Nach einer sorgfältigen Betrachtung und Analyse der Beiträge schlägt die Kommission eine Kompromisslösung vor, die eine Harmonisierung auf der Basis der dezentralen aber vernetzten NSW gewährleistet.

- **Heranziehung und Nutzung von Informationen/Fachwissen**

Der Vorschlag basiert auf den ermittelten Fakten, den von einschlägigen Experten bereitgestellten Informationen und auf Wirtschaftsmodellen für Kosten- und Nutzenbewertungen, einschließlich der Modellierung indirekter Auswirkungen und der projizierten Verkehrsverlagerung von der Straße auf Wasser- und Seewege. Ein Team aus externen Beratern erstellte eine unterstützende Studie zu Kosten und Auswirkungen.

Experten der Kommission aus unterschiedlichen Politikbereichen waren eng eingebunden, um die Komplementarität und die Kohärenz zwischen der Initiative für das Umfeld der Meldeformalitäten und anderen Maßnahmenbereichen der EU-Politik (z. B. eGovernment-Bausteine, Zollpolitik, Datenschutzfragen) sicherzustellen.

- **Folgenabschätzung**

Nachdem zwei Optionen in der ersten Bewertungsrunde verworfen worden waren, konzentrierte sich die Folgenabschätzung auf die detaillierte Prüfung weiterer sechs Politikoptionen. Die Optionen ergeben sich aus den jeweiligen Entscheidungen über die beiden folgenden Hauptkomponenten: Instrument für die Gewährleistung der Harmonisierung und Umfang der in den harmonisierten Datensatz einzubeziehenden Daten/Meldungen.

---

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



Es wurden drei realistische Optionen für die Harmonisierungsarchitektur analysiert:

- (a) verbindliche technische Spezifikationen für harmonisierte Meldeportale, die den NSW vorgeschaltet sind (die Mitgliedstaaten behalten die volle Zuständigkeit für die NSW),
- (b) harmonisierte Meldeportale, die den NSW vorgeschaltet sind, basierend auf einer auf EU-Ebene entwickelten gemeinsamen IT-Lösung für ein Modul, das mit den einzelnen NSW verbunden ist (gemeinsame Zuständigkeit von EU und Mitgliedstaat), oder
- (c) ein zentrales Meldeportal auf EU-Ebene (Zuständigkeit der EU).

Der Umfang kann entweder 1) umfassend oder 2) begrenzt sein. Ein umfassender Umfang bedeutet die Einbeziehung sowohl von Zoll- als auch Verkehrsmeldungen, ein begrenzter Umfang die Trennung zwischen dem Meldeumfeld für den **Verkehr** und dem Umfeld für Zollmeldungen.

|  | <b>A:</b><br><i>Harmonisierte<br/>NSW-Portale:<br/>technische<br/>Spezifikationen</i> | <b>B:</b><br><i>Harmonisierte<br/>NSW-Portale:<br/>gemeinsame<br/>IT-Lösung</i> | <b>C:</b><br><i>Zentrales<br/>Meldeportal</i> | <b>D:</b> <i>Verbindliche PCS<br/>(Hafengemeinschaftssysteme)<br/>(verworfen)</i> |
|--|---|---|---|---|
| <b>1. Umfassende<br/>Lösung für ein<br/>einziges<br/>Zugangsportal</b> | Option A1   | Option B1   | Option C1                                     | <i>Option D1</i>  |
| <b>2. Getrennte<br/>Zugangsportale<br/>für<br/>Zoll/Seeverkehr</b>     | Option A2   | Option B2   | Option C2                                     | <i>Option D2</i>  |

Die Option einer Harmonisierung auf der Grundlage eines Systems verbindlicher Hafengemeinschaftssysteme (gewerbliche Plattformen) wurde bereits zu Beginn der Analyse verworfen, da nicht einmal die Hälfte aller Häfen derzeit über solche Systeme verfügen. Es wurde als unverhältnismäßig und unvereinbar mit dem Subsidiaritätsprinzip erachtet, Hafengemeinschaftssysteme verbindlich vorzuschreiben. Diese Maßnahme hätte außerdem hohe zusätzliche Kosten für die Mitgliedstaaten und die Branche bedeutet.

Die angestrebte Hauptwirkung der analysierten Optionen ist die Verringerung des Verwaltungsaufwands für die Seeverkehrsunternehmen. Dies wird die Verbesserung der Effizienz und der Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs ermöglichen und wahrscheinlich zu einer leichten Verlagerung zwischen Verkehrsträgern führen (von der Straße auf Wasser- und Seewege). Die Maßnahme wird auch zu einer qualitativen Aufwertung des Tätigkeit des Kapitäns führen und diesen Beruf attraktiver machen. Die Nutzeffekte sind in einem Szenario mit umfassendem Umfang wesentlich höher als bei einem Szenario mit begrenztem Umfang.

Die Kosten ergeben sich in erster Linie aus der Notwendigkeit einer Anpassung und Pflege der technischen Spezifikationen und IT-Systeme, die die Grundlage der harmonisierten Meldeportale bilden werden. Verglichen mit den heutigen Basislinienkosten für den Betrieb der NSW müssen die Mitgliedstaaten und die EU eine einmalige Investition tätigen, und die jährlichen Betriebskosten werden geringfügig höher sein. Die Kosten für die Seeverkehrsunternehmen werden weitgehend als vernachlässigbar eingeschätzt.

Die Akzeptanz für die zentralisierten Optionen C1 und C2 ist bei den Mitgliedstaaten gering und bei den Seeverkehrsunternehmen hoch. Die Mitgliedstaaten bevorzugten die Optionen auf der Grundlage der NSW, die Seeverkehrsunternehmen befürchteten hingegen die Unvereinbarkeit dezentralisierter Optionen mit dem Ziel der Harmonisierung. Die Option B1 war zwar bei den Konsultationen für keine Gruppe von Interessenträgern die erste Wahl, doch stellt sie eine geeignete Kompromissoption dar, die für alle Hauptgruppen von Interessenträgern akzeptabel ist; sie kombiniert einen dezentralisierten Ansatz mit einem vorgelagerten vollständig harmonisierten Umfeld für die Seeverkehrsunternehmen.

Die Optionen B1 und C1 dürften die effektivsten sein, da sie alle problematischen Aspekte aufgreifen und die besten Aussichten auf eine vollständige Harmonisierung der Schnittstellen und Datenformate bieten. Die Optionen B1 und B2 sind mit weniger Risiken behaftet als die Optionen C1 und C2.

Die Option B2 würde die geringsten Kosten bei der Umsetzung verursachen, jedoch auch wesentlich geringere Nutzeffekte für die Seeverkehrsunternehmen mit sich bringen (Kompromisse). Option B1 gewährleistet das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die Kosten-Nutzen-Ergebnisse sind für alle Optionen eindeutig positiv.

Die bevorzugte Option aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses, der Akzeptanz seitens der Interessenträger und der erwarteten Effektivität und Risikoeinstufung ist daher die **Option B1**. Bei dieser Option werden zusätzliche Kosten von insgesamt 29,4 Mio. EUR zwischen 2020 und 2030 sowie neue Nutzeffekte durch Einsparung von 22-25 Mio. Arbeitsstunden des Personals im gleichen Zeitraum erwartet. Diese Option verspricht den größten Nutzen bei akzeptablen Kosten. Sie wird es ermöglichen, ein harmonisiertes Umfeld für Meldeformalitäten zu schaffen, den bestehenden Rahmen der NSW zu erhalten und bereits getätigte Investitionen zu nutzen. Die Belastungen für die Mitgliedstaaten werden so gering wie möglich gehalten, indem für alle das gleiche auf EU-Ebene entwickelte Software-Paket bereitgestellt wird.

Der Bericht über die Folgenabschätzung wurde mit dem Ausschuss für Regulierungskontrolle der Kommission erörtert, der eine befürwortende Stellungnahme mit Bemerkungen abgegeben hat<sup>6</sup>.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Da es sich um die Revision einer bestehenden Rechtsvorschrift handelt, die in das Programm der Kommission zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) einbezogen ist, hat die Kommission Möglichkeiten für Vereinfachungen und die Verringerung von Aufwand geprüft. Die Analyse ergab ein erhebliches Potenzial für

---

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



Vereinfachungen und Effizienzverbesserungen durch die Verringerung des Verwaltungsaufwandes für die Seeverkehrsunternehmen, die im Hinblick auf Hafenbesuche bestimmten rechtlichen Verpflichtungen unterliegen.

Der Verwaltungsaufwand dürfte geringer werden durch: 1) harmonisierte Schnittstellen, Verfahren und Datenformate; 2) die Bereitstellung eines einzigen Zugangspunkts für Meldeformalitäten; 3) effizientere Wiederverwendung von Daten, sodass eine einmalige Berichterstattung ermöglicht und doppelte Berichterstattung eliminiert wird. Ein umfassender Koordinierungsmechanismus für alle Meldeformalitäten, die Seeverkehrsunternehmen bei Hafenbesuchen einzuhalten haben, sowie vollständig harmonisierte Datenformate, Meldeverfahren und Schnittstellen, werden es dem Personal ermöglichen, erheblich mehr Zeit für andere Aufgaben zu verwenden, vor allem für das Kerngeschäft sowie für Sicherheit und Gefahrenabwehr.

Die Quantifizierung der Vereinfachungselemente ergab geschätzte **22-25 Millionen Arbeitsstunden des Personals im Zeitraum 2020-2030 im Wert von 625-720 Mio. EUR** für die Verkehrsunternehmen.

Von den vereinfachten und harmonisierten Meldeverfahren werden insbesondere kleine und mittlere Unternehmen sowie Kleinstunternehmen profitieren, bei denen sich ineffiziente Verwaltungsverfahren und eine Vergeudung der Arbeitszeit des Personals besonders stark auswirken.

In Übereinstimmung mit der Prüfung der digitalen Eignung („Digital Check“) trägt der Vorschlag auch zur Digitalisierung und zur Verbesserung der Informationsflüsse bei.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat Auswirkungen auf das Recht auf den Schutz personenbezogener Daten, das in Artikel 8 der Charta verankert ist. Jede Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen des Vorschlags muss in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der EU über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere der Datenschutz-Grundverordnung, erfolgen.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Die bevorzugte Option wird für die Kommission Auswirkungen auf den Haushalt zur Folge haben. Die erwarteten Kosten für die Entwicklung von IT-Diensten und -Systemen werden in den 11 Jahren des Zeitraums 2020 - 2030 bis zu 13,5 Mio. EUR betragen. Die Kommission schlägt die Deckung ihrer Kosten durch die Haushaltslinie 06 02 05 „*Unterstützende Tätigkeiten für die Europäische Verkehrspolitik und Passagierrechte einschließlich Kommunikationstätigkeiten*“ vor.

Aus dem EU-Haushalt werden innerhalb des laufenden mehrjährigen Finanzrahmens werden keine zusätzlichen Haushaltsmittel oder personellen Ressourcen benötigt werden. Diese Initiative berührt nicht den Vorschlag der Kommission zum nächsten mehrjährigen Finanzrahmen.

## **5. WEITERE ANGABEN**

- **Durchführungspläne sowie Überwachungs-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Kommission wird die Fortschritte, Auswirkungen und Ergebnisse dieser Initiative mit Hilfe geeigneter Überwachungs- und Bewertungsmechanismen verfolgen. Diese werden es ermöglichen, die Fortschritte in Bezug auf die Einzelziele des neuen Vorschlags zu messen.

Bei Informationensersuchen (Berichte, Beantwortung von Fragebögen) wird sorgfältig auf Ausgewogenheit geachtet, um unverhältnismäßige Zusatzbelastungen der Interessenträger durch neue Berichtspflichten zu vermeiden.

Ein Bewertungsbericht auf der Grundlage der in der Folgenabschätzung ermittelten Indikatoren sollte den ersten Schritt darstellen. Anschließend sollte eine Bewertungsphase folgen. Fünf Jahre nach dem Datum der Umsetzung des Vorschlags für eine Rechtsvorschrift wird die Kommission im Rahmen einer Prüfung feststellen, ob die Ziele der Initiative erreicht wurden. Dies wird auf der Grundlage von Berichten der Mitgliedstaaten, Befragungen der Interessenträger und anderer Arten von Informationen (z. B. Beschwerden) von den Seeverkehrsunternehmen geschehen. Die Ergebnisse der Bewertung werden in künftige Entscheidungsprozesse einfließen, um die erforderlichen Anpassungen für die Erreichung der gesetzten Ziele zu gewährleisten.

- **Ausführliche Erläuterung der einzelnen Bestimmungen des Vorschlags**

Der Vorschlag ist in sechs Kapitel gegliedert, davon enthält das erste den allgemeinen Anwendungsbereich und das letzte eine Reihe von übergreifenden Bestimmungen. In den Kapiteln II - IV werden detaillierte Angaben zum Anwendungsbereich und zu den technischen Instrumenten vorgelegt, in Kapitel V werden die allgemeinen Durchführungsmodalitäten für das Single-Window-Umfeld für den europäischen Seeverkehr (EMSWe) dargestellt.

- I. Allgemeine Bestimmungen
- II. EMSWe-Datensatz
- III. Bereitstellung von Informationen
- IV. Gemeinsame Dienste
- V. Koordinierung der EMSWe-Tätigkeiten
- VI. Schlussbestimmungen

Vorschlag für eine

## VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

### zur Einrichtung eines Single-Window-Umfelds für den europäischen Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —  
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,  
auf Vorschlag der Europäischen Kommission,  
nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,  
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>7</sup>,  
nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>8</sup>,  
gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,  
in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um den Seeverkehr zu erleichtern, verlangt die Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>9</sup> von den Mitgliedstaaten zu akzeptieren, dass die Erfüllung der Meldeverpflichtungen für Schiffe, die Häfen in der Union anlaufen oder aus solchen Häfen auslaufen, in elektronischer Form erfolgt, und dafür zu sorgen, dass die Informationen über ein einziges Fenster („Single Window“) übermittelt werden.
- (2) Der Seeverkehr bildet das Rückgrat des Handels und der Kommunikation innerhalb des Binnenmarkts und darüber hinaus. Zur Erleichterung des Seeverkehrs und weiteren Verringerung des Verwaltungsaufwands für die Schifffahrtsunternehmen sollten die Informationsverfahren für die Erfüllung der Meldeverpflichtungen, die sich aus Rechtsakten der Union und nationalen Gesetzen der Mitgliedstaaten für die Schifffahrtsunternehmen ergeben, weiter vereinfacht und harmonisiert werden.
- (3) Ziel dieser Verordnung ist es, die Übermittlung von Informationen zu erleichtern. Die Anwendung dieser Verordnung sollte keine inhaltlichen Änderungen der Meldeverpflichtungen zur Folge haben und die anschließende Speicherung und Verarbeitung von Informationen auf Ebene der Union oder der Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigen.
- (4) Die nationalen Single Windows (NSW) in den einzelnen Mitgliedstaaten sollten als Grundlage für das Single-Window-Umfeld für den europäischen Seeverkehr

<sup>7</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>8</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>9</sup> Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG (ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1).

(„EMSWe“) weiter bestehen bleiben. Die NSW sollten eine umfassende Meldeanlaufstelle für die Seeverkehrsunternehmen sein und dazu dienen, Daten von den Anmeldern zu erfassen und an alle beteiligten zuständigen Behörden zu verteilen.

- (5) Die Benutzerschnittstellen dieser NSW aufseiten der Anmelder sollten auf Unionsebene harmonisiert werden, um die Meldeformalitäten zu vereinfachen und den Verwaltungsaufwand weiter zu verringern. Diese Harmonisierung sollte dadurch erreicht werden, indem jedes NSW eine auf Unionsebene entwickelte einheitliche Schnittstellen-Software für den Austausch von Informationen zwischen den Systemen anwendet. Die Mitgliedstaaten sollten für die Integration und die Verwaltung dieses Schnittstellenmoduls sowie für die regelmäßige und zeitnahe Aktualisierung der Software verantwortlich sein, wenn von der Kommission neue Versionen bereitgestellt werden. Die Kommission sollte das Modul entwickeln und bei Bedarf Aktualisierungen vornehmen.
- (6) Neue digitale Technologien bieten zunehmend Möglichkeiten, die Effizienz des Seeverkehrssektors zu steigern und Verwaltungslasten zu verringern. Damit die Vorteile dieser neuen Technologien so früh wie möglich zum Tragen kommen, sollte die Kommission ermächtigt werden, die technischen Spezifikationen, Normen und Verfahren für das harmonisierte Meldeumfeld im Wege von Durchführungsrechtsakten zu ändern. Bei der Überprüfung dieser Verordnung sollten auch neue Technologien berücksichtigt werden.
- (7) Die Anmelder sollten über leicht zugängliche und benutzerfreundliche nationale Websites mit einheitlichem Erscheinungsbild angemessen unterstützt und über die Verfahren und technischen Anforderungen im Zusammenhang mit der Nutzung der NSW informiert werden.
- (8) Das Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs („FAL-Übereinkommen“)<sup>10</sup> sieht vor, dass die Behörden in jedem Fall nur die wesentlichen Meldedaten verlangen und die Anzahl der Positionen auf ein Minimum beschränken sollten.
- (9) Um das Funktionieren des EMSWe zu ermöglichen, muss ein umfassender EMSWe-Datensatz erstellt werden, der alle Informationselemente enthalten sollte, die von den nationalen Behörden oder Hafenbetreibern für administrative oder betriebliche Zwecke angefordert werden können, wenn ein Schiff einen Hafen anläuft. Wegen des unterschiedlichen Umfangs der Meldeverpflichtungen in den einzelnen Mitgliedstaaten sollten die NSW so konzipiert sein, dass sie den EMSWe-Datensatz ohne Änderungen entgegennehmen und alle sonstigen Informationen, die für den jeweiligen Mitgliedstaat nicht relevant sind, ignorieren können.
- (10) Die einschlägigen Meldeverpflichtungen in den Rechtsakten der Union und internationalen Rechtsvorschriften sollten im Anhang dieser Verordnung aufgeführt werden. Diese Meldeverpflichtungen sollten die Grundlage für die Erstellung eines umfassenden EMSWe-Datensatzes bilden. Der Anhang sollte eine explizite Bezugnahme auf die einschlägigen Kategorien von Meldeverpflichtungen auf nationaler Ebene enthalten und die Mitgliedstaaten sollten die Kommission darum ersuchen können, den EMSWe-Datensatz auf der Grundlage der in ihren nationalen

---

<sup>10</sup> Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs („FAL-Übereinkommen“) vom 9. April 1965, geändert am 8. April 2016, Standard 1.1.

Rechtsvorschriften enthaltenen Meldeverpflichtungen zu ändern. In dem Rechtsakt der Union, mit dem der EMSWe-Datensatz aufgrund einer in den nationalen Rechtsvorschriften enthaltenen Meldeverpflichtung geändert wird, sollte explizit auf die betreffende nationale Rechtsvorschrift Bezug genommen werden.

- (11) Werden Informationen von den NSW an die zuständigen Behörden verteilt, so muss die Übermittlung den gemeinsamen Datenanforderungen, Formaten und Codes für die Meldeverpflichtungen und -förmlichkeiten gemäß den im Anhang aufgeführten Rechtsvorschriften der Union entsprechen und über die darin festgelegten IT-Systeme, z. B. die in Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 genannten Mittel der elektronischen Datenverarbeitung, erfolgen.
- (12) Bei der Durchführung dieser Verordnung sollten die auf nationaler Ebene und auf Unionsebene eingerichteten SafeSeaNet-Systeme berücksichtigt werden, die im Einklang mit der Richtlinie 2002/59 auch weiterhin den Austausch und die Verteilung der über das NSW entgegengenommenen Informationen zwischen den Mitgliedstaaten erleichtern sollten.
- (13) Häfen sind nicht der Endbestimmungsort von Waren. Die Effizienz der Hafenaufenthalte von Schiffen hat Auswirkungen auf die gesamte Logistikkette, wenn Güter und Personen in die Häfen und aus ihnen heraus befördert werden. Um die Interoperabilität und Multimodalität des Seeverkehrs und dessen reibungslose Integration in die gesamte Logistikkette zu gewährleisten und andere Verkehrsträger zu unterstützen, sollten die NSW den Austausch relevanter Informationen, z. B. Einlauf- und Auslaufzeiten, ermöglichen und ähnliche Rahmen für die anderen Verkehrsträger entwickelt werden.
- (14) Um den Seeverkehr effizienter zu gestalten und Dopplungen der zu betrieblichen Zwecken zu übermittelnden Schiffsmeldungen bei Anlaufen eines Hafens zu begrenzen, sollten die vom Anmelder über ein NSW abgegebenen Informationen auch bestimmten anderen Stellen wie Hafen- oder Terminalbetreibern zur Verfügung gestellt werden.
- (15) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 ist für Waren, die in das Zollgebiet der Union verbracht werden, eine summarische Eingangsanmeldung abzugeben, die den Zollbehörden elektronisch vorgelegt werden muss. Angesichts der Bedeutung, die die Angaben in der summarischen Eingangsanmeldung für die Beherrschung von Sicherheitsrisiken und finanziellen Risiken haben, wird derzeit ein spezielles elektronisches System für die Übermittlung und Verwaltung der summarischen Eingangsanmeldungen im Zollgebiet der Union entwickelt. Daher wird es nicht möglich sein, summarische Eingangsanmeldungen über die NSW abzugeben. Da aber einige der mit der summarischen Eingangsanmeldung übermittelten Datenelemente auch für die Erfüllung anderer zollrechtlicher und maritimer Meldeformalitäten erforderlich sind, wenn ein Schiff einen Hafen in der Union anläuft, sollte das Single-Window-Umfeld für den europäischen Seeverkehr auch die Datenelemente der summarischen Eingangsanmeldung verarbeiten können. Auch die Möglichkeit, dass die NSW relevante Informationen abfragen können, die bereits mit der summarischen Eingangsanmeldung übermittelt wurden, sollte erwogen werden.
- (16) Um die Wiederverwendung der über die NSW abgegebenen Informationen zu ermöglichen und die Informationsübermittlung für die Anmelder zu vereinfachen, ist es erforderlich, gemeinsame Datenbanken vorzusehen. Eine EMSWe-Schiffsdatenbank sollte eine Referenzliste mit Angaben zu den Schiffen und deren Befreiungen von Meldeformalitäten umfassen, wie sie den jeweiligen NSW gemeldet



wurden. Um Anmeldern die Übermittlung von Informationen zu erleichtern, sollte in einer gemeinsamen Standortdatenbank (Common Location Database, CLD) eine Referenzliste mit Ortscodes geführt werden, in der u. a. der UN-Code für Ortsbezeichnungen in Handel und Transport (UN/LOCODE), SafeSeaNet-spezifische Codes sowie die im Globalen integrierten Schifffahrtssystem (GISIS) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation eingetragenen Codes von Hafenanlagen enthalten sind. Darüber hinaus sollte eine gemeinsame HAZMAT-Datenbank eine Liste gefährlicher und umweltschädlicher Güter enthalten, die den NSW gemäß der geänderten Richtlinie 2002/59/EG und dem FAL-Formular 7 der IMO gemeldet werden müssen, wobei die einschlägigen Datenelemente aus den IMO-Übereinkommen und -Codes zu berücksichtigen sind.

- (17) Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die zuständigen Behörden im Rahmen dieser Verordnung sollte im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates erfolgen. Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Kommission im Rahmen dieser Verordnung sollte im Einklang mit den Bestimmungen der Verordnung [neue Verordnung, die die Verordnung 45/2001 über die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft ersetzt] erfolgen.
- (18) Das EMSWe und die NSW sollten keine weitere Verarbeitung personenbezogener Daten begründen als die, die für ihr Funktionieren erforderlich ist, und sie sollten nicht dazu verwendet werden, neue Zugriffsrechte für personenbezogene Daten zu gewähren.
- (19) Um diese Verordnung durch die Festlegung des EMSWe-Datensatzes und die Bestimmung von Definitionen, Kategorien und Datenspezifikationen für die Datenelemente zu ergänzen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen. Die gleiche Befugnis sollte der Kommission übertragen werden, um den Anhang zur Aufnahme bestehender nationaler Meldeverpflichtungen zu ändern und etwaigen neuen Meldeverpflichtungen, die in Rechtsakten der Union beschlossen wurden, Rechnung zu tragen. Die Kommission sollte sicherstellen, dass die gemeinsamen Datenanforderungen, Formate und Codes, die in den im Anhang aufgeführten Rechtsakten der Union und internationalen Rechtsakten festgelegt sind, eingehalten werden. Besonders wichtig ist auch, dass die Kommission im Zuge der Vorarbeiten geeignete Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt und dass diese Konsultationen nach den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 erfolgen. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte zu gewährleisten, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (20) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden.



Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>11</sup> ausgeübt werden.

- (21)
- (22) Insbesondere sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um den EMSWe-Datensatz anzunehmen und später zu ändern sowie die funktionalen und technischen Spezifikationen, Qualitätskontrollmechanismen und -verfahren für die Einführung, Pflege und Anwendung des harmonisierten Schnittstellenmoduls und die zugehörigen harmonisierten Elemente der NSW zu beschließen. Der Kommission sollten Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um die technischen Spezifikationen, Normen und Verfahren für gemeinsame Dienste des EMSWe zu beschließen.
- (23) Die vorliegende Verordnung sollte sich auf die Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>12</sup> stützen, die die Bedingungen festlegt, zu denen die Mitgliedstaaten bestimmte elektronische Identifizierungsmittel für natürliche und juristische Personen anerkennen, die einem notifizierten elektronischen Identifizierungssystem eines anderen Mitgliedstaats unterliegen. Die Verordnung (EU) Nr. 910/2014 schafft die Voraussetzungen dafür, dass Nutzer ihre elektronischen Identifizierungs- und Authentifizierungsmittel für den Online-Zugang zu öffentlichen Diensten in grenzübergreifenden Situationen nutzen können.
- (24) Die Kommission sollte eine Evaluierung dieser Verordnung vornehmen. Es sollten Informationen gesammelt werden, die als Grundlage für diese Evaluierung dienen und es ermöglichen, die Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung im Hinblick auf die damit verfolgten Ziele zu bewerten.
- (25) Die Richtlinie 2010/65/EU sollte daher mit Wirkung vom Zeitpunkt der Anwendung dieser Verordnung aufgehoben werden.
- (26) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 28 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>13</sup> angehört
- 

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

---

<sup>11</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

<sup>12</sup> Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73).

<sup>13</sup> Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

# Kapitel I

## Allgemeine Bestimmungen

### Artikel 1

#### *Gegenstand und Anwendungsbereich*

Mit dieser Verordnung wird auf der Grundlage der nationalen Single Windows (NSW) ein Rahmen für ein harmonisiertes und interoperables Single-Window-Umfeld für den europäischen Seeverkehr („EMSWe“) geschaffen, um die elektronische Übermittlung von Informationen im Zusammenhang mit den Meldeverpflichtungen für Schiffe beim Einlaufen in einen Hafen der Union sowie beim Aufenthalt in und Auslaufen aus einem solchen Hafen zu erleichtern.

### Artikel 2

#### *Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „Single-Window-Umfeld für den europäischen Seeverkehr“ („EMSWe“): der rechtliche und technische Rahmen für die elektronische Übermittlung von Informationen im Zusammenhang mit den Meldeverpflichtungen und -verfahren für den Hafenaufenthalt in der Union, der aus einem Netz nationaler Single Windows besteht und die harmonisierte Schnittstelle sowie gemeinsame Dienste für die Benutzer- und Zugangsverwaltung, die Schiffsidentifizierung, Ortscodes und Informationen über gefährliche und umweltschädliche Güter umfasst;
- (2) „Meldeverpflichtung“: die gemäß den im Anhang aufgeführten Rechtsakten der Union und internationalen Rechtsakten sowie den dort genannten nationalen Rechtsvorschriften vorgeschriebenen Informationen, die für administrative und betriebliche Zwecke im Zusammenhang mit der Ankunft und dem Aufenthalt von Schiffen in einem Hafen eines Mitgliedstaats sowie dem Auslaufen aus einem solchen Hafen („Hafenaufenthalt“) bereitzustellen sind;
- (3) „Datenelement“: die kleinste Informationseinheit, die eine eindeutige Definition und genaue technische Merkmale wie Format, Länge und Zeichensatz aufweist;
- (4) „Hafengemeinschaftssystem“: ein elektronisches System, das den Austausch betrieblicher oder administrativer Informationen zwischen verschiedenen Akteuren in einem Hafen erleichtert;
- (5) „Anmelder“: der Betreiber des Schiffes oder jede andere den Meldeverpflichtungen unterliegende natürliche oder juristische Person;
- (6) „Datendienstleister“: eine natürliche oder juristische Person, die einem Anmelder im Zusammenhang mit Meldeverpflichtungen Dienstleistungen im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie oder der Dateneingabe erbringt.

## Kapitel II

### EMSWe-Datensatz

#### Artikel 3

##### *Festlegung des EMSWe-Datensatzes*

1. Die Kommission erstellt eine vollständige Liste von Datenelementen („EMSWe-Datensatz“) auf der Grundlage der sich aus den Rechtsakten der Union und den internationalen Rechtsakten gemäß dem Anhang sowie den dort genannten nationalen Rechtsvorschriften ergebenden Meldeverpflichtungen. Die Kommission stellt sicher, dass die gemeinsamen Datenanforderungen, Formate und Codes, die in den im Anhang aufgeführten Rechtsakten der Union festgelegt sind, eingehalten werden.
2. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, nach dem Verfahren gemäß Artikel 18 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung und Änderung des EMSWe-Datensatzes zu ergänzen. In dem delegierten Rechtsakt, mit dem aufgrund einer im nationalen Recht vorgesehenen Meldeverpflichtung ein Datenelement im EMSWe-Datensatz eingefügt oder geändert wird, ist auf die entsprechende nationale Rechtsvorschrift ausdrücklich Bezug zu nehmen.
3. Die Mitgliedstaaten können die Kommission darum ersuchen, aufgrund der im nationalen Recht vorgesehenen Meldeverpflichtungen Datenelemente in den EMSWe-Datensatz aufzunehmen. Spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung teilen die Mitgliedstaaten der Kommission die Bestimmungen der nationalen Rechtsvorschriften und die entsprechenden Meldeverpflichtungen mit den in den EMSWe-Datensatz aufzunehmenden Datenelementen mit. Diese Datenelemente sind genau kenntlich zu machen. Die Kommission prüft anhand dieser Mitteilungen, ob es notwendig ist, ein Datenelement im EMSWe-Datensatz einzufügen oder zu ändern.
4. Der Kommission wird ferner die Befugnis übertragen, nach dem Verfahren gemäß Artikel 18 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um den Anhang zu ändern und Verweise auf eine in einem Rechtsakt der Union oder einem internationalen Rechtsakt vorgesehene Meldeverpflichtung oder Verweise auf nationale Rechtsvorschriften darin aufzunehmen oder anzupassen.

#### Artikel 4

##### *Einholung weiterer Informationen*

1. Beabsichtigt ein Mitgliedstaat im Rahmen seiner nationalen Rechtsvorschriften, eine Meldeverpflichtung einzuführen oder zu ändern, die andere als die im EMSWe-Datensatz enthaltenen Informationen umfassen würde, so teilt der Mitgliedstaat dies der Kommission umgehend mit. In dieser Mitteilung macht der Mitgliedstaat die nicht unter den EMSWe-Datensatz fallenden Informationen genau kenntlich und gibt den vorgesehenen Zeitraum für die Anwendung der betreffenden Meldeverpflichtung an.
2. Die Kommission prüft im Einklang mit Artikel 3 Absatz 2, ob eine Änderung des EMSWe-Datensatzes erforderlich ist.

## **Kapitel III**

### **Bereitstellung von Informationen**

#### *Artikel 5*

##### *Nationale Single Windows (NSW)*

1. Jeder Mitgliedstaat richtet ein NSW ein, in dem gemäß dieser Verordnung und unbeschadet des Artikels 6 unter Verwendung und im Einklang mit dem EMSWe-Datensatz einmalig alle zur Erfüllung der Meldeverpflichtungen erforderlichen Informationen abgegeben werden, damit diese Informationen für die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten bereitgestellt werden.  
  
Die Mitgliedstaaten sind für die Entwicklung, die Verfügbarkeit, die Pflege sowie die Sicherheit und den Betrieb ihrer NSW verantwortlich.
2. Die Kommission entwickelt ein harmonisiertes Meldeschnittstellenmodul für die NSW und hält es auf aktuellem Stand. Dieses Modul bietet auch die Möglichkeit, Informationen zwischen dem vom Anmelder verwendeten Informationssystem und dem NSW auszutauschen.
3. Die Mitgliedstaaten stellen Folgendes sicher:
  - (a) die Kompatibilität des NSW mit dem Meldeschnittstellenmodul;
  - (b) die zeitnahe Integration des Meldeschnittstellenmoduls und späterer Aktualisierungen gemäß den in dem in Absatz 11 genannten Durchführungsrechtsakt festgelegten Umsetzungsterminen;
  - (c) eine Verbindung mit den einschlägigen Systemen der zuständigen Behörden, um die Übermittlung der diesen Behörden zu meldenden Daten über das NSW und an diese Systeme im Einklang mit den Rechtsvorschriften der Union und den nationalen Rechtsvorschriften sowie unter Einhaltung der technischen Spezifikationen dieser Systeme zu ermöglichen;
  - (d) die Bereitstellung einer Website für den Online-Support.
4. Die NSW bieten den Anmeldern auch die Möglichkeit, Informationen in Form elektronischer, auf Unionsebene harmonisierter Tabellen bereitzustellen, und beinhalten auch die Funktion, Meldedatenelemente aus diesen Tabellen zu extrahieren.
5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die verlangten Informationen zu den für die Anwendung der betreffenden Rechtsvorschriften zuständigen Behörden gelangen und auf die Zwecke der jeweiligen Behörde beschränkt sind. Dabei sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die in den im Anhang aufgeführten Rechtsakten der Union enthaltenen Anforderungen an die Übermittlung von Informationen einschließlich personenbezogener Daten eingehalten und gegebenenfalls die in Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 genannten Mittel der elektronischen Datenverarbeitung genutzt werden. Sie gewährleisten auch die Interoperabilität mit den von diesen Behörden verwendeten Informationssystemen.
6. Die NSW bieten den Anmeldern die technische Möglichkeit, Dienstleistungsanbietern im Bestimmungshafen gesondert relevante Informationen zur Verfügung zu stellen.

7. Sind zur Erfüllung der Meldeformalitäten in einem Mitgliedstaat nicht alle Elemente des EMSWe-Datensatzes vorgeschrieben, so nimmt das NSW Meldungen entgegen, die auf die von dem betreffenden Mitgliedstaat verlangten Datenelemente beschränkt sind. Es nimmt auch Meldungen des Anmelders entgegen, die zusätzliche Datenelemente des EMSWe-Datensatzes enthalten.
8. Die Mitgliedstaaten speichern die in ihren NSW abgegebenen Informationen für den Zeitraum, der erforderlich ist, um den Anforderungen dieser Verordnung zu genügen, und, falls die Einhaltung der im Anhang aufgeführten Rechtsakte der Union nur durch Speicherung im NSW gewährleistet werden kann, für den Zeitraum, der für die Einhaltung dieser Rechtsakte erforderlich ist. Sie löschen diese Informationen unmittelbar danach.
9. Die NSW stellen die voraussichtlichen und tatsächlichen Einlauf- und Auslaufzeiten der Schiffe in dem auf Unionsebene harmonisierten elektronischen Format öffentlich zur Verfügung.
10. Die NSW verfügen über einheitliche, auf Unionsebene harmonisierte Internet-Adressen und Support-Websites.
11. Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten Folgendes:
  - (a) die funktionalen und technischen Spezifikationen, Qualitätskontrollmechanismen und -verfahren für die Einführung, Pflege und Anwendung des Meldeschnittstellenmoduls nach Absatz 2;
  - (b) die harmonisierte elektronische Tabelle nach Absatz 4;
  - (c) harmonisierte technische Spezifikationen für die Bereitstellung der Einlauf- und Auslaufzeiten gemäß Absatz 9;
  - (d) ein einheitliches Format für die Internetadressen und eine einheitliche Struktur der Support-Website nach Absatz 10.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 19 Absatz 2 erlassen.

Die Kommission ändert im Wege von Durchführungsrechtsakten die technischen Spezifikationen, Normen und Verfahren, um der Verfügbarkeit neuer Technologien Rechnung zu tragen.

#### *Artikel 6* *Andere Meldesysteme*

1. Die Mitgliedstaaten können den Anmeldern gestatten, die Informationen über andere Meldekanäle, z. B. Hafengemeinschaftssysteme, abzugeben, sofern diese Kanäle für die Anmelder freiwillig sind. In diesem Fall stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die relevanten Informationen über diese anderen Kanäle dem NSW zur Verfügung gestellt werden.
2. Für den Fall, dass eines der in Artikel 5 und Artikel 9 bis 12 genannten elektronischen Systeme vorübergehend ausfällt, richten die Mitgliedstaaten alternative Mittel für die Bereitstellung der Informationen ein.
3. Diese Verordnung steht einem Informationsaustausch zwischen den Zollbehörden der Mitgliedstaaten oder zwischen den Zollbehörden und Wirtschaftsbeteiligten, die die in Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 genannten Mittel der elektronischen Datenverarbeitung verwenden, nicht entgegen.

*Artikel 7*  
*Grundsatz der einmaligen Erfassung*

1. Unbeschadet des Artikels 6 Absatz 3 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass der Anmelder die Informationen nach dieser Verordnung nur einmal je Hafenaufenthalt übermitteln muss und dass die relevanten Informationen im Einklang mit Absatz 2 zur Verfügung gestellt oder wiederverwendet werden.
2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass
  - (a) die einem NSW übermittelten Schiffsidentifizierungsdaten und Angaben zu den Schiffen in der EMSWe-Schiffsdatenbank nach Artikel 10 erfasst und für nachfolgende Hafenaufenthalte innerhalb der Union nicht erneut verlangt werden;
  - (b) alle einschlägigen Informationen, die gemäß dieser Verordnung entgegengenommen werden, den anderen NSW über das SafeSeaNet-System gemäß den technischen Anforderungen der Richtlinie 2002/59/EG zur Verfügung gestellt werden;
  - (c) die beim Auslaufen aus einem Hafen in der Union abgegebenen Meldedaten nicht nochmals während der Reise oder beim Einlaufen in den nächsten Hafen in der Union verlangt werden, sofern das Schiff unterwegs keinen Hafen außerhalb der Union angelaufen hat. Dies gilt nicht für Informationen, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 entgegengenommen werden, es sei denn, diese Verordnung sieht eine solche Möglichkeit vor;
  - (d) die einschlägigen Informationen der summarischen Eingangsanmeldung gemäß Artikel 127 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 den NSW als Referenz zur Verfügung gestellt und gegebenenfalls für andere im Anhang aufgeführte Meldeverpflichtungen wiederverwendet werden.
3. Der Anmelder ist dafür verantwortlich sicherzustellen, dass die nach dieser Verordnung abgegebenen Informationen fristgerecht bereitgestellt werden, richtig und vollständig sind und allen technischen Anforderungen der NSW genügen. Der Anmelder bleibt für die Aktualisierung aller Informationen verantwortlich, falls sich diese nach der Übermittlung ändern.
4. Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Liste der einschlägigen Informationen nach Absatz 2 Buchstaben b, c und d. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 19 Absatz 2 erlassen.

*Artikel 8*  
*Vertraulichkeit*

Im Einklang mit geltendem Unionsrecht oder den anwendbaren nationalen Rechtsvorschriften ergreifen die Mitgliedstaaten alle notwendigen Maßnahmen, um die Vertraulichkeit der nach dieser Verordnung ausgetauschten geschäftlichen und anderen sensiblen Informationen zu wahren.



## Kapitel IV

### Gemeinsame Dienste

#### Artikel 9

##### *Benutzer- und Zugangsverwaltungssystem für das EMSWe*

1. Die Kommission errichtet ein gemeinsames Benutzer- und Zugangsverwaltungssystem für die Anmelder und Datendienstleister, die die NSW nutzen, sowie für die auf die NSW zugreifenden Behörden. Das System sieht eine einmalige auf EU-Ebene anerkannte Nutzerregistrierung, eine gemeinsame Nutzerverwaltung und eine Nutzerüberwachung auf EU-Ebene vor.
2. Für die Zwecke des Zugriffs auf die NSW in verschiedenen Mitgliedstaaten gilt ein im EMSWe-Benutzer- und Zugangsverwaltungssystem registrierter Anmelder oder Datendienstleister als registriert für die NSW aller Mitgliedstaaten.
3. Jeder Mitgliedstaat benennt die nationale Behörde, die für die Nutzerverwaltung der Anmelder und Datendienstleister, einschließlich der Registrierung neuer Nutzer sowie der Änderung und Auflösung bestehender Konten des Nutzerauthentifizierungsinstruments, zuständig ist.
4. Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten die technischen Spezifikationen, Standards und Verfahren für die Einrichtung des in Absatz 1 genannten Instruments zur Erfassung, Speicherung und Bereitstellung von Benutzerdaten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 19 Absatz 2 erlassen.

#### Artikel 10

##### *EMSWe-Schiffsdatenbank*

1. Die Kommission richtet im Einklang mit Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a eine EMSWe-Schiffsdatenbank ein, die eine Liste mit Schiffsidentifizierungsdaten, Angaben zu den Schiffen sowie Aufzeichnungen über deren Befreiungen von Meldeformalitäten enthält.
2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass neue Angaben zu den Schiffen an die EMSWe-Schiffsdatenbank übermittelt werden und diese Informationen zur Erleichterung schiffsbezogener Meldungen verfügbar sind.
3. Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten die technischen Spezifikationen, Standards und Verfahren für die Einrichtung der in Absatz 1 genannten Datenbank zur Erfassung, Speicherung und Bereitstellung der Angaben zu den Schiffen und den Befreiungen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 19 Absatz 2 erlassen.

*Artikel 11*  
*Gemeinsame Standortdatenbank*

1. Die Kommission richtet eine gemeinsame Standortdatenbank ein, die eine Referenzliste der Ortscodes<sup>14</sup> und der in der IMO-Datenbank GISIS eingetragenen Codes von Hafenanlagen enthält.
2. Die Mitgliedstaaten stellen die Informationen aus der Standortdatenbank über die NSW auf nationaler Ebene zur Verfügung.
3. Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten die technischen Spezifikationen, Standards und Verfahren für die Einrichtung der gemeinsamen Standortdatenbank gemäß Absatz 1 zur Erfassung, Speicherung und Bereitstellung der Ortscodes und der Codes von Hafenanlagen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 19 Absatz 2 erlassen.

*Artikel 12*  
*Gemeinsame Datenbank über gefährliche und umweltschädliche Güter*

1. Die Kommission richtet eine gemeinsame HAZMAT-Datenbank mit einer Liste gefährlicher und umweltschädlicher Güter ein, die gemäß der geänderten Richtlinie 2002/59/EG<sup>15</sup> und dem FAL-Formular 7 der IMO unter Berücksichtigung der einschlägigen Datenelemente aus den IMO-Übereinkommen und -Codes gemeldet werden müssen.
2. Die Datenbank ist mit den entsprechenden Einträgen in der Datenbank MAR-CIS zu verknüpfen, die von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs für Informationen über die mit gefährlichen und umweltschädlichen Gütern verbundenen Gefahren und Risiken entwickelt wurde.
3. Die Datenbank wird auf nationaler Ebene und auf Unionsebene im Rahmen des Meldeverfahrens über die NSW als Referenz- und als Überprüfungsinstrument genutzt.
4. Die Mitgliedstaaten stellen die Informationen aus der gemeinsamen HAZMAT-Datenbank über die NSW auf nationaler Ebene zur Verfügung.
5. Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten die technischen Spezifikationen, Standards und Verfahren für die Einrichtung der gemeinsamen HAZMAT-Datenbank gemäß Absatz 1 zur Erfassung, Speicherung und Bereitstellung der Referenzinformationen über gefährliche und umweltschädliche Güter. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 19 Absatz 2 erlassen.

---

<sup>14</sup> „UN-Code für Ortsbezeichnungen in Handel und Transport“.

<sup>15</sup> ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

## **Kapitel V**

### **Koordinierung der EMSWe-Tätigkeiten**

#### *Artikel 13*

##### *Nationale Koordinatoren*

Jeder Mitgliedstaat bestimmt eine zuständige Behörde zum nationalen Koordinator für das EMSWe. Der nationale Koordinator

- (a) dient als nationale Kontaktstelle für alle Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Verordnung;
- (b) koordiniert die Anwendung dieser Verordnung durch die zuständigen nationalen Behörden eines Mitgliedstaats;
- (c) koordiniert die Maßnahmen zur Gewährleistung der Verbindung mit den einschlägigen Systemen der zuständigen Behörden gemäß Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe c;
- (d) dient gegenüber der Kommission als einzige Kontaktstelle für alle Fragen im Zusammenhang mit dem EMSWe.

#### *Artikel 14*

##### *Mehrjähriger Durchführungsplan*

Um die zeitnahe Durchführung dieser Verordnung zu erleichtern, erlässt die Kommission nach angemessener Konsultation von Sachverständigen einen mehrjährigen Durchführungsplan (MIP), der jährlich überarbeitet wird und Folgendes enthält:

- (a) einen Entwicklungsplan für die Entwicklung und Aktualisierung des in den folgenden 18 Monaten geplanten Meldeschnittstellenmoduls;
- (b) vorläufige Fristen für die Mitgliedstaaten, um das Meldeschnittstellenmodul anschließend in die NSW zu integrieren;
- (c) Testphasen für die Mitgliedstaaten und Anmelder zur Erprobung ihrer Verbindung mit neuen Versionen des Schnittstellenmoduls;
- (d) vorläufige Fristen für die Mitgliedstaaten und Anmelder, um ältere Versionen des Schnittstellenmoduls außer Betrieb zu nehmen.

## **Kapitel VI**

### **Schlussbestimmungen**

#### *Artikel 15*

##### *Kosten*

Der Gesamthaushalt der Europäischen Union deckt folgende Kosten ab:

- (a) Entwicklung und Wartung der IKT-Werkzeuge zur Unterstützung der Umsetzung dieser Verordnung auf Unionsebene;
- (b) Förderung des EMSWe auf Unionsebene und in den einschlägigen internationalen Organisationen.

*Artikel 16*  
*Zusammenarbeit mit anderen Systemen oder Diensten zur Erleichterung von Handel und Verkehr*

Soweit durch andere Rechtsakte der Union Systeme oder Dienste zur Erleichterung von Handel und Verkehr geschaffen wurden, koordiniert die Kommission die Tätigkeiten im Zusammenhang mit diesen Systemen oder Diensten, um Synergien zu erzielen und Doppelarbeit zu vermeiden.

*Artikel 17*  
*Überprüfung und Berichterstattung*

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Verfahren vorhanden sind, um – auch mittels Umfragen – Daten, einschließlich Statistiken, über das Funktionieren des EMSWe zu erheben, und legen der Kommission einen Bericht über ihre Ergebnisse vor. Der Bericht umfasst folgende Indikatoren:
  - (a) Implementierung des harmonisierten Datensatzes;
  - (b) Installation der harmonisierten Gateway-Meldesoftware;
  - (c) Verwendung anderer Meldesysteme nach Artikel 6 Absätze 1 und 2;
  - (d) Erhebung weiterer Informationen gemäß Artikel 4.
2. Die Mitgliedstaaten organisieren die Erhebung und die Erstellung der Daten, die zur Messung der Veränderung der in Absatz 1 genannten Indikatoren erforderlich sind, und übermitteln diese Informationen der Kommission zweimal jährlich.

Sechs Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung überprüft die Kommission die Anwendung dieser Verordnung und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bewertungsbericht über das Funktionieren des EMSWe auf der Grundlage der erhobenen Daten und Statistiken vor. Der Bewertungsbericht enthält gegebenenfalls eine Bewertung neu aufkommender Technologien, die zu Änderungen oder zur Ersetzung des Meldeschnittstellenmoduls führen können.

*Artikel 18*  
*Ausübung der Befugnisübertragung*

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die

Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

4. Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den Mitgliedstaaten benannten nationalen Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 festgelegten Grundsätzen.
5. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
6. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

#### *Artikel 19* *Ausschussverfahren*

1. Die Kommission wird von dem Ausschuss für die Erleichterung der Digitalisierung in Verkehr und Handel unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011<sup>16</sup>.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

#### *Artikel 20* *Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU*

Die Richtlinie 2010/65/EU wird ab dem Tag der Anwendung dieser Verordnung aufgehoben. Bezugnahmen auf die Richtlinie 2010/65/EU gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung.

#### *Artikel 21* *Inkrafttreten*

1. Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
2. Sie gilt ab dem [OP- insert four years after entry into force of this Regulation].
3. Die in Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe d genannten Funktionen und die Funktionen im Zusammenhang mit den Zollförmlichkeiten in Teil A Nummer 7 des Anhangs werden wirksam, sobald die in Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 genannten elektronischen Systeme, die für die Anwendung dieser Förmlichkeiten erforderlich sind, entsprechend dem von der Kommission nach den

---

<sup>16</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

Artikeln 280 und 281 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 festgelegten Arbeitsprogramm betriebsbereit sind.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

|   |                           |
|---|---------------------------|
| <i>Im Namen des Europäischen Parlaments</i> | <i>Im Namen des Rates</i> |
| <i>Der Präsident</i>                        | <i>Der Präsident</i>      |



## **FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN**

### **1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative
- 1.2. Politikbereich(e)
- 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative
- 1.4. Ziel(e)
- 1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative
- 1.6. Laufzeit der Maßnahme und Dauer ihrer finanziellen Auswirkungen
- 1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung

### **2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN**

- 2.1. Monitoring und Berichterstattung
- 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem
- 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

### **3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)
- 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben
  - 3.2.1. *Übersicht*
  - 3.2.2. *Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel*
  - 3.2.3. *Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel*
  - 3.2.4. *Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen*
  - 3.2.5. *Finanzierungsbeteiligung Dritter*
- 3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

## FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

### 1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

#### 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Verordnung zur Einrichtung eines Single-Window-Umfelds für den europäischen Seeverkehr

#### 1.2. Politikbereich(e)

Seeverkehr

#### 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative

☐ Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **eine neue Maßnahme**

☐ Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme**<sup>17</sup>

☒ Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme**

☐ Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **eine neu ausgerichtete Maßnahme**

#### 1.4. Ziel(e)

##### 1.4.1. *Mit dem Vorschlag/der Initiative verfolgte mehrjährige strategische Ziele der Kommission*

Das allgemeine Ziel der Initiative besteht darin, einen Beitrag zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes zu leisten und Handel und Verkehr zu erleichtern, indem das Problem der derzeit umständlichen und uneinheitlichen Meldeverfahren für Schiffe, die Häfen in der EU anlaufen, angegangen wird.

Die Initiative trägt zur Verwirklichung der folgenden allgemeinen Ziele der Kommission bei:

- Funktionieren des Binnenmarkts (Verringerung des Verwaltungsaufwands; Beitrag zur Beseitigung von Hindernissen und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit)
- Digitaler Binnenmarkt
- Förderung von Beschäftigung und Wachstum.

##### 1.4.2. *Einzelziele:*

###### Einzelziel Nr. 1

Harmonisierung der Meldeverfahren, Schnittstellen und Datenformate zur Unterstützung des Europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen.

###### Einzelziel Nr. 2

Verringerung des Verwaltungsaufwands für Schiffsmeldungen durch Einrichtung eines einzigen Zugangsportals für Meldungen im Seeverkehr.

###### Einzelziel Nr. 3

<sup>17</sup>

Im Sinne des Artikels 54 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

Beitrag zur Steigerung der Effizienz der digitalen Meldesysteme für Seeverkehrsunternehmen durch Erleichterung des Austauschs/der Wiederverwendung von Daten im Hinblick auf die Anwendung des Grundsatzes der „einmaligen Meldung“.

#### 1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

*Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken dürfte.*

Ziel des Vorschlags ist es, auf der Grundlage des derzeitigen Systems der nationalen Single Windows (NSW) ein wirklich harmonisiertes, umfassendes Single-Window-Umfeld für den europäischen Seeverkehr zu schaffen. Durch die Entwicklung verbindlicher technischer Spezifikationen für Schnittstellen, die Annahme gemeinsamer Datenanforderungen und Verfahren sowie die Festlegung klarer Regeln und Rechte für die Übermittlung und den Austausch von Informationen wird ein vereinfachtes Meldeumfeld geschaffen. Dadurch wird es den Seeverkehrsunternehmen ermöglicht, unabhängig von ihrem Zielort gleiche Datensätze in gleicher Weise zu übermitteln, wenn sie sich dafür entschieden, das harmonisierte Zugangsportal zu nutzen.

Der wichtigste Nutzen ist eine erhebliche Verringerung des Verwaltungsaufwandes für die Seeverkehrsunternehmen. Dieser Nutzen wird auf 22-25 Mio. Arbeitsstunden des Personals im Zeitraum 2020-2030 mit einem Wert von 625-720 Mio. EUR (EU28) geschätzt. Die Verringerung des Verwaltungsaufwandes und die Steigerung der Effizienz dürften zu einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs beitragen, aus der sich wiederum eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf Wasser- und Seewege ergeben wird (geschätzte 3 395 Mio. Tonnenkilometer im Jahr 2030). Das entspricht einer Steigerung der Tätigkeiten im Schiffsverkehr um etwa 0,3 % im Jahr 2030 bezogen auf die Basislinie; auch positive Auswirkungen auf Wachstum und Beschäftigung in dem Sektor sind zu erwarten. Die Verkehrsverlagerung dürfte zu einer Verringerung der Gesamtmenge der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 1 880 Tausend Tonnen CO<sub>2</sub> bezogen auf die Basislinie führen. Daraus ergibt sich für den Zeitraum 2020-2030 ein unmittelbarer Nutzen in Höhe von etwa 145 Mio. EUR (in Gegenwartswerten). Weitere Nutzeneffekte werden erwartet in Form von Effizienzgewinnen entlang der gesamten multimodalen und der Logistikkette durch eine bessere Nutzung der Daten in Häfen; mehr berufliche Zufriedenheit für Kapitäne und höhere Attraktivität des Kapitänsberufs und somit höhere Chancen auf Einstellung von besser qualifiziertem Personal; Verbesserungen bei Sicherheit und Gefahrenabwehr, da der Kapitän weniger Zeit für Verwaltungsaufgaben aufwenden muss und mehr Zeit auf der Brücke verbringen kann.

#### 1.4.4. Leistungs- und Erfolgsindikatoren

*Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Realisierung des Vorschlags/der Initiative verfolgen lässt.*

| Einzelziel   | Operative Ziele  | Fortschrittsindikator   | Datenquellen  |
|--|--|---|---|
| Harmonisierung der Meldeverfahren, Schnittstellen und Datenformate | Erstellung eines technischen Datensatzes mit harmonisierten Datenformaten<br><br>Entwicklung und | Erstellung und Annahme des Datensatzes durch die Expertengruppe<br><br>Prozentsatz der Mitgliedstaaten, die die harmonisierte IT-Lösung | Berichte der Mitgliedstaaten;<br>Befragungen der Seeverkehrsunternehmen; Zahl der Beschwerden von |

|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|   | Anwendung einer gemeinsamen harmonisierten IT-Lösung für die den NSW vorgelagerten Meldeportale   | für die den NSW vorgelagerten Meldeportale (synchronisiert, aktualisierte Version) übernommen haben (Bezugsgröße: Gesamtzahl der Mitgliedstaaten)<br><br>Verringerung der je Meldung pro Hafenbesuch benötigten Zeit (in %) im Vergleich zum Gesamtaufwand (Bezugsgröße: durchschnittlicher Zeitaufwand pro Hafenbesuch)  | Seeverkehrsunternehmen über den Zugang zur harmonisierten Schnittstelle; Zahl der laufenden Vertragsverletzungsverfahren gegen Mitgliedstaaten wegen Nichtanwendung |
| Verringerung des Verwaltungsaufwandes durch Einrichtung eines einzigen Zugangsportals für Meldungen | Verringerung der Datenelemente, die außerhalb des harmonisierten Single-Window-Umfelds für den europäischen Seeverkehr angefordert werden | Anteil der Datenelemente am Gesamtumfang (in %), die außerhalb des harmonisierten Single-Window-Umfelds für den europäischen Seeverkehr angefordert werden (Bezugsgröße: Gesamtzahl der Datenelemente, die bisher von der Teil-C-Gruppe und der eManifest-Gruppe ausgewiesen wurden)  | Berichte der Mitgliedstaaten; Befragungen der Seeverkehrsunternehmen;   |
| Steigerung der Effizienz durch Ermöglichung einer einmaligen Meldung                                | Verringerung der Zahl mehrfach gemeldeter statischer Datenelemente  | Anteil der statischen Datenelemente an der Gesamtzahl (in %), die für einen Hafenbesuch mehr als einmal angefordert wurden (Bezugsgröße: Gesamtzahl der in einem Hafen angeforderten Datenelemente)<br><br>Anteil der statischen Datenelemente (in %), die in der EU mehr als einmal angefordert wurden (Bezugsgröße: Gesamtzahl der in der EU angeforderten Datenelemente) | Berichte der Mitgliedstaaten; Befragungen der Seeverkehrsunternehmen;   |

## 1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

### 1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf

1. Das harmonisierte Single-Window-Umfeld für den europäischen Seeverkehr baut auf dem bestehenden System der nationalen Single Windows (NSW) auf.
2. Das harmonisierte Single-Window-Umfeld für den europäischen Seeverkehr sollte immer zur Verfügung stehen; wenn Seeverkehrsunternehmen sich dafür entscheiden, ihre Meldeformalitäten über diesen Kommunikationsweg abzuwickeln, müssen die Datenempfänger (Behörden, Zollsysteme, Meldesysteme) die auf diese Weise übermittelten Meldungen akzeptieren und dürfen keine zusätzlichen und getrennten Meldungen auf anderem Weg verlangen.
3. Die NSW werden vor allem als Koordinierungsmechanismus fortbestehen und in erster Linie als Router fungieren (bei Bedarf mit technischem Konverter für unterschiedliche Datenformate), um Informationen zwischen den Seeverkehrsunternehmen und den Datenempfängern (z. B. Hafenbehörden, Zollschnittstellen, Meldesysteme, Grenzkontrollbehörden, SafeSeaNet, Statistikbehörden) in beiden Richtungen zu transportieren und auf diese Weise

Meldungen im Seeverkehr zu erleichtern. Alle weiteren Verarbeitungsprozesse werden nach wie vor bei den nachgeschalteten Datenempfängersystemen stattfinden.

4. Diese Initiative führt nicht zu neuen Meldeanforderungen, sondern sie gewährleistet die Koordinierung der Meldevorgänge zwischen den Übermittlern der Daten in der Seeverkehrsbranche und den Empfängern der Daten entsprechend den zugrunde liegenden Rechtsakten, auf die in dem überarbeiteten Rechtsakt verwiesen wird. Alle Meldeanfragen über das Single-Window-Umfeld für den europäischen Seeverkehr müssen den anwendbaren technischen Spezifikationen der zugrunde liegenden Rechtsakte und den diese Rechtsakte unterstützenden IT-Systemen in vollem Umfang entsprechen.

5. In dem Single-Window-Umfeld für den europäischen Seeverkehr gilt für alle angeschlossenen Akteure eine klar definierte und gerechte Verteilung von Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, einschließlich einer Garantie der vollen Verantwortlichkeit und Haftbarkeit der zuständigen nationalen Behörden für die zwischengeschalteten Dienste der nationalen Single Windows gegenüber den Datenübermittlern und den angeschlossenen Datenempfängern (z. B. funktionelle und rechtliche Verantwortlichkeit, hohes Maß an Verfügbarkeit, Gewährleistung von Informationsflüssen in beide Richtungen usw.)

- 1.5.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Koordinationszugewinnen, Rechtssicherheit, größerer Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.*

Gründe für Maßnahmen auf europäischer Ebene (ex ante): übermäßig hoher Verwaltungsaufwand für die Seeverkehrsunternehmen durch doppelte Meldevorgänge in nicht harmonisierten Formaten und über nicht harmonisierte Schnittstellen in der gesamten EU.

Erwarteter EU-Mehrwert (ex post): die vorgeschlagene Maßnahme kann am effizientesten und effektivsten auf Unionsebene durchgeführt werden, weil sich substanzielle Ergebnisse und eine echte Harmonisierung nur mit einem kohärenten und auf gesamteuropäische Erfordernisse zugeschnittenen Rahmen erreichen lassen.

- 1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Die Erfahrungen mit der Richtlinie 2010/65/EU haben gezeigt, dass eine Harmonisierung in diesem Bereich über freiwillige Maßnahmen nicht erreicht werden kann. Eine vergleichbare Harmonisierung gut funktionierender Meldungen auf der Grundlage verbindlicher Spezifikationen und IT-Systeme/-Anwendungen wurde bereits im Rahmen des Zollkodex der Union (EU-Ebene) verwirklicht.

- 1.5.4. *Vereinbarkeit mit anderen Finanzierungsinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte*

Die Ziele des Vorschlags stehen in Einklang mit der EU-Verkehrspolitik im Allgemeinen und mit der Seeverkehrspolitik im Besonderen. Die Initiative unterstützt die EU-Politik zur Verringerung der Emissionen aus dem Verkehrssektor und trägt zur Erreichung der Ziele der EU-Sozialagenda für den Verkehr bei. Ferner steht der Vorschlag in Einklang mit den Zielen des REFIT-Programms der Kommission im Hinblick auf die Verringerung des Verwaltungsaufwandes und die

Vereinfachung sowie mit den allgemeinen Zielen der Kommission im Hinblick auf Wettbewerbsfähigkeit, reibungsloses Funktionieren des Binnenmarktes und Digitalisierung.

Insbesondere ist der Vorschlag mit einem Mehrwert verbunden, da er die Koordinierung der Meldeanforderungen im Rahmen der Bezugsrechtsakte ermöglicht. Der in dem Vorschlag vorgesehene Lenkungsmechanismus gewährleistet, dass bei Änderungen der zugrunde liegenden Rechtsakte auch der technische Datensatz angemessen und rechtzeitig angepasst wird und dass die erforderlichen Aktualisierungen der Spezifikationen und der Software vorgenommen werden.

Die Initiative bleibt absolut kohärent mit der Richtlinie über die Einrichtung eines Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und ist eng an der Umsetzung des **Zollkodex** der Union ausgerichtet.

Der Vorschlag ergänzt auch die Initiative zu elektronischen Dokumenten (e-Documents) in Bezug auf die Akzeptanz von Informationen und Zertifikaten zum Güterverkehr in digitalem Format durch Behörden, die im Hinterland der EU verkehrsspezifische Inspektionen durchführen. Wie die Initiative zu elektronischen Dokumenten unterstützt auch das harmonisierte Meldeumfeld für den Seeverkehr die Digitalisierung und die Vereinfachung für die Verkehrsunternehmen - auch wenn die beiden Initiativen unterschiedliche Aspekte von Informationsübermittlungsanforderungen in unterschiedlichen Stadien von Güterverkehrsvorgängen behandeln. Bei der Entwicklung der beiden Vorschläge wurde insbesondere darauf geachtet, dass Synergien im Hinblick auf Aspekte der Dateninteroperabilität genutzt werden können.



### 1.6. Laufzeit der Maßnahme und Dauer ihrer finanziellen Auswirkungen

☐ Vorschlag/Initiative mit **befristeter Laufzeit**

- ☐ Laufzeit: [TT/MM]JJJJ bis [TT/MM]JJJJ
- ☐ Finanzielle Auswirkungen: JJJJ bis JJJJ

X Vorschlag/Initiative **mit unbefristeter Laufzeit**

- Anlaufphase von 2020 bis 2027,
- anschließend reguläre Umsetzung.

### 1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung

X **Direkte Verwaltung** durch die Kommission

- X durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union;
- ☐ durch Exekutivagenturen.

☐ **Geteilte Verwaltung** mit Mitgliedstaaten

☐ **Indirekte Verwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- ☐ Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen;
- ☐ internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben);
- ☐ die EIB und den Europäischen Investitionsfonds;
- ☐ Einrichtungen im Sinne der Artikel 208 und 209 der Haushaltsordnung;
- ☐ öffentlich-rechtliche Körperschaften;
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern sie ausreichende Finanzsicherheiten bieten;
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und die ausreichende Finanzsicherheiten bieten;
- ☐ Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind.
- *Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.*

#### Bemerkungen

Verwaltung durch die GD MOVE der Kommission, bei Bedarf mit technischer Unterstützung durch Experten, insbesondere von DIGIT (IT-Entwicklung und operatives Fachwissen, auch in Bezug auf die korrekte Nutzung von eGovernment-Bausteinen) und EMSA (in Bezug auf spezifische Meldekomponenten des Seeverkehrs). Die EMSA würde diese Arbeiten in Übereinstimmung mit der geltenden EMSA-Verordnung durchführen und nicht mit zusätzlichen Aufgaben betraut werden, die über die Arbeiten im Rahmen ihres derzeitigen Mandats hinausgehen. In der Regel würden vorhandene Personalressourcen eingesetzt.

## **2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN**

### **2.1. Monitoring und Berichterstattung**

*Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.*

Berichterstattung der Mitgliedstaaten über das Funktionieren der Software – regelmäßiger Austausch innerhalb des Lenkungsrahmens (Expertengruppen und Untergruppen).

Erhebungen bei den Seeverkehrsunternehmen zur Überwachung der tatsächlichen Wirkung der Maßnahme.

### **2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem**

#### **2.2.1. Begründung der vorgeschlagenen Methode(n) der Mittelverwaltung, Finanzierungsmechanismen, der Zahlungsmodalitäten und Kontrollstrategie**

Zur Kontrolle der Kosten (Skaleneffekte) und Verringerung der Belastung für die Mitgliedstaaten bei gleichzeitiger Gewährleistung einer echten Harmonisierung von Schnittstelle und Datensatz wird vorgeschlagen, die IT-Entwicklung auf EU-Ebene durchzuführen (Vergabe von Verträgen für IKT-Dienstleistungen) und diese im Interesse einer effektiven Kontrolle der Verwaltung der Kommission zu unterstellen. Diese Art der Verwaltung dürfte zu weniger Fehlern führen und ist für die Mitgliedstaaten sehr transparent, da sie an der Expertengruppe für die Überwachung beteiligt sein werden. Die Maßnahme zeichnet sich durch große IKT-Komplexität aus, daher wird innerhalb der Kommission eine Koordinierung zwischen verschiedenen Politikbereichen erforderlich sein; hingegen ist die haushaltstechnische Komplexität nur gering, sodass sich weniger Risiken im Hinblick auf Vertragsverwaltung und -erfüllung ergeben.

#### **2.2.2. Information über ermittelte Risiken und interne(s) Kontrollsystem(e) zu ihrer Beherrschung**

Risiken in Bezug auf die Sicherheit und Cybervorfälle (Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs)

Risiko der Nichtumsetzung / Nichtsynchronisierung (Nichterfüllung von Pflichten seitens der Mitgliedstaaten)

#### **2.2.3. Schätzung und Begründung der Kostenwirksamkeit der Kontrollen (Verhältnis „Kontrollkosten ÷ Wert der jeweiligen verwalteten Mittel“) und Bewertung der Höhe des erwarteten Fehlerrisikos (bei Zahlung und bei Abschluss)**

Geringe Kontrollkosten: begrenzte Zahl von Verträgen und geringer Kontrollaufwand.

### **2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten**

*Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen bestehen oder vorgesehen sind, z. B. aus der Betrugsbekämpfungsstrategie.*

Die GD MOVE hat geeignete Organisationsstrukturen und interne Kontrollsysteme für die Erreichung ihrer Politik- und Kontrollziele eingerichtet. Diese internen Kontrollverfahren sollen ein angemessenes Risikomanagement im Zusammenhang mit der Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit der zugrunde liegenden Vorgänge gewährleisten. Das übergeordnete Kontrollsystem der GD MOVE wird die Effizienz und die Kostenwirksamkeit der Kontrollen gewährleisten, insbesondere mithilfe der

auf der Grundlage der vom OLAF bereitgestellten Methodik ausgearbeiteten Betrugsbekämpfungsstrategie der GD MOVE.

-

.

### 3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

#### 3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

| Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens | Haushaltslinie  | Art der Ausgaben     | Finanzierungsbeiträge          |                                     |                  |   |
|---------------------------------------|---|----------------------|--------------------------------|-------------------------------------|------------------|---|
|                                       | 1a: Wettbewerbsfähigkeit für Wachstum und Beschäftigung   | GM/NGM <sup>18</sup> | von EFTA-Ländern <sup>19</sup> | von Kandidatenländern <sup>20</sup> | von Drittländern | nach Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe b der Haushaltsordnung |
|                                       | 06 02 05: Unterstützende Tätigkeiten für die Europäische Verkehrspolitik und Passagierrechte einschließlich Kommunikationstätigkeiten | GM                   | NEIN                           | NEIN                                | NEIN             | NEIN  |

- Neu zu schaffende Haushaltslinien: **entfällt**

In der Reihenfolge der Rubriken des mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

| Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens | Haushaltslinie                        | Art der Ausgaben | Finanzierungsbeiträge |                       |                  |   |
|---------------------------------------|---------------------------------------|------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|---|
|                                       | Nummer<br>[Bezeichnung.....<br>.....] | GM/NGM           | von EFTA-Ländern      | von Kandidatenländern | von Drittländern | nach Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe b der Haushaltsordnung |
|                                       | [XX.YY.YY.YY]                         |                  | JA/NEIN<br>N          | JA/NEIN               | JA/NEIN<br>N     | JA/NEIN   |

<sup>18</sup> GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

<sup>19</sup> EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

<sup>20</sup> Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidatenländer des Westbalkans.

### 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben

#### 3.2.1. Übersicht

Die für 2020 vorgeschlagenen Verpflichtungen (4,339 Mio. EUR) werden aus den Mitteln gedeckt, die in der Finanzplanung für 2020 bereits vorgesehen sind.

Anm.: Die Angaben in diesem Finanzbogen zu den geschätzten Auswirkungen auf die Ausgaben und die Personalausstattung für 2021 und die Jahre danach dienen lediglich der Veranschaulichung und greifen den demnächst von der Kommission vorzulegenden Vorschlägen zum nächsten mehrjährigen Finanzrahmen, auch zur Quelle der Mittel dieser Initiative, nicht vor.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

| Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens   |                 | Nummer 1a |  | Rubrik „Wettbewerbsfähigkeit für Wachstum und Beschäftigung“ |                  |                  |                  |                  |                  |                  |           |
|---|-----------------|-----------|--|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------|
| GD: MOVE  |                 |           |  | Jahr N<br>2020   | Jahr N+1<br>2021 | Jahr N+2<br>2022 | Jahr N+3<br>2023 | Jahr N+4<br>2024 | Jahr N+5<br>2025 | Jahr N+6<br>2026 | INSGESAMT |
| • Operative Mittel  |                 |           |  |  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |           |
| 06 02 05: Unterstützende Tätigkeiten für die Europäische Verkehrspolitik und Passagierrechte einschließlich Kommunikationsmöglichkeiten | Verpflichtungen | (1)       |  | 4,339  |                  |                  | 1,676            |                  | 1,046            |                  |           |
|   | Zahlungen       | (2)       |  | 1,349  | 1,669            | 1,321            | 0,848            | 0,828            | 0,542            | 0,504            | 7,061     |
| Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben <sup>21</sup>  |                 |           |  |  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |           |
| Nummer der Haushaltslinie   |                 | (3)       |  | -  | -                | -                | -                | -                | -                | -                | -         |

<sup>21</sup> Technische und/oder administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

|   |                 |             |       |       |       |       |       |       |       |       |
|---|-----------------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>Mittel INSGESAMT<br/>für die GD MOVE</b> | Verpflichtungen | =1+1a<br>+3 | 4,339 |       |       | 1,676 |       | 1,046 |       | 7,061 |
|   | Zahlungen       | =2+2a<br>+3 | 1,349 | 1,669 | 1,321 | 0,848 | 0,828 | 0,542 | 0,504 | 7,061 |

|  |   |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|--|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| • Operative Mittel INSGESAMT   | Verpflichtungen                           | (4)   | 4,339 |       |       | 1,676 |       | 1,046 |       | 7,061 |
|  | Zahlungen                                 | (5)   | 1,349 | 1,669 | 1,321 | 0,848 | 0,828 | 0,542 | 0,504 | 7,061 |
| • Aus der Dotation bestimmter spezifischer finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT | Programme                                 | (6)   | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     |
|  | finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| <b>Mittel INSGESAMT<br/>unter der RUBRIK 1a<br/>des mehrjährigen Finanzrahmens</b>   | Verpflichtungen                           | =4+ 6 | 4,339 |       |       | 1,676 |       | 1,046 |       | 7,061 |
|  | Zahlungen                                 | =5+ 6 | 1,349 | 1,669 | 1,321 | 0,848 | 0,828 | 0,542 | 0,504 | 7,061 |

**Wenn der Vorschlag/die Initiative mehrere Rubriken betrifft: entfällt**

|  |   |       |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|-------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| • Operative Mittel INSGESAMT   | Verpflichtungen                           | (4)   |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Zahlungen                                 | (5)   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| • Aus der Dotation bestimmter spezifischer finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT                           | Programme                                 | (6)   |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT |       |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Mittel INSGESAMT<br/>unter den RUBRIKEN 1 bis 4<br/>des mehrjährigen Finanzrahmens<br/>(Referenzbetrag)</b> | Verpflichtungen                           | =4+ 6 |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Zahlungen                                 | =5+ 6 |  |  |  |  |  |  |  |  |



| Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens  | 5 | Verwaltungsausgaben |                  |                  |                  |                  |                  |                  |           |
|--|---|---------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------|
| in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)   |   |                     |                  |                  |                  |                  |                  |                  |           |
| GD: MOVE   |   | Jahr N<br>2020      | Jahr N+1<br>2021 | Jahr N+2<br>2022 | Jahr N+3<br>2023 | Jahr N+4<br>2024 | Jahr N+5<br>2025 | Jahr N+6<br>2026 | INSGESAMT |
| • Personalausgaben   |   | 0,434               | 0,434            | 0,434            | 0,434            | 0,434            | 0,434            | 0,434            | 3,038     |
| • Sonstige Verwaltungsausgaben   |   |                     |                  |                  |                  |                  |                  |                  |           |
| GD MOVE INSGESAMT  |   | 0,434               | 0,434            | 0,434            | 0,434            | 0,434            | 0,434            | 0,434            | 3,038     |
|  |   |                     |                  |                  |                  |                  |                  |                  |           |
| Mittel INSGESAMT<br>unter der RUBRIK 5<br>des mehrjährigen Finanzrahmens         |   | 0,434               | 0,434            | 0,434            | 0,434            | 0,434            | 0,434            | 0,434            | 3,038     |
|  |   |                     |                  |                  |                  |                  |                  |                  |           |
| in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)   |   |                     |                  |                  |                  |                  |                  |                  |           |
|  |   | Jahr N<br>2020      | Jahr N+1<br>2021 | Jahr N+2<br>2022 | Jahr N+3<br>2023 | Jahr N+4<br>2024 | Jahr N+5<br>2025 | Jahr N+6<br>2026 | INSGESAMT |
|  |   |                     |                  |                  |                  |                  |                  |                  |           |
| Mittel INSGESAMT<br>unter den RUBRIKEN 1 bis 5<br>des mehrjährigen Finanzrahmens |   | 4,773               | 0,434            | 0,434            | 2,110            | 0,434            | 1,480            | 0,434            | 10,099    |
|  |   | 1,783               | 2,103            | 1,755            | 1,282            | 1,262            | 976              | 938              | 10,099    |

3.2.2. *Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel*

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

Mittel für Verpflichtungen in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

| Ziele und Ergebnisse angeben  |   |                     |        | Jahr N | Jahr N+1 | Jahr N+2 | Jahr N+3 | Jahr N+4 | Jahr N+5 | Jahr N+6 | INSGESAMT |              |       |
|---|---|---------------------|--------|--------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|--------------|-------|
|   |   |                     |        | 2020   | 2021     | 2022     | 2023     | 2024     | 2025     | 2026     |           |              |       |
| ERGEBNISSE  |   |                     |        |        |          |          |          |          |          |          |           |              |       |
| ⇓   | Art <sup>22</sup>                               | Durchschnittskosten | Anzahl | Kosten | Anzahl   | Kosten   | Anzahl   | Kosten   | Anzahl   | Kosten   | Anzahl    | Gesamtkosten |       |
|   |   |                     |        |        |          |          |          |          |          |          |           |              |       |
| ZIEL: Bereitstellung und Pflege von harmonisierter Software und harmonisierten Spezifikationen für die harmonisierte Schnittstelle, Verfahren und |   |                     |        |        |          |          |          |          |          |          |           |              |       |
| Harmonisierte Schnittstellen, Verfahren und Datensätze  | Softwarekosten                                  |                     |        | 0,189  | 0,234    |          | 0,185    |          | 0,116    |          | 0,076     | 0,071        | 0,990 |
|   | Betriebsleistungen                              |                     |        | 0,378  | 0,468    |          | 0,371    |          | 0,232    |          | 0,152     | 0,141        | 1,981 |
|   | Managementdienstleistungen der Interessenträger |                     |        | 0,567  | 0,701    |          | 0,555    |          | 0,348    |          | 1,228     | 0,212        | 2,967 |
|   | Technische Spezifikationen                      |                     |        | 0,151  | 0,187    |          | 0,148    |          | 0,093    |          | 0,061     | 0,057        | 0,792 |
|   | Infrastrukturen                                 |                     |        | 0,063  | 0,078    |          | 0,062    |          | 0,039    |          | 0,025     | 0,024        | 0,330 |

<sup>22</sup> Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer).

|                                    |  |           |  |           |  |           |  |           |  |           |  |           |  |           |  |       |
|------------------------------------|--|-----------|--|-----------|--|-----------|--|-----------|--|-----------|--|-----------|--|-----------|--|-------|
| Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1 |  | 1 34<br>9 |  | 1 66<br>9 |  | 1 32<br>1 |  | 0,84<br>8 |  | 0,82<br>8 |  | 0,54<br>2 |  | 0,50<br>4 |  | 7 061 |
| <b>GESAMTKOSTEN</b>                |  | 1 34<br>9 |  | 1 66<br>9 |  | 1 32<br>1 |  | 0,84<br>8 |  | 0,82<br>8 |  | 0,54<br>2 |  | 0,50<br>4 |  | 7 061 |

### 3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

#### 3.2.3.1. Übersicht

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt
- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

|  | Jahr <b>N</b><br><b>2020</b> | Jahr <b>N+1</b><br><b>2021</b> | Jahr <b>N+2</b><br><b>2022</b> | Jahr <b>N+3</b><br><b>2023</b> | Jahr <b>N+4</b><br><b>2024</b> | Jahr <b>N+5</b><br><b>2025</b> | Jahr <b>N+6</b><br><b>2026</b> | INSGESAMT |
|--|------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------|
|--|------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------|

| <b>RUBRIK 5<br/>des mehrjährigen<br/>Finanzrahmens</b>                   |       |       |       |       |       |       |       |              |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| Personalausgaben   | 0,434 | 0,434 | 0,434 | 0,434 | 0,434 | 0,434 | 0,434 | <b>3 038</b> |
| Sonstige<br>Verwaltungsausgaben  | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -            |
| <b>Zwischensumme<br/>RUBRIK 5<br/>des mehrjährigen<br/>Finanzrahmens</b> | 0,434 | 0,434 | 0,434 | 0,434 | 0,434 | 0,434 | 0,434 | <b>3 038</b> |

| <b>außerhalb der<br/>RUBRIK 5<sup>23</sup><br/>des mehrjährigen<br/>Finanzrahmens</b>      |   |   |   |   |   |   |   |   |
|--|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Personalausgaben   | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Sonstige<br>Verwaltungsausgaben  | - | - | - | - | - | - | - | - |
| <b>Zwischensumme<br/>außerhalb der<br/>RUBRIK 5<br/>des mehrjährigen<br/>Finanzrahmens</b> | - | - | - | - | - | - | - | - |

|                  |       |       |       |       |       |       |       |              |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| <b>INSGESAMT</b> | 0,434 | 0,434 | 0,434 | 0,434 | 0,434 | 0,434 | 0,434 | <b>3 038</b> |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------|

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD oder GD-interne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

<sup>23</sup>

Technische und/oder administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

### 3.2.3.2. Geschätzter Personalbedarf

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative wird das folgende Personal benötigt:

*Schätzung in Vollzeitäquivalenten*

|   | Jahr <b>N</b><br><b>2020</b> | Jahr <b>N+1</b><br><b>2021</b> | Jahr <b>N+2</b><br><b>2022</b> | Jahr <b>N+3</b><br><b>2023</b> | Jahr <b>N+4</b><br><b>2024</b> | Jahr <b>N+5</b><br><b>2025</b> | Jahr <b>N+6</b><br><b>2026</b> |
|---|------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| <b>• Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)</b> |                              |                                |                                |                                |                                |                                |                                |
| XX 01 01 01 (am Sitz und in den Vertretungen der Kommission)                      | 2                            | 2                              | 2                              | 2                              | 2                              | 2                              | 2                              |
| XX 01 01 02 (in den Delegationen)   |                              |                                |                                |                                |                                |                                |                                |
| XX 01 05 01 (indirekte Forschung)   |                              |                                |                                |                                |                                |                                |                                |
| 10 01 05 01 (direkte Forschung)   |                              |                                |                                |                                |                                |                                |                                |
| <b>• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten - VZÄ):</b> <sup>24</sup>         |                              |                                |                                |                                |                                |                                |                                |
| XX 01 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)                                  | 2                            | 2                              | 2                              | 2                              | 2                              | 2                              | 2                              |
| XX 01 02 02 (VB, ÖB, ANS, LAK und JSD in den Delegationen)                        |                              |                                |                                |                                |                                |                                |                                |
| <b>XX 01 04 yy</b> <sup>25</sup>  | - am Sitz                    |                                |                                |                                |                                |                                |                                |
|   | - in den Delegationen        |                                |                                |                                |                                |                                |                                |
| XX 01 05 02 (VB, ANS und LAK der indirekten Forschung)                            |                              |                                |                                |                                |                                |                                |                                |
| 10 01 05 02 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)                              |                              |                                |                                |                                |                                |                                |                                |
| Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)  |                              |                                |                                |                                |                                |                                |                                |
| <b>INSGESAMT</b>  | <b>4</b>                     | <b>4</b>                       | <b>4</b>                       | <b>4</b>                       | <b>4</b>                       | <b>4</b>                       | <b>4</b>                       |

**XX** steht für den jeweiligen Politikbereich bzw. Haushaltstitel.

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

|                            |   |
|----------------------------|---|
| Beamte und Zeitbedienstete | Politiküberwachung, Lenkungsmechanismus (Interessenträger-Management) und Projektkoordinierung (Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Programmverwaltung)               |
| Externes Personal          | Unterstützung der Arbeiten in den Bereichen Politiküberwachung, Lenkungsmechanismus und Projektkoordinierung (Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Programmverwaltung) |

<sup>24</sup> VB = Vertragsbedienstete, ÖB = Örtliche Bedienstete, ANS = Abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JSD = junge Sachverständige in Delegationen.

<sup>25</sup> Teilergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

3.2.4. *Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen*

- ☒ Der Vorschlag/Die Initiative ist mit dem mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar.
- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Anpassung der betreffenden Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens.

Bitte erläutern Sie die erforderliche Anpassung unter Angabe der betreffenden Haushaltslinien und der entsprechenden Beträge.

entfällt Haushaltslinie Politikunterstützung – keine Anpassung erforderlich

- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder eine Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

entfällt

3.2.5. *Finanzierungsbeteiligung Dritter*

- Der Vorschlag/Die Initiative sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.



### 3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- ☒ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar:
  - ☐ auf die Eigenmittel
  - ☐ auf die sonstigen Einnahmen

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

| Einnahmenlinie: | Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel | Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative <sup>26</sup> |          |          |          |  |  |  |
|-----------------|--|--|----------|----------|----------|--|--|--|
|                 |  | Jahr N   | Jahr N+1 | Jahr N+2 | Jahr N+3 | Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen |  |  |
| Artikel ....    |  |  |          |          |          |  |  |  |

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) an.

|  |
|--|
|  |
|--|

Bitte geben Sie an, wie die Auswirkungen auf die Einnahmen berechnet werden.

|  |
|--|
|  |
|--|

<sup>26</sup> Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 25 % für Erhebungskosten, anzugeben.



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 17.5.2018  
COM(2018) 278 final

ANNEX 1

## **ANHANG**

**des**

**Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates  
zur Einrichtung eines Single-Window-Umfelds für den europäischen Seeverkehr und  
zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU**

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

## ANHANG EMSWe-Datensatz

### **A. Meldeverpflichtungen aufgrund von Rechtsakten der Union**

Diese Kategorie von Meldeverpflichtungen umfasst die Informationen, die gemäß den nachstehend aufgeführten Vorschriften zu übermitteln sind:

1. Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und beim Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten

Artikel 4 der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

2. Grenzübertrittskontrollen von Personen

Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 562/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über einen Gemeinschaftskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex) (ABl. L 105 vom 13.4.2006, S. 1).

3. Meldung von an Bord beförderten gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern

Artikel 13 der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

4. Meldeverpflichtung für Abfälle und Rückstände

Artikel 6 der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81).

[Neuer Vorschlag zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG:

4. Meldung von Abfällen von Schiffen, einschließlich Rückständen

Artikel 6 und 7 der Richtlinie 201X/XX/EU des Europäischen Parlaments und des Rates]

5. Bereitstellung sicherheitsrelevanter Angaben

Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6).

Bis zur Annahme eines harmonisierten Formulars auf internationaler Ebene wird das in der Anlage zu diesem Anhang enthaltene Formular für die Angabe der nach Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 vorgeschriebenen Informationen verwendet. Das Formular kann auf elektronischem Wege übermittelt werden.

6. Angaben zu den an Bord befindlichen Personen

Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie 98/41/EG des Rates vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft befindlichen Personen (ABl. L 188 vom 2.7.1998, S. 35).

7. Zollformalitäten

(a) Formalitäten beim Einlaufen:

- Meldung der Ankunft (Artikel 133 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013<sup>1</sup>);
- Gestellung der Waren (Artikel 139 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013);
- Anmeldung zur vorübergehenden Verwahrung der Waren (Artikel 145 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013);
- Zollrechtlicher Status der Waren (Artikel 153 bis 155 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013);
- Elektronische Beförderungsdokumente für den Versand (Artikel 233 Absatz 4 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 952/2013).

(b) Formalitäten bei Auslaufen:

- Zollrechtlicher Status der Waren (Artikel 153 bis 155 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013);
- Elektronische Beförderungsdokumente für den Versand (Artikel 233 Absatz 4 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 952/2013);
- Ausgangsanzeige (Artikel 269 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013);
- Summarische Ausgangsanmeldung (Artikel 271 und 272 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013);
- Wiederausfuhrmitteilung (Artikel 274 und 275 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013).

8. Sicheres Be- und Entladen von Massengutschiffen

Artikel 7 und 8 der Richtlinie 2001/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Dezember 2001 zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen.

9. Hafenstaatkontrolle

Artikel 9 der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle.

10. Seeverkehrsstatistik

Artikel 5 der Richtlinie 2009/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs.

**B. FAL-Formulare und Verpflichtungen aufgrund internationaler Rechtsinstrumente**

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).

Diese Kategorie von Meldeverpflichtungen umfasst die Informationen, die gemäß dem FAL-Übereinkommen und anderen einschlägigen internationalen Rechtsinstrumenten zu übermitteln sind.

1. FAL-Formular 1: Allgemeine Erklärung
2. FAL-Formular 2: Frachterklärung
3. FAL-Formular 3: Erklärung über die Schiffsvorräte
4. FAL-Formular 4: Erklärung über die persönliche Habe und Waren im Besitz der Besatzung
5. FAL-Formular 5: Besatzungsliste
6. FAL-Formular 6: Fahrgastliste
7. FAL-Formular 7: Gefahrgut-Manifest
8. Seegesundheitserklärung

### **C. Nationale Rechtsvorschriften**

Diese Kategorie von Meldeverpflichtungen umfasst Datenelemente in den folgenden Kategorien:

1. Seeverkehr
2. Seeverkehrssicherheit
3. Umwelt
4. Grenzschutz
5. Gefahrenabwehr
6. Zoll
7. Gesundheit
8. Militär
9. Hafendienste
10. Statistik
11. Steuerinformationen

## ANLAGE

### FORMULAR MIT ANGABEN ZUR GEFAHRENABWEHR, DIE VOR ANKUNFT DES SCHIFFS ZU MACHEN SIND, ZUR ABGABE DURCH ALLE SCHIFFE VOR DEM EINLAUFEN IN DEN HAFEN EINES EU-MITGLIEDSTAATS

(Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See  
(SOLAS) Kapitel XI-2 REGEL 9 UND ARTIKEL 6 ABSATZ 3 DER VERORDNUNG (EG)  
NR. 725/2004)

| Angaben zum Schiff und Kontaktdaten                    |  |   |  |
|--|--|---|--|
| IMO-Nummer   |  | Name des Schiffs  |  |
| Heimathafen  |  | Flaggenstaat  |  |
| Art des Schiffs  |  | Rufzeichen  |  |
| BRZ  |  | Inmarsat-Rufnummern<br>(falls vorhanden)  |  |
| Name und Kennnummer des Unternehmens                   |  | Name des Beauftragten zur Gefahrenabwehr des Unternehmens (CSO) und 24-Stunden-Kontaktdaten |  |
| Einlaufhafen   |  | Liegeplatz im Einlaufhafen (falls bekannt)  |  |
| Angaben zum Hafen und Liegeplatz                       |  |   |  |
| Voraussichtliche Ankunft des Schiffs (Tag und Uhrzeit) |  |   |  |
| Hauptzweck des Anlaufens                               |  |   |  |



| Angaben nach SOLAS Kapitel XI-2 Regel 9.2.1  |                 |                 |  |                 |  |                        |                       |
|--|-----------------|-----------------|--|-----------------|--|------------------------|-----------------------|
| Hat das Schiff ein gültiges Internationales Zeugnis zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff (ISSC)?            | JA              | ISSC            | NEIN — Grund:  |                 | Ausgestellt von (Name der Verwaltung oder anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr (RSO)) | Gültig bis (TT/MM/JJJ) |                       |
| Hat das Schiff einen genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff (SSP) an Bord?                   | JA              | NEIN            | Gefahrenstufe, mit der das Schiff zurzeit betrieben wird | Gefahrenstufe 1 | Gefahrenstufe 2  | Gefahrenstufe 3        |                       |
| Position/Standort des Schiffs zum Zeitpunkt dieser Meldung   |                 |                 |  |                 |  |                        |                       |
| Liste der letzten zehn angelaufenen Hafenanlagen in zeitlicher Reihenfolge (zuletzt angelaufene zuerst): |                 |                 |  |                 |  |                        |                       |
| N r.   | Von (TT/MM/JJJ) | Bis (TT/MM/JJJ) | Hafen  | Land            | UN/LOCODE (falls vorhanden)  | Hafenanlage            | Sicherheitsstufe (SL) |
| 1  |                 |                 |  |                 |  |                        | SL =                  |
| 2  |                 |                 |  |                 |  |                        | SL =                  |
| 3  |                 |                 |  |                 |  |                        | SL =                  |
| 4  |                 |                 |  |                 |  |                        | SL =                  |
| 5  |                 |                 |  |                 |  |                        | SL =                  |
| 6  |                 |                 |  |                 |  |                        | SL =                  |
| 7  |                 |                 |  |                 |  |                        | SL =                  |
| 8  |                 |                 |  |                 |  |                        | SL =                  |
| 9  |                 |                 |  |                 |  |                        | SL =                  |
| 10   |                 |                 |  |                 |  |                        | SL =                  |

|   |   |    |          |
|---|---|----|----------|
| Wurden für das Schiff besondere oder zusätzliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr getroffen, die über die im genehmigten SSP hinausgehen?<br><br>Falls JA, sind die besonderen oder zusätzlichen für das Schiff getroffenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Folgenden anzugeben.                            |   | JA | NEI<br>N |
| Nr.<br>(wie oben)   | Besondere oder zusätzliche für das Schiff getroffene Maßnahmen zur Gefahrenabwehr |    |          |
| 1   |   |    |          |
| 2   |   |    |          |
| 3   |   |    |          |
| 4   |   |    |          |
| 5   |   |    |          |
| 6   |   |    |          |
| 7   |   |    |          |
| 8   |   |    |          |
| 9   |   |    |          |
| 10  |   |    |          |
| Angabe der Schiff-zu-Schiff-Tätigkeiten in zeitlicher Reihenfolge (letzte zuerst), die in den oben aufgeführten letzten zehn Hafenanlagen vorgenommen wurden. Gegebenenfalls die folgende Tabelle erweitern oder auf getrenntem Blatt fortsetzen – Gesamtzahl der Schiff-zu-Schiff-Tätigkeiten angeben: |   |    |          |

| Wurden die im genehmigten SSP festgelegten Verfahren zur Gefahrenabwehr auf Schiffen bei allen Schiff-zu-Schiff-Tätigkeiten eingehalten?<br><br>Falls NEIN, sind die ersatzweise getroffenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr unten in der letzten Spalte anzugeben. |                    |                    |                                     |                                |  | JA   | NEIN |
|--|--------------------|--------------------|-------------------------------------|--------------------------------|--|--|------|
| Nr.  | Von<br>(TT/MM/JJJ) | Bis<br>(TT/MM/JJJ) | Ort oder geogr.<br>Länge und Breite | Schiff-zu-Schiff-<br>Tätigkeit | Ersatzweise<br>Maßnahmen<br>zur<br>Gefahrenabwehr            | getroffene<br>zur  |      |
| 1  |                    |                    |                                     |                                |  |  |      |
| 2  |                    |                    |                                     |                                |  |  |      |
| 3  |                    |                    |                                     |                                |  |  |      |
| 4  |                    |                    |                                     |                                |  |  |      |
| 5  |                    |                    |                                     |                                |  |  |      |
| 6  |                    |                    |                                     |                                |  |  |      |
| 7  |                    |                    |                                     |                                |  |  |      |
| 8  |                    |                    |                                     |                                |  |  |      |
| 9  |                    |                    |                                     |                                |  |  |      |
| 10   |                    |                    |                                     |                                |  |  |      |
| Allgemeine Beschreibung der Ladung   |                    |                    |                                     |                                |  |  |      |
| Befördert das Schiff gefährliche Stoffe als Ladung, die von den Klassen 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 oder 8 des IMDG-Codes erfasst werden?  |                    |                    |                                     | JA                             | NEIN   | Falls JA, bestätigen, dass das Gefahrgut-Manifest (oder ein relevanter Auszug) beigelegt ist |      |
| Bestätigung, dass eine Kopie der Besatzungsliste beigelegt ist   |                    |                    |                                     | JA                             | Bestätigung, dass eine Kopie der Fahrgastliste beigelegt ist |  | JA   |

|  |       |                               |               |
|--|-------|-------------------------------|---------------|
| Sonstige sicherheitsrelevante Angaben  |       |                               |               |
| Gibt es sicherheitsrelevante Angelegenheiten, die Sie melden möchten?  | JA    | Einzelheiten:                 | NEIN          |
| Schiffsagent im Hafen, der angelaufen werden soll  |       |                               |               |
| Name:  |       | Kontaktdaten (Telefonnummer): |               |
| Angaben zur Person, die die Angaben macht  |       |                               |               |
| Titel oder Funktion (Nichtzutreffendes streichen):<br>Kapitän / Beauftragter zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff / CSO / Schiffsagent (wie oben) | Name: |                               | Unterschrift: |
| Tag/Uhrzeit/Ort der Meldung  |       |                               |               |