

## **Fiche 10: Verordening EMSWe**

### **1. Algemene gegevens**

a) *Titel voorstel*

Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake het realiseren van een Europees Maritiem één loket omgevingen intrekken van Richtlijn 2010/65/EU

b) *Datum ontvangst Commissiedocument*

17 mei 2018

c) *Nr. Commissiedocument*

COM(2018)278

d) *EUR-Lex*

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1527235734533&uri=CELEX:52018PC0278>

e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevingstoetsing*

SWD(2018)181

f) *Behandelingstraject Raad*

Transportraad

g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

h) *Rechtsbasis*

Art 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie

i) *Besluitvormingsprocedure Raad*

Gekwalificeerde meerderheid

j) *Rol Europees Parlement*

Medebeslissing

### **2. Essentie voorstel**

a) *Inhoud voorstel*

Dit voorstel is onderdeel van het Derde "Europe on the Move" pakket dat de Commissie op 17 mei jl. heeft gepubliceerd dat ziet op veilige, schone en verbonden mobiliteit.

Het voorstel van de Commissie strekt tot de totstandkoming van een verordening voor een Europees Maritiem één loket omgeving waarin op gecoördineerde en geharmoniseerde wijze alle meldingen worden samengebracht die met een havenaanloop te maken hebben (EMSWe), en tot

intrekking van Richtlijn 2010/65/EU betreffende meldingsformaliteiten voor schepen. Doel van de Richtlijn 2010/65/EU was het maritieme transport te faciliteren en de administratieve lasten van de scheepvaartindustrie te verminderen. Daarvoor dienden de lidstaten een nationaal maritiem single window (MSW) in te richten, via welke de op grond van andere bestaande Europese richtlijnen en verordeningen verplichte meldingen elektronisch naar de relevante autoriteiten en het Europese SafeSeaNet gezonden worden bij het aandoen van een haven. De meldingen betreffen onder meer douane- immigratie en veiligheidsinformatie. Daarnaast zouden de meldingen geharmoniseerd moeten worden. De MSW's zijn gerealiseerd, maar de Commissie heeft vastgesteld dat harmonisering van de wijze waarop gemeld moet worden aan de MSW's niet is bereikt d.m.v. Richtlijn 2010/65/EU.

Het doel van het onderhavige voorstel is daarom om het elektronisch verzenden van informatie die verstrekt moet worden bij het aandoen van een haven te vereenvoudigen en harmoniseren.

Om dit te bereiken stelt de Commissie voor om een IT-raamwerk van onderling geharmoniseerde meldpunten – de nationale MSW's - te realiseren.

Daartoe worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Er wordt door de Commissie in overleg met de lidstaten een complete lijst van data-elementen – gegevens die door reders moet worden doorgegeven – opgesteld die gebaseerd is op verplichtingen van internationale, Europese en nationale regelgeving. De lijst met data-elementen zal in een gedelegeerde handeling worden vastgelegd.
- In het voorstel wordt vereist dat:
  - Alle meldingen rechtstreeks bij het nationale MSW moeten kunnen worden gedaan en het gebruik van plaatselijke port community-systemen (PCS-systemen) voor dit doeleinde slechts op vrijwillige basis kan plaatsvinden;
  - Reeds bij vertrek uit een voorgaande Europese haven gemelde gegevens niet meer bij aankomst mogen worden gevraagd door de autoriteiten in de lidstaat van de aankomsthaven. ENS-gegevens (Douane) dienen beschikbaar gesteld te worden voor referentiedoeleinden en mogelijk hergebruik in meldingen (het only-once principe); en
  - Dat lidstaten een bevoegde autoriteit aanwijzen die als coördinator en als aanspreekpunt voor het EMSW zal optreden en tevens verantwoordelijk is voor gebruikersbeheer.
- Voor een tijdige (technische) implementatie van deze verordening zal de Commissie een meerjarig implementatie plan (MIP) opstellen.

De nationale MSW's zullen:

- Meldingen die gegevens uit de vastgestelde dataset bevatten kunnen verwerken met behulp van een geharmoniseerde interface module. Het is nog onduidelijk of de interface module de system-to-system interface betreft of een grafische userinterface (GUI) of beide.
- Geschikt moeten zijn om informatie te ontvangen van geharmoniseerde digitale spreadsheets.

- De ontvangen gegevens aan autoriteiten (Douane, Grensbewaking, havenautoriteiten) en andere partijen in de haven (terminal operators, dienstverleners) moeten kunnen verstrekken.
- Aangesloten dienen te worden op centrale Europese databases voor referentiegegevens (zoals genoemd in de artikelen 10, 11 en 12 van het voorstel) over scheepsidentificaties en -eigenschappen, locatiecodes, havenfaciliteitcodes, gevaarlijke en vervuilende stoffen codes) en een deel van gegevens beschikbaar stellen aan melders.

Via uitvoeringshandelingen worden vastgesteld:

- Geharmoniseerde technische specificaties om de informatie over aankomst en vertrektijden van schepen beschikbaar te maken via het Nationale Single Window
- technische specificaties voor gebruikersgegevens en toegangsrechten in het nationale MSW voor melders serviceproviders en autoriteiten
- Geharmoniseerde internetadressen en geharmoniseerde webpagina's met informatie over beheer en ondersteuning voor de nationale MSW's
- Functionele en technische specificaties voor het EMSW die door de lidstaten moeten worden gevolgd en technisch worden geïmplementeerd in hun nationale MSW's.

De Annex van het voorstel bevat een lijst met meldingsverplichtingen. Ten opzichte van de huidige situatie zijn er verplichtingen toegevoegd. Het betreft allereerst diverse douanemeldingen inzake aankomst en vertrek en mogelijk doorgaand douanevervoer. Opgemerkt wordt dat de melding voor de ENS (zie artikel 7 lid 2 d) niet wordt genoemd in de annex, noch de melding voor de boordprovisie (IMO-FAL 3) en de proviandering en bunkering. Daarnaast wordt de melding op grond van Richtlijn 2001/96/EC inzake het laden en lossen van bulkschepen toegevoegd als meldingsverplichting binnen het MSW. Ten slotte wordt het verzamelen van gegevens op grond van Richtlijn 2009/42/EC betreffende de statistiek van het zeevervoer van goederen en personen toegevoegd als meldingsverplichting.

Om deze maatregelen te realiseren zal de Commissie bijgestaan worden door een expert groep en door het Digitale Transport en Handelsfacilitatie Comité.

#### *b) Impact assessment Commissie*

De Commissie heeft de mogelijkheden voor de architectuur die harmonisatie kan bewerkstelligen en opties voor de scope geanalyseerd. Op basis van de baten-lasten verhouding, draagvlak bij de stakeholders en verwachte effectiviteit en risico inschatting bleek de optie met geharmoniseerde toegangspunten (MSW's) d.m.v. een gemeenschappelijke IT-oplossing en een scope die ook de douanemeldingen omvat, de voorkeur te hebben. De verwachte aanvullende kosten tussen 2020 en 2030 bedragen € 29.4 miljoen. De verwachte besparingen van administratieve lasten resulteren in een vermindering van 22-25 miljoen uren administratie in dezelfde periode. De Commissie zal de vereiste software ontwikkelen en verwachten dat daardoor de lasten voor de lidstaten geminimaliseerd worden.

### **3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel**

#### *a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein*

In Nederland is sinds ongeveer twee jaar een MSW, gebaseerd op Richtlijn 2010/65/EU, operationeel en sinds mei jl. zijn alle scheepvaartpartijen die berichten moeten versturen aangesloten op het Nederlandse MSW. Aan het MSW in Nederland zijn ook de Douanemeldingen voor luchtvracht toegevoegd. Andere EU-lidstaten hebben ook MSW's tot stand gebracht. Schepen die Nederlandse havens bezoeken kunnen hun meldingen elektronisch doen en de Nederlandse overheid heeft een grotere efficiëntie gerealiseerd door de elektronische verwerking van de informatie uit de meldingen mogelijk te maken. Dit past binnen het Nederlandse beleid om een toekomstbestendige data delen infrastructuur te realiseren waarvan het Single Window een onderdeel is. Dit is verwoord in de brief van de Minister van IenW aan de Tweede Kamer op 9 mei 2018 (Kamerstuk 31400, nr. 186, paragraaf digitale transport strategie). Een belangrijke bouwsteen voor realisatie van een data delen infrastructuur is tevens acceptatie van papierloos transport in alle EU-lidstaten. In het Commissievoorstel voor een EU Verordening m.b.t. Electronic Freight Transport Information (COM) 2018/279) wordt dat nader uitgewerkt voor vrachtgegevens.

Nederland streeft ook in de Internationale Maritieme Organisatie naar zoveel mogelijk standaardisering en harmonisering van de administratieve formaliteiten teneinde de scheepvaartsector te faciliteren.

#### *b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel*

Nederland kan de constatering van de Commissie dat ondanks het elektronisch melden de richtlijn 2010/65/EU onvoldoende tot vermindering van administratieve lasten voor de scheepvaartsector heeft geleid, onderschrijven.

In de verschillende Europese havens moet door de reders op verschillende wijze worden gemeld, ook al zijn de meldingen voornamelijk gebaseerd op gelijke Europese wetgeving. Nederland staat, met de Commissie, op het standpunt dat deze situatie onwenselijk is. De gehele maritieme sector heeft belang bij een zo eenvoudig mogelijke meldingsfaciliteit. M.n. geldt dit voor maritieme bedrijven waaronder Nederlandse die in verschillende Europese havens actief zijn en die door de verschillen tussen lidstaten en havens extra administratieve lasten ondervinden. Het staat in de weg aan een optimale concurrentiepositie.

Nederland kan zich dus scharen achter de doelen van het voorstel, te weten facilitering van de scheepvaart formaliteiten door Europese harmonisering van (onderdelen van) de nationale MSW's en beoordeelt in dat verband het voorstel in het algemeen als positief. Nederland dient er rekening mee te houden dat dit wel de nodige (financiële) inzet zal vergen ondanks dat er als gevolg van de richtlijn 2010/65/EU ook al een enorme inzet is gepleegd.

De volgende voorgestelde maatregelen komen in belangrijke mate overeen met de Nederlands positie t.a.v. de manier waarop de gewenste resultaten bereikt kunnen worden:

- Het tot stand brengen van een geharmoniseerde datalijst van meldingen.

- Het verbreden van de scope van de MSW's met alle douaneberichten die voor de scheepvaart van belang zijn.
- Het voorschrijven van een berichteninterface voor machine-to-machine berichten aan het MSW t.b.v. de interoperabiliteit tussen systemen.
- Het ontwikkelen van een geharmoniseerd spreadsheet dat gebruikt kan worden voor meldingen in Europa.

Nederland heeft echter ook enkele punten van zorg.

In het algemeen hebben de maatregelen in de Verordening te veel wijzigingen in één keer tot gevolg waarvan bovendien onduidelijk is of de beoogde doelstellingen zoals vermindering administratieve lasten met de maatregelen worden bereikt. Nederland is voorstander om de omvang en impact van de Verordening te beperken en de komende jaren eerst in te zetten op die maatregelen die ook volgens de markt zelf voordelen biedt, zoals de harmonisering van de data (dataset vaststellen), vaststellen van een berichten interface (Message Implementation Guidelines (MIG) voor Machine-to-Machine berichtenverkeer) en het vaststellen van een geharmoniseerde spreadsheet. In een later stadium kunnen aanvullende maatregelen, zoals onder meer databases, geharmoniseerde internetadressen van MSW's en geharmoniseerde web-based servicepagina's, worden gezien en mogelijk worden voorgeschreven en worden geïmplementeerd.

Hoewel een geharmoniseerde dataset goede diensten kan bewijzen, moet kritisch gekeken worden naar de scope van deze lijst, de wijze waarop de lijst aangepast kan worden en de mate flexibiliteit voor aanpassing en gebruik. Voor Nederland is het van groot belang dat het Single Window in Nederland, waarin ook al meldingen voor de luchtvaart worden verwerkt, uitgebouwd kan worden ten behoeve van andere transportmodaliteiten.

Uit het voorstel blijkt dat de governance voor de nieuwe veelomvattende IT voornamelijk bij de Commissie ligt en dus sterk centraal gestuurd is. De lidstaten worden daarbij wel geraadpleegd. Het Nederlandse standpunt over de ontwikkeling van Europese IT-systemen is dat zij decentraal met de nodige interconnectiviteit ontwikkeld dienen te worden, tenzij een centrale oplossing aantoonbaar meer voordelen oplevert. Of dit ook hier het geval is blijft nog een punt van aandacht.

Het voorstel kan leiden tot een grote, complexe samenhang van systemen en daarbij behorende beheerorganisaties, waarbij partijen en beschikbaarheid van informatie in grote mate afhankelijk van elkaar worden. Het betreft onder meer de maatregelen inzake het eenmalig aanleveren van informatie (het only-once principe) en het daarmee samenhangende hergebruik van gegevens. Het is niet altijd even duidelijk hoe de Commissie e.e.a. wil regelen. Nederland zal hier nader uitleg over vragen.

De Commissie stelt voor dat alle melders m.b.v. digitale spreadsheets (web-based userinterface) hun informatie moeten kunnen aanleveren aan het nationale MSW. Dit is tot op heden niet mogelijk in Nederland omdat Nederland alleen een machine-to-machine systeem aanbiedt waarop

met behulp van een gebruikersinterface gemeld kan worden. In praktijk zijn het serviceproviders (bijv. de Port Community Systemen) die als het ware als een tussenstap een faciliteit aanbieden om de informatie, de ontvangen digitale spreadsheets, om te zetten naar het in Nederland benodigde format. Daarnaast wordt een verplichting opgevoerd waardoor lidstaten meldingen rechtstreeks moeten kunnen ontvangen zonder tussenkomst van PCS-en. Dit betekent in Nederland dat de rol en positie van de PCS-en de positie van systemen van de havenautoriteiten moet worden herzien. De impact van die wijzigingen zullen naar verwachting aanzienlijk en ingrijpend zijn, terwijl er voor de melders geen winst wordt behaald in efficiëntie. Immers, voor hen blijft de situatie hetzelfde dat ze m.b.v. digitale spreadsheets hun informatie kunnen aanleveren. Nederland zet derhalve vraagtekens bij het nut van deze eis en zou graag zien dat het aan de lidstaten zelf is hun systeem dermate in te richten, dat de melders op dezelfde manier melding kunnen maken van de benodigde informatie.

In de Annex van het voorstel staan meldingsformaliteiten benoemd die voorgeschreven zijn voor de informatie-uitwisseling tussen het bedrijfsleven onderling. Een voorbeeld daarvan zijn formaliteiten voor het veilig laden en lossen van bulkcarriers. Een dergelijke business-to-business melding is uitgesloten van de MSW's conform de richtlijn 2010/65/(EU). Deze meldingen die in de private sfeer liggen vallen eveneens buiten de scope van de voorgestelde Verordening die zich ook beperkt tot meldingsverplichtingen gerelateerd aan schepen die aankomen en verblijven in en vertrekken uit havens. Nederland steunt dit voornemen van de Commissie en is van mening dat het niet aan de EU en lidstaten is om systemen op te zetten die gebruikt worden in de private sfeer.

#### *c) Eerste inschatting van krachtenveld*

Binnen de Europese Unie wordt de wens naar meer harmonisering breed gedeeld. Door verschillende lidstaten is de Commissie aangezet om de richtlijn 2010/65/EU, die niet de beoogde harmonisering en facilitering tot stand heeft gebracht, te herzien.

De situatie voorafgaand aan dit voorstel liet een grote verdeeldheid zien van standpunten t.a.v. de architectuur (centraal of decentraal) van een Europees geharmoniseerde nationale MSW-omgeving.

Hoewel lidstaten binnen de EU positief eensgezind zijn over de harmonisering van de nationale MSW's is het nog onduidelijk hoe lidstaten zullen reageren op de overige voorstellen.

Een eerste rondvraag leert dat de markt vooral belang heeft bij een gestandaardiseerde dataset en gestandaardiseerde berichten en weinig tot geen wijzigingen en of aanpassingen van de nu in gebruik zijnde systemen wenst.

Momenteel is het krachtenveld in het Europees Parlement nog onbekend, aangezien deze zich er nog niet over heeft uitgesproken.

#### **4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit**

##### *a) Bevoegdheid*

De voorgestelde grondslag voor het voorstel is artikel 100, lid 2, VWEU, dat voorziet in de mogelijkheid om gemeenschappelijke regels voor zeevervoer vast te stellen. De richtlijn die met dit voorstel wordt vervangen, was ook gebaseerd op dit artikel. Nederland beoordeelt de rechtsgrondslag derhalve positief.

##### *b) Subsidiariteit*

Nederland beoordeelt de subsidiariteit als positief. Het tot stand komen van geharmoniseerde meldpunten in Europa kan alleen op EU-niveau bereikt worden. Momenteel wordt er door reders op verschillende manieren gerapporteerd in de verschillende Europese havens. De gehele maritieme sector heeft belang bij een zo eenvoudig mogelijke meldingsfaciliteit die Europees gelijk is.

##### *c) Proportionaliteit*

Nederland beoordeelt de proportionaliteit als positief met kanttekeningen. De verordening bevat een aantal elementen die essentieel zijn voor de harmonisering van de nationale MSW's te weten de harmonisering van de data (dataset vaststellen), het vaststellen van een berichten interface (MIG voor Machine-to-Machine berichtenverkeer) en het vaststellen van een geharmoniseerde spreadsheet. De vorm die de Commissie gekozen heeft, een Verordening, is logisch daar waar het gaat om standaardisatie en harmonisering omdat op die wijze de standaardisatie en een level playing field voor de markt kan worden bereikt.

Overige zaken zoals het realiseren en gebruik van databases, de geharmoniseerde website en het beschikbaar stellen van aankomst en vertrektijden gaan verder dan noodzakelijk om harmonisering van de nationale MSW's te bereiken. Nederland zal hier ook op inzetten in de onderhandelingen.

#### **5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten**

##### *a) Consequenties EU-begroting*

De Commissie verwacht dat de kosten van de IT-diensten en IT-systeem ontwikkelingen € 13,5 miljoen zal kosten verdeeld over 11 jaar van 2020-2030. De Commissie stelt voor dat deze kosten worden gedekt door budgetlijn "Support activities to the European transport policy and passenger rights including communication activities". Er is geen aanvullend budget nodig uit het lopende Meerjarig Financieel Kader (MFK).

Nederland is van mening dat de benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2014-2020 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting

##### *b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden*

Het is te verwachten dat de maatregelen in het voorstel personele en financiële consequenties zal hebben. Zo zullen er kosten voortvloeien uit het aanpassen van de betreffende ICT-systemen die

in dit kader relevant zijn. Hiervan is momenteel echter nog geen inschatting te maken, aangezien er alvorens dat dit mogelijk is, vastgesteld moet worden middels gedelegeerde handelingen waar deze IT systemen precies aan moeten voldoen. Het voorstel bevat een aantal maatregelen waarvan een groot aantal in een gedelegeerde handeling en 6 uitvoeringshandelingen moeten worden uitgewerkt.

Voor het uitwerken van de gedelegeerde en uitvoeringshandelingen zal door de overheid (meerdere ministeries) personele capaciteit moeten worden vrijgemaakt van 2 fte. De technische aanpassingen van bestaande systemen zullen financiële consequenties hebben.

Eventuele budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van het/de beleidsverantwoordelijk(e) departement(en), conform de regels van de budgetdiscipline.

*c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*

Zo'n 40 marktsystemen zullen worden geraakt indien zij een nieuwe berichteninterface moeten gaan ondersteunen. De technische aanpassingen van de systemen van marktpartijen en de mogelijke aanpassingen van de processen zullen inzet vergen en financiële consequenties hebben.

*d) Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger*

Naar verwachting zullen voor het bedrijfsleven de administratieve lasten minder worden op de lange termijn. Voor de overheden zal het voorstel op de korte termijn zorgen voor een lastenverzwaring door het omzetten van de in het voorstel gedane voorstellen.

*e) Gevolgen voor concurrentiekracht*

Geen.

## **6. Implicaties juridisch**

*a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)*

De verordening heeft rechtstreeks werking maar kan op onderdelen nadere uitwerking in nationale regelgeving behoeven, onder meer voor wat betreft de aanwijzing van de bevoegde autoriteit. Daarvoor zullen in ieder geval het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart en de Regeling meldingen en de communicatie scheepvaart moeten worden aangepast.

*b) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan*

In het voorstel krijgt de Commissie zowel de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen, als uitvoeringshandelingen vast te stellen.

Voorgesteld wordt om de bevoegdheid aan de Commissie te verlenen om door middel van gedelegeerde handelingen:



- De verordening aan te vullen met als doel het vaststellen en aanvullen van de EMSWe data set (artikel 3, tweede lid), en
- De bijlage bij de verordening aan te passen om daarmee een verwijzing op te nemen/te wijzigen t.a.v. een internationaal of Europees voorgeschreven meldplicht (artikel 3, vierde lid).

Voorgesteld wordt daarnaast om de bevoegdheid aan de Commissie te verlenen om door middel van uitvoeringshandelingen de technische specificaties op te stellen met betrekking tot onder meer de interface module en de verschillende databases. Voorts worden geharmoniseerde standaarden vastgesteld ten aanzien van onder meer het digitale spreadsheet en het uniforme internet format.

Deze maatregelen zijn in beginsel geschikt om door middel van een gedelegeerde handeling respectievelijk uitvoeringshandeling vast te stellen. De keuze voor gedelegeerde handelingen ligt volgens NL juridisch gezien voor de hand omdat een bevoegdheid voor de Commissie tot aanvulling en wijziging van het basisinstrument (waartoe ook de bijlagen worden gerekend) alleen via delegatie kan worden verleend. Het kabinet kan instemmen met de keuze voor uitvoeringshandelingen omdat de vast te stellen maatregelen erop gericht zijn om de verordening volgens eenvormige voorwaarden uit te voeren. Voor het vaststellen van de uitvoeringshandelingen wordt voorts de Raadplegingsprocedure voorgesteld. Volgens het kabinet zou hier echter gekozen moeten worden voor de onderzoeksprocedure, omdat het gaat om maatregelen van algemene strekking.

Nederland beseft evenwel dat de Commissie grote invloed heeft op de feitelijke invulling van het systeem (en de financiële gevolgen die dat niet alleen voor de Commissie, maar ook voor de lidstaten, de zeehavens en de reders met zich brengt), maar kan hiermee akkoord.

*c) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en besluiten) met commentaar t.a.v. haalbaarheid*

De voorgestelde verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie. De maatregelen worden van toepassing vier jaar na de inwerkingtreding van de verordening. Daarmee lijkt de termijn voor de aanpassing van de Nederlandse wetgeving haalbaar. Nederland is er voorstander van om de inwerkingtreding van deze verordening en de daarvoor benodigde aanpassing van de Nederlandse wetgeving te laten aansluiten op andere richtlijnen die recent zijn vastgesteld of binnenkort worden vastgesteld en die gevolgen hebben voor het MSW zoals bijvoorbeeld de Richtlijn registratie opvarenden passagiersschepen (EU)2017/2109) en het voorstel voor de Richtlijn Havenontvangstvoorzieningen (Kamerstuknummer 22112-2495 (BNC-fiche).

Daarnaast betekent de voorgestelde inwerkingtredingstermijn dat ook de gewenste aanpassingen van de ICT, na 4 jaar gerealiseerd zullen moeten zijn, maar hiervoor zal eerst de inhoud van de verschillende uitvoerings- en gedelegeerde handelingen, die er nu nog niet zijn, bekend moeten

zijn. Dit zorgt ervoor dat de termijn voor de aanpassing van de diverse ICT-systemen nog korter en daarmee minder realistisch wordt.

Bijkomend punt is dat de voorgestane aanpassingen, zoals hierboven al opgemerkt, synchroon lopen met de aanpassing van ICT-systemen als gevolg van de implementatie van enkele andere richtlijnen. Al met al moet geconstateerd worden dat hier sprake is van een groot en ambitieus Europees ICT-project, met grote financiële gevolgen voor alle betrokkenen.

*d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

In het voorstel staat een passende evaluatiebepaling, namelijk dat de toepassing van de Verordening 6 jaar na de inwerkingtreding zal worden geëvalueerd.

**7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving**

Het voorstel zal financiële en personele implicaties hebben indien bestaande systemen moeten worden aangepast om informatie te ontvangen.

**8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Geen.