



Bruxelles, den 26.1.2024
SWD(2024) 16 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv

**om ændring af direktiv 2005/44/EF om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS)
på de indre vandveje i Fællesskabet**

{COM(2024) 33 final} - {SEC(2024) 38 final} - {SWD(2024) 15 final}

A. Behov for handling

Hvad er problemet, og hvorfor er det et problem på EU-plan?

Flodinformationstjenester (RIS) støtter trafik- og transportstyring ved sejlads ad indre vandveje. De har navnlig til formål at bidrage til: i) en sikker og effektiv transportproces og ii) brug af de indre vandveje i videst mulig udstrækning. Lovgivningsprocessen til regulering af RIS på EU-plan begyndte i 2005 med vedtagelsen af RIS-direktivet (direktiv 2005/44/EF). Ved direktivet fastsættes en ramme for udnyttelse og anvendelse af harmoniseret, samvirkende og åbent RIS, som har til formål at øge sikkerheden, effektiviteten og miljøvenligheden af transport ad indre vandveje i EU. Samtidig har direktivet til formål at fremme sammenknytningen mellem transport ad indre vandveje og andre transportformer (dvs. multimodal transport). Inden for EU-rammen fastsætter direktivet: i) de generelle krav til, hvordan RIS bør oprettes i medlemsstaterne, ii) de områder, hvor det er nødvendigt at udvikle standarder, og iii) de principper, der skal følges. De faktiske tekniske retningslinjer og specifikationer udarbejdes af Kommissionen og vedtages gennem afledt ret.

Efter en evaluering af direktivet, som blev gennemført i 2021, og en høring af interessenter var det problem, som blev konstateret i konsekvensanalysen den langsomme og fragmenterede udbredelse af RIS, som er til hinder for konkurrenceevnen og sikkerheden i sektoren og er en hindring for, at sektoren kan bidrage til at nå målene i den europæiske grønne pagt.

Hvilke resultater skal der opnås?

Med revisionen af RIS-direktivet bør der skabes en effektiv ramme for udbredelse og brug af harmoniseret RIS i EU med fokus på: i) at muliggøre forbedringer af sektorens konkurrenceevne og sikkerhed og ii) dens bidrag til at nå målene for den europæiske grønne pagt. Med henblik herpå tager initiativet sigte på at løse det centrale problem, der er kortlagt. Initiativets specifikke mål er at: i) sikre forbedret tilgængelighed af RIS-data, forbedret adgang til RIS samt brug af harmoniserede standarder ii) lette integrationen af transport ad indre vandveje i den multimodale kæde, iii) sikre større optag af og interoperabilitet mellem digitale løsninger og iv) afhjælpe betænkeligheder vedrørende databeskyttelse.

Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?

I evalueringen fra 2021 blev det konkluderet, at fordelene ved direktivet ikke kunne være opnået på nationalt plan, primært på grund af den høje fragmentering af både standarder og gennemførelsespraksis. I evalueringen blev det fremhævet, at fragmenteringen i udbredelsen af RIS kræver indgriben på EU-plan grundet den grænseoverskridende karakter af sektoren for transport ad indre vandveje. Dette initiativ vil give EU-merværdi ved at forbedre effektiviteten af RIS (hvad angår tekniske standarder, vedtagelsesprocedurer og den forbedrede udveksling af oplysninger) og ved bedre at integrere de indre vandveje i multimodale forsyningskæder. Selv om problemet er geografisk begrænset og kun påvirker de medlemsstater, som har forbundne sejlbare vandveje, er det desuden mere sandsynligt, at handling på EU-plan vil sikre løsninger, som: i) er ensartede for alle berørte medlemsstater og ii) er i overensstemmelse med de relevante initiativer inden for rammerne af den europæiske grønne pagt, strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet og NAIADES III-handlingsplanen.

B. Løsninger

Hvilke løsninger er overvejet for at nå målene? Foretrækkes en bestemt løsning frem for andre? Hvis ikke, hvorfor ikke?

Tre politiske løsningsmodeller (løsningsmodel A, løsningsmodel B og løsningsmodel C) er blevet udarbejdet og vurderet med henblik på at løse de problemer og problemkilder, der er blevet kortlagt. Alle politiske løsningsmodeller indeholder forskellige foranstaltninger, som skal bidrage til at nå målene med initiativet, selv om de alle har forskellige niveauer af effektivitet.

Løsningsmodel A indeholder to politiske foranstaltninger, der er fælles for alle tre løsningsmodeller: i) sikring af dataenes tilgængelighed og datakvaliteten i systemet til elektronisk dokument- og registerforvaltning (ERDMS) og ii) tildeling af opgaven med at udarbejde de tekniske specifikationer for RIS til Det Europæiske Udvalg for Udarbejdelse af Standarder for Sejlads på Indre Vandveje (CESNI). Desuden er løsningsmodel A afhængig af retningslinjer til at øge harmoniseringen af gennemførelsen af RIS, og der indføres en klagemekanisme på medlemsstatsplan. For så vidt angår forbindelser til andre transportformer, omfatter løsningsmodel A frivillige forbindelser med platforme for elektronisk godstransportinformation (eFTI). Desuden giver den juridisk klarhed over brugen af personoplysninger, hvor der er behov for det.

Løsningsmodel B går videre, når det drejer sig om at støtte udviklingen af RIS, ved at tilføje nye standarder vedrørende data for sejlads og ruteplanlægning, og der oprettes en RIS-plattform til dataudveksling. Desuden omfatter løsningsmodel B: i) fastsættelse af standarder, ii) krav om forbindelser mellem RIS og systemer, som benyttes i forbindelse med andre (f.eks. maritime) transportformer, iii) obligatoriske forbindelser til eFTI og iv) indførelse af standarder for frivillige udvekslinger af oplysninger med søhavne. Med løsningsmodel B tilpasses anvendelsesområdet også til anvendelsesområdet for TEN-T-nettet.

Med **løsningsmodel C** styrkes bestemmelserne i løsningsmodel B, og der tilføjes yderligere elementer. For at støtte overvågningen af gennemførelsen indføres der med løsningsmodel C en ramme for præstationsmåling. Med løsningsmodel C tilføjes en række elementer, som kræver, at ruteplaner meldes elektronisk til de nationale transportmyndigheder, og medlemsstaterne udveksler alle nødvendige grænseoverskridende data til trafik- og transportstyring. Desuden gøres dataudveksling med indlandshavne obligatorisk, samtidig med at der indføres skabeloner for udvekslinger af personoplysninger, når sådanne kræves i henhold til national eller international lovgivning.

Den politiske løsningsmodel B er den foretrukne løsningsmodel, fordi den giver den bedste balance mellem de mål, der skal nås, og er den løsningsmodel, der har det bedste cost-benefit-forhold. Løsningsmodel B sikrer, at interventionen har en grad af proportionalitet og er i fuld overensstemmelse med nærhedsprincippet. Desuden medfører den ingen byrder for den private sektor.

Hvad er de forskellige interesserede parters synspunkter? Hvem støtter hvilken løsning?

Interessenterne støtter bredt, at CESNI involveres i udarbejdelsen og vedtagelsen af tekniske specifikationer. Interessenterne var også enige om, at RIS COMEX udgør et vigtigt grundlag for den videre udvikling af RIS-plattformen. Et lille antal RIS-eksperter gav udtryk for det synspunkt, at direktivet allerede var tilstrækkeligt bredt, og at fokus i stedet burde rettes mod gennemførelsen og på indførelsen af retningslinjer. Dette var afspejlet i tilgangen for løsningsmodel A. Der var navnlig holdningsforskelle mellem medlemsstaternes myndigheder og fartøjsoperatørerne med hensyn til de sandsynlige omkostninger og fordele ved klagemekanismer (som medlemsstaterne syntes at være imod) og elektronisk melding om sejlads (som operatørerne syntes at være imod). Forbindelserne mellem RIS og eFTI gav anledning til diskussioner, idet nogle af medlemsstaternes myndigheder fandt, at disse forbindelser bør være obligatoriske, mens fartøjsoperatørerne var mere skeptiske (mens nogle så dette som en potentiel åbning for anvendelser mellem virksomheder). Sidst, men ikke mindst var der tydelige betænkeligheder fra fartøjsoperatørernes side (særlig dem, der repræsenterede SMV'er) med hensyn til brugen af personoplysninger (selv om der ikke syntes at være en klar forståelse af, hvad der betragtes som personoplysninger).

C. Den foretrukne løsnings virkninger

Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

Den foretrukne politiske løsningsmodels (løsningsmodel B) samlede fordele anslås til 450,4 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi i løbet af hele perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet.

Fartøjsoperatørerne vil nyde godt af besparelser i forbindelse med tilpasningsomkostninger som følge af oplysninger af bedre kvalitet og mindre arbejde med at indsamle de oplysninger, der er nødvendige for planlægningen af deres sejlads (72,1 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi i løbet af hele perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet). Løsningsmodel B vil også medføre administrative omkostningsbesparelser for fartøjsoperatørerne (på 28,5 mio. EUR) ved at reducere behovet for på ny at registrere fragtoplysninger og behovet for at melde fragtoplysninger til havne. *Leverandørerne af RIS-softwaretjenester* vil opnå besparelser i forbindelse med tilpasningsomkostninger som følge af forbedret adgang til oplysninger af bedre kvalitet, hvilket vil mindske de omkostninger, der er forbundet med deres softwareapplikationer (med 8,1 mio. EUR). For *de nationale myndigheder* vil løsningsmodel B resultere i administrative omkostningsbesparelser som følge af elektronisk behandling af fragtoplysninger (i stedet for meldinger om fragten på papir) og udfasningen af nationale platforme, som gradvist vil blive erstattet af RIS COMEX.

Løsningsmodel B forventes også at medføre indirekte *fordele for samfundet* i form af besparelser i de eksterne omkostninger, som anslås til 311 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi i løbet af hele perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet. Kilden til disse fordele er bedre brug af transport ad indre vandveje og skiftet væk fra vejtransport.

Når omkostningernes tages i betragtning, anslås nettofordelene for den foretrukne løsningsmodel til 356,7 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi i løbet af hele perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet. Løsningsmodel B har det højeste cost-benefit-forhold (4,8) af alle tre løsningsmodeller.

Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

For de nationale offentlige myndigheder forventes løsningsmodel B af medføre engangstilpasningsomkostninger på 18,3 mio. EUR til at oprette den påkrævede digitale infrastruktur og administrative omkostninger på 75,3 mio. EUR til forvaltning og vedligeholdelse af de påkrævede systemer og tjenester udtrykt i nutidsværdi for perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet.

Hvordan påvirker den foretrukne løsning SMV'er og konkurrenceevnen?

Sektoren for transport ad indre vandveje er blandt fartøjsoperatørerne karakteriseret ved en meget høj andel af SMV'er og endda mikrovirksomheder, som ofte er familieejede virksomheder. Leverandørerne af softwaretjenester udgør et nichemarked med under 50 aktive virksomheder på området, hvoraf de fleste har under 250 ansatte. For fartøjsoperatørerne vil løsningsmodel B medføre nettoomkostningsbesparelser, som anslås til i alt 100,6 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi i løbet af hele perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet. i) tid sparet i forbindelse med planlægning af sejlads, ii) tid sparet i forbindelse med opfyldelse af meldingskrav og iii) forbedringer af sejladsens effektivitet. Leverandørerne af softwaretjenester vil nyde godt af besparelser på i alt 8,1 mio. EUR grund mindre arbejde med at indsamle grundlæggende oplysninger. I betragtning af den meget store andel af SMV'er blandt fartøjsoperatørerne og leverandørerne af softwaretjenester forventes størstedelen af disse besparelser på nettoomkostninger at tilfalde SMV'er, selv om de tilgængelige data ikke gjorde det muligt at foretage et skøn over fordelingen af omkostningsbesparelserne mellem de to grupper af operatører (SMV'er og andre).

Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?

De samlede omkostninger for de nationale offentlige myndigheder anslås til 93,6 mio. EUR, hvoraf 18,3 mio. EUR vil være tilpasningsomkostninger og 75,3 mio. EUR administrative omkostninger. Løsningsmodel B vil også medføre administrative omkostningsbesparelser for 30,6 mio. EUR. Nettoomkostningerne for de nationale offentlige myndigheder anslås således til i alt 63 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi i hele perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet.

Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?

Initiativet vil få en positiv indvirkning på anvendelsen af "digitalt som standard"-princippet. Ved løsningsmodel B oprettes en RIS-plattform til udveksling af RIS-oplysninger. Ved at gøre brugen af eFTI obligatorisk og indføre bedre forbindelser med havne og andre transportformer vil løsningsmodel B forbedre interoperabiliteten af transport ad indre vandveje ved hjælp af digitale løsninger. Revisionen har ikke til formål at kopiere eksisterende systemer og initiativer, men at øge forbindelserne mellem eksisterende systemer og gøre brug af eksisterende løsninger. Med revisionen tages der heller ikke sigte på at udvikle ét enkelt værktøj til transport ad indre vandveje, da det er en del af en familie af applikationer som f.eks. databaser for besætninger og fartøjsinformation.

Proportionalitetsprincippet

Den foretrukne løsningsmodel vurderes at være den mest proportionale i forhold til, hvad der er nødvendigt for at nå de overordnede politiske mål.

D. Opfølgning

Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?

Fem år efter udløbet af gennemførelsesdatoen for al relevant lovgivning (herunder vedtagelse og ikrafttræden af de nødvendige gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter) bør Kommissionen foretage en evaluering for at kontrollere, i hvilket omfang initiativets mål er nået.