



Briselē, 17.5.2018
COM(2018) 278 final

2018/0139 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,
ar ko izveido Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi un atceļ Direktīvu 2010/65/ES

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Tehnoloģijas pārmaiņas skar visus sabiedrības slāņus un ekonomikas nozares un pārveido ES iedzīvotāju dzīvi. Transports šajā ziņā nav izņēmums. Jaunas tehnoloģijas krasi maina mobilitātes situāciju. Ņemot vērā šos apstākļus, ES un tās nozarēm ir jāizpilda sarežģīts uzdevums, proti, jākļūst par pasaules līderi inovāciju, digitalizācijas un dekarbonizācijas jomā. Tāpēc Komisija ir pieņēmusi visaptverošu pieeju, proti, trīs mobilitātes dokumentu kopumus “Eiropa kustībā”, lai nodrošinātu, ka ES mobilitātes politikā ir atspoguļotas šīs politikas prioritātes.

Ievērojot mazemisiņu mobilitātes stratēģiju, Komisija 2017. gada maijā un novembrī pieņēma divus mobilitātes dokumentu kopumus. Minētajos kopumos ir izklāstīta pozitīvi orientēta darba programma, kas ļauj īstenot mazemisiņu mobilitātes stratēģiju un vienmērīgu pāreju uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem Eiropas Parlamentam un Padomei būtu jānodrošina šo priekšlikumu ātra pieņemšana.

Šī iniciatīva ir daļa no trešā “Eiropa kustībā” dokumentu kopuma, ar ko tiek īstenota jaunā 2017. gada septembra rūpniecības politikas stratēģija, un tas ir paredzēts, lai noslēgtu procesu, kas sniedz Eiropai iespēju maksimāli izmantot mobilitātes modernizācijas sniegtās priekšrocības. Ir būtiski, lai nākotnes mobilitātes sistēma būtu droša, tīra un efektīva visiem ES piedzīvotājiem. Mērķis ir padarīt Eiropas mobilitāti drošāku un pieejamāku, Eiropas rūpniecību konkurētspējīgāku, Eiropas darbvietas drošākas un Eiropu tīrāku un labāk pielāgotu vajadzībai risināt klimata pārmaiņu problēmas. Lai tas būtu iespējams, būs vajadzīga ES, dalībvalstu un ieinteresēto personu pilnvērtīga iesaistīšanās, jo īpaši ieguldījumu palielināšana transporta infrastruktūrā.

Jūras pārvadātājiem ir jāizpilda daudz juridisku ziņošanas prasību ikreiz, kad kuģis ienāk ostā vai iziet no tās (ienākšana ostā). Tas, ka ziņošanas prasības nav saskaņotas starp dažādām politikas jomām dalībvalstīs vai starp dalībvalstīm, rada šādiem pārvadātājiem lielu administratīvu slogu. Katru gadu ES notiek vairāk nekā divi miljoni ienākšanas gadījumu ostās. Kuģniecības nozarē strādājošie pašlaik velta ziņošanai kopumā aptuveni 4,6 miljonus stundu gadā.

Eiropadome uzsvēra šo problēmu savā 2017. gada Valletas deklarācijā par jūrlietu politiku¹ un 2017. gada 8. jūnija Padomes secinājumos² par ES jūras transporta politikas prioritātēm līdz 2020. gadam. Tā uzsvēra vajadzību mazināt administratīvo slogu jūras transportam un paredzēt vienkāršotas, digitalizētas un saskaņotas ziņošanas procedūras kuģiem. Tā atkārtoja

¹ Valletas deklarācija: *ES jūras transporta politikas prioritātes līdz 2020. gadam: konkurētspēja, dekarbonizācija, digitalizācija ar mērķi nodrošināt globālu savienojamību, efektīvs iekšējais tirgus un pasaules līmeņa jūrniecības nozaru kopa*, Valleta, 2017. gada 29. marts, https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_the_EU_maritime_transport_policy.pdf

² Padomes secinājumi “*ES jūras transporta politikas prioritātes līdz 2020. gadam: konkurētspēja, dekarbonizācija, digitalizācija ar mērķi nodrošināt globālu savienojamību, efektīvs iekšējais tirgus un pasaules līmeņa jūrniecības nozaru kopa*”, ko Padome pieņēma 3545. sanāksmē 2017. gada 8. jūnijā, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9976-2017-INIT/lv/pdf>

šo vēstījumu savos 2017. gada 5. decembra secinājumos par transporta digitalizāciju³. Arī jūras pārvadātāji pauž lielas bažas par situāciju.

Šī problēma tika analizēta Ziņošanas formalitāšu direktīvas 2010/65/ES novērtējumā, kas veikts 2016.–2017. gadā kā daļa no atbilstības pārbaudes par ES jūras transporta politiku. Minētajā novērtējumā tika apstiprināta problēmas analīze.

Šā priekšlikuma mērķis ir pievērsties pašreizējai nesaskaņotajai ziņošanas videi attiecībā uz kuģiem. Ierosinātā jaunā Eiropas Jūras vienloga sistēma koordinēti un saskaņoti apvieno visu ziņošanu, kas saistīta ar ienākšanu ostā. Tas savukārt arī uzlabos attiecīgo sistēmu sadarbību un starpsavienojumus, tādējādi radot iespēju vajadzības gadījumā efektīvāk koplietot un atkārtoti izmantot datus.

- **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem šajā politikas jomā**

Priekšlikums papildina un atbalsta ES transporta politikas vispārējos mērķus. Tas sniedz būtisku ieguldījumu iniciatīvā Eiropas jūras transporta jomai bez šķēršļiem un atbalsta gan ES politiku transporta nozares emisiju mazināšanai, gan ES transporta sociālo programmu.

Tas ir cieši saistīts ar Kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu direktīvu⁴ un atbilst tai. Priekšlikums arī atbilst Elektroniskās kravu pārvadājumu informācijas iniciatīvai attiecībā uz kravu pārvadājumu informācijas un digitālā formātā sagatavotu sertifikātu atzīšanu iestādēs, kuras veic ar pārvadājumiem saistītas pārbaudes ES iekšzemē.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Šis priekšlikums atbalsta Eiropas Komisijas *REFIT* programmas mērķus — administratīvā sloga mazināšanu un vienkāršošanu. Tas atbilst Komisijas vispārējiem mērķiem, proti, palielināt konkurētspēju, nodrošināt iekšējā tirgus vienmērīgu darbību un palielināt efektivitāti, īstenojot digitalizāciju.

Konkrēti, priekšlikums papildina digitalizācijas centienus, ka tika sākti, pamatojoties uz Savienības muitas kodeksu, un nodrošina virzību uz savstarpēji savienotāku ziņošanas vidi attiecībā uz transporta un muitas formalitātēm.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Darbības juridiskais pamats ir Līguma 100. panta 2. punkts: “Eiropas Parlaments un Padome saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru var pieņemt attiecīgus noteikumus par jūras transportu un gaisa transportu.”

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Vienotais tirgus ir ļoti svarīgs jūras transportam; tikai 9 % jūras tirdzniecības ES notiek valsts ietvaros, savukārt 25 % ir ES iekšējā tirdzniecība, bet 66 % — ES ārējā tirdzniecība. Turklāt ostas nav ar jūras transportu pārvadāto preču galamērķis. Pa iekšzemes savienojumiem liela daļa preču, kas šķērso ostas, tiek ievestas no citas dalībvalsts vai tiek vestas tālāk uz citu

³ Padomes secinājumi *par transporta digitalizāciju*, ko Padome pieņēma 3581. sanāksmē 2017. gada 5. decembrī, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15431-2017-INIT/lv/pdf>

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 27. jūnija Direktīva 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.).

dalībvalsti. Tāpēc ES interesēs ir nodrošināt, ka ienākšana ostās notiek netraucēti, — gan plašāka iekšējo pārvadājumu tirgus labad, gan lai uzlabotu būtisko ekonomisko ieguldījumu rentabilitāti un pārrobežu darījumdarbības intereses, kas saistītas ar šo nozari.

ES ziņošanas vidi, ko piemēro kuģu operatoriem saistībā ar ienākšanu ostā, nevar saskaņot, īstenojot rīcību tikai valsts vai starptautiskā līmenī. Nav starptautiska foruma, kas sniedz iespēju pieņemt šādus plašus un saistošus noteikumus.

Arī līdzšinējā pieredze liecina par brīvprātīgu saskaņošanas pasākumu nepietiekamību. Spēkā esošās nesaistošās pamatnostādnes un regulārā mijiedarbība starp dalībvalstīm nav uzlabojušas situāciju un nav arī nodrošinājušas saskaņotas saskarnes, datu formātus vai ziņošanas procedūras.

Tāpēc šo problēmu ir vislabāk risināt ES līmenī. Problēma pēc būtības ir pārrobežu problēma, un ievērojamus rezultātus var efektīvi sasniegt tikai ar saskaņotu, vienotu regulējumu, kas ir orientēts uz Eiropas mēroga vajadzībām.

- **Proporcionalitāte**

Priekšlikums ir paredzēts, lai novērstu jebkādu nesamērīgu slogu uz kuģu operatoriem. Tā pamatā ir pastāvošā valsts vienloga sistēmu struktūra un starptautiski un ES standarti un datu formāti. Tāpēc izmaksas dalībvalstīm un nozares ieinteresētajām personām būs nelielas; šādas izmaksas noteikti kompensēs tiešie un netiešie ieguvumi, ko sniegs samazināts administratīvais slogs un efektīvāka informācijas apmaiņa. Ietekmes novērtējumā par priekšlikuma izmaksu efektivitāti, lietderību un proporcionalitāti tika secināts, ka priekšlikums sniedz būtisku pievienoto vērtību.

Priekšlikumā paredzēts vienīgi tas, kas vajadzīgs mērķu sasniegšanai; tas ir vērsts uz problēmas pamatcēloņiem un paredz decentralizētu, bet vienlaikus saskaņotu risinājumu. ES un dalībvalstis dalīs atbildību par ziņošanas vidi.

- **Instrumenta izvēle**

Ietekmes novērtējumā ir secināts, ka Direktīva 2010/65/ES ir jāpārskata, lai sasniegtu tās mērķus. Regula ir atbilstošāks juridiskais instruments, lai nodrošinātu, ka saskarnes, datu formāti un ziņošanas procedūras tiek saskaņoti efektīvi un ka šie pasākumi tiek īstenoti konsekventi un pārredzami.

Ir ierosināti arī īstenošanas pasākumi, ņemot vērā iniciatīvas tehnisko raksturu un iespējamību, ka tā būs regulāri jāpielāgo atbilstoši tehniskām un juridiskām izmaiņām.

3. EX POST NOVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- **Spēkā esošo tiesību aktu ex-post novērtējumi / atbilstības pārbaudes**

Novērtējumā, kas veikts 2016.–2017. gadā kā daļa no Jūras transporta politikas atbilstības pārbaudes, tika secināts, ka Direktīva 2010/65/ES nav pietiekami efektīva vai lietderīga, lai gan tās mērķi joprojām ir ļoti aktuāli. Tika secināts, ka pastāv lielas iespējas turpināt vienkāršošanu un mazināt administratīvo slogu kuģu operatoriem.

Tika identificētas trīs problēmas. Pirmkārt, trūkst saskaņotības starp valsts jūras vienloga sistēmām, ko kuģi izmanto ziņošanai. Dalībvalstu un dažreiz pat ostu saskarnes, datu formāti un ziņošanas procedūras atšķiras. Direktīvā 2010/65/ES netika paredzētas saistošas

specifikācijas attiecībā uz valsts vienloga sistēmām. Tāpēc ziņošanas vide ir atšķirīga un sadrumstalota.

Otrkārt, pašreizējā ziņošanas koordinēšanas sistēma, kurā izmanto valsts vienloga sistēmas, apvieno tikai dažus no kuģu tiesiskajiem ziņošanas pienākumiem. Valstu un vietējā mērogā noteikto ziņojamo informāciju bieži tiek prasīts iesniegt, izmantojot citus kanālus, kas nav valsts vienloga sistēmas. Citas ES ziņošanas formalitātes, piemēram, lielākā daļa muitas formalitāšu, tiek izpildītas, izmantojot speciālas valsts un Eiropas muitas IT sistēmas.

Treškārt, lielākajā daļā dalībvalstu un ES kopumā ir nepietiekama datu koplietošanas vide. Tāpēc kuģu operatoriem bieži tiek prasīts iesniegt vienu un to pašu informāciju vairāk nekā vienreiz par vienu un to pašu ienākšanu ostā. Ja informācijas apmaiņa starp iestādēm būtu efektīvāka, no šādas ziņošanas dublēšanās varētu izvairīties atbilstoši ES mērķim ievērot vienreizējas ziņošanas principu.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Šāda apspriešanās tika organizēta atbilstoši Labāka regulējuma pamatnostādņēm. Notika sabiedriskā apspriešana tiešsaistē no 2017. gada 25. oktobra līdz 2018. gada 18. janvārim. Aptaujas anketa bija pieejama visās oficiālajās ES valodās. Atbildes sniedza kopumā 91 respondents. Minēto sabiedrisko apspriešanu papildināja konkrētāka, mērķtiecīga apspriešana, kas notika darbsemināros, intervijās un citos pasākumos un ko īstenoja, nosūtot sīkāk izstrādātu tiešsaistes aptaujas anketu galvenajām ieinteresēto personu grupām. Apspriešanas procesā ieguldījumu sniedza 418 ieinteresētās personas.

Tika veltītas īpašas pūles tam, lai sazinātos ar maziem un vidējiem uzņēmumiem (MVU) jūras transporta nozarē, izmantojot MVU tīklu, lai informētu tos par iespēju piedalīties apspriešanas procesā. Komisija arī sazinājās ar attiecīgajiem Eiropas sociālajiem partneriem (jūras transporta speciālistiem un arodbiedrībām jūrniecības nozarē⁵), lai aicinātu tos piedalīties apspriešanās.

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām laikā tika apstiprināta problēmas analīze un noskaidrots, kuras ieinteresēto personu grupas dod priekšroku dažādām politikas iespējām. Ieinteresētās personas, kas pārstāvēja vairumu kategoriju, norādīja, ka dod priekšroku integrētai, visaptverošai ziņošanas videi, kas ietver gan muitas, gan transporta ziņošanu. No respondentiem, kas piedalījās atklātajā sabiedriskajā apspriešanās, 82 % norādīja, ka visefektīvāk būtu šos jautājumus risināt ES līmenī. Lielākā daļa ieinteresēto personu galveno prioritāti piešķīra saskaņošanai ES līmenī, jo tā varētu sniegt būtiskus ieguvumus un mazināt administratīvo slogu. Citas īpaši pieminētas prioritātes bija datu aizsardzības pārredzamība un efektīvākas datu plūsmas un datu koplietošana.

Kuģošanas sabiedrības un kuģu/kravu aģenti atbalstīja centralizētu saskaņošanas risinājumu, savukārt dalībvalstu iestādes un ostas atbalstīja risinājumu, kura pamatā ir pašreizējās valsts vienloga sistēmas.

Rūpīgi apsvērusi un izanalizējusi šīs atbildes, Komisija ierosina kompromisa risinājumu, kas nodrošinās saskaņošanu, pamatojoties uz decentralizētām, bet savstarpēji savienotām valsts vienloga sistēmām.

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

- **Informācijas/speciālistu atzinumu apkopošana un izmantošana**

Priekšlikuma pamatā ir faktu konstatācija un attiecīgu ekspertu sniegta informācija, kā arī ekonomiski modeļi izmaksu un ieguvumu aprēķināšanai, tostarp netiešās ietekmes un paredzamās transporta veida pārorientēšanas no autotransporta uz ūdens transportu modelēšana. Ārēju konsultantu grupa sagatavoja atbalsta pētījumu par izmaksām un ietekmi.

Tika aktīvi piesaistīti Komisijas eksperti no dažādām politikas jomām, lai nodrošinātu papildināmību un saskaņotību starp ziņošanas vides iniciatīvu un citām ES politikas jomām (piemēram, e-pārvaldes moduļiem, muitas politiku, datu aizsardzības jautājumiem).

- **Ietekmes novērtējums**

Pēc tam, kad pirmajā apspriešanas kārtā divas iespējas tika atmestas, ietekmes novērtējumā tika sīkāk iztirzātas sešas galvenās politikas iespējas. Iespēju pamatā ir divas politikas pamatizvēles — instruments saskaņošanas nodrošināšanai un iespēja datus/ziņošanu iekļaut saskaņotajā datu kopā.

Tika analizētas trīs reālistiskas arhitektūras saskaņošanas iespējas:

- (a) saistošu tehnisko specifikāciju izstrāde, lai nodrošinātu, ka saskaņotas ziņošanas vārtejas ir priekšgalsistēmas valsts vienloga sistēmām (pilnu atbildību par to uzņemas dalībvalstis);
- (b) saskaņotu ziņošanas vārteju izveide, lai tās būtu priekšgalsistēmas valsts vienloga sistēmām, pamatojoties uz vienota IT risinājuma moduli, kas izstrādāts ES līmenī un integrēts katrā valsts vienloga sistēmā (atbildību kopīgi uzņemas ES un dalībvalstis), vai
- (c) centrālas ES līmeņa ziņošanas vārtejas izveide (atbildīga ES).

Darbības joma var būt vai nu 1) visaptveroša, vai arī 2) ierobežota. Visaptveroša darbības joma ietver gan muitas, gan transporta ziņošanu, savukārt ierobežotā iespēja paredz nošķirt transporta ziņošanas vidi no muitas formalitāšu vides.

	A: saskaņotas valsts vienloga sistēmu vārtejas — tehniskās specifikācijas	B: saskaņotas valsts vienloga sistēmu vārtejas — vienots IT risinājums	C: centrāla ziņošanas vārteja	D: obligāta ostas kopienas sistēma (atmests)
1. Visaptverošs vienota kontaktpunkta risinājums	A1. iespēja	B1. iespēja	C1. iespēja	D1. iespēja
2. Atsevišķi vienoti kontaktpunkti muitai/jūrniecei	A2. iespēja	B2. iespēja	C2. iespēja	D2. iespēja

Iespēja bāzēt saskaņošanu uz obligātām ostu kopienas sistēmām (komerciālām platformām) tika atņemta analīzes sākumposmā, jo mūsdienās šādas sistēmas ir mazāk nekā pusei visu ES ostu. Ostu kopienas sistēmu noteikšana par obligātām tika atzīta par nesamērīgu un neatbilstošu subsidiaritātes principam. Tā arī radītu lielas papildu izmaksas gan dalībvalstīm, gan nozarei.

Galvenais analizēto iespēju uzdevums ir mazināt administratīvo slogu kuģu operatoriem. Tas savukārt uzlabos jūras transporta efektivitāti un konkurētspēju, tādējādi, visticamāk, nedaudz pārorientējot transporta veidus (no autotransporta uz jūras transportu). Tas arī uzlabos kuģu kapteiņu darba kvalitāti un palielinās šīs profesijas pievilcīgumu. Visaptverošas piemērošanas jomas scenārijā ieguvumi ir daudz lielāki nekā ierobežotas piemērošanas jomas gadījumā.

Izmaksas rada galvenokārt vajadzība pielāgot un saglabāt tehniskās specifikācijas un IT sistēmas, kas būs saskaņoto ziņošanas vārteju pamatā. Salīdzinājumā ar pašreizējām valsts vienloga sistēmu uzturēšanas pamatizmaksām gan ES, gan dalībvalstīm būs jāveic vienreizēji ieguldījumi, un gada darbības izmaksas būs nedaudz lielākas. Paredzams, ka izmaksas kuģu operatoriem pārsvarā būs nenozīmīgas.

Centralizēto C1. un C2. iespēju tikpat kā neatbalsta dalībvalstis, bet aktīvi atbalsta kuģu operatori. Dalībvalstis izvēlējās iespējas, kuru pamatā ir valsts vienloga sistēmas, bet kuģu operatori paida bažas, ka decentralizētas iespējas varētu nebūt saderīgas ar saskaņošanas mērķi. Lai gan B1. iespēja apspriešanā nebija pirmā izvēle nevienai ieinteresēto personu grupai, tā ir atbilstoša kompromisa iespēja, kas ir pieņemama visām galvenajām ieinteresēto personu kategorijām, jo apvieno decentralizēto pieeju ar pilnīgi saskaņotu priekšgalsistēmu attiecībā uz kuģu operatoriem.

Paredzams, ka B1. un C1. iespēja būs visefektīvākā, jo tās ir orientētas uz visiem problēmjaudājumiem, un ir vislielākā iespējamība, ka ar tām varēs nodrošināt saskarņu un datu formātu pilnīgu saskaņošanu. B1. un B2. iespēja ir saistīta ar mazākiem riskiem nekā C1. un C2. iespēja.

Lai gan B2. iespējas īstenošana izmaksātu vismazāk, tā arī sniegtu daudz mazākus ieguvumus kuģu operatoriem (kompromiss). B1. iespējai ir vislabākais izmaksu efektivitātes rādītājs. Ir skaidrs, ka izmaksu un ieguvumu analīzes rezultāti ir pozitīvi visām iespējām.

Tāpēc, pamatojoties uz izmaksu un ieguvumu attiecību, ieinteresēto personu piekrišanu un paredzamo efektivitāti un riska rādītāju, vēlamā iespēja ir **B1. iespēja**. Ar to saistītās paredzamās kopējās papildu izmaksas ir EUR 29,4 miljoni laikposmā no 2020. gada līdz 2030. gadam, un paredzamais jaunais ieguvums būs 22–25 miljonu personāla stundu ietaupījums tajā pašā laikposmā. Šī iespēja sniedz vislielāko ieguvumu par pieņemamām izmaksām. Tā nodrošinās saskaņotu ziņošanas vidi, vienlaikus ievērojot pašreizējo valsts vienloga sistēmu struktūru un izmantojot ieguldījumus, kas jau veikti. Slogs dalībvalstīm tiek mazināts, nodrošinot visiem vienu un to pašu programmatūru paketi, kas izstrādāta ES līmenī.

Ietekmes novērtējuma ziņojums tika apspriests ar Komisijas Regulējuma kontroles padomi, kas sniedza pozitīvu atzinumu ar piezīmēm⁶.

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

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Tā kā pārskatīts tiek spēkā esošs tiesību akts, uz kuru attiecas Komisijas Normatīvās atbilstības un izpildes programma *REFIT*, Komisija ir izskatījusi iespējas vienkāršot un samazināt slogus. Analīze liecina, ka būtiskus vienkāršojumus un efektivitātes uzlabojumus ir iespējams panākt, mazinot administratīvo slogu kuģu operatoriem, kuriem ir pienākums izpildīt tiesiskas prasības saistībā ar ienākšanu ostā.

Paredzams, ka administratīvo slogu palīdzēs mazināt 1) saskarņu, procedūru un datu formātu saskaņošana; 2) vienota ziņošanas kontaktpunkta nodrošināšana; 3) efektīvāka datu atkārtota izmantošana, kas sniedz iespēju ziņot tikai vienreiz un novērst divkārtu dublēšanos. Visaptverošs koordinācijas mehānisms visai ar ienākšanu ostās saistītajai ziņošanai, kas jāveic kuģa operatoram, apvienojumā ar pilnīgi saskaņotiem datu formātiem, ziņošanas procedūrām un saskarnēm ļaus ietaupīt daudz laika, ko personāls varēs izmantot, lai veiktu citus uzdevumus, jo īpaši tos, kas saistīti ar pamatdarbību, drošumu un drošību.

Tiek lēsts, ka vienkāršošanas elementi ļaus ietaupīt **22–25 miljonus personāla stundu laikposmā no 2020. gada līdz 2030. gadam, kas naudas izteiksmē ir līdzvērtīgi EUR 625–720 miljonu ietaupījumam** kuģu operatoriem.

Vienkāršotā un saskaņotā ziņošana būs īpaši izdevīga maziem un vidējiem uzņēmumiem un mikrouzņēmumiem, kas proporcionāli ir neaizsargātāki pret neefektīvu pārvaldību un zaudētām personāla stundām.

Priekšlikums arī veicina digitalizāciju un labākas informācijas plūsmas atbilstoši “digitālajai pārbaudei”.

- **Pamattiesības**

Priekšlikums ietekmē tiesības uz personas datu aizsardzību, ko garantē Hartas 8. pants. Visām personas datu apstrādes darbībām atbilstoši priekšlikumam jānotiek saskaņā ar ES tiesību aktiem par personas datu aizsardzību, jo īpaši Vispārīgo datu aizsardzības regulu.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Vēlamajai iespējai būs ietekme uz Komisijas budžetu. Paredzamās IT pakalpojumu un IT sistēmas izstrādes izmaksas ir līdz 13,5 miljoniem 11 gadu laikposmā no 2020. gada līdz 2030. gadam. Komisija ierosina tās izmaksas segt no budžeta pozīcijas *Eiropas transporta politikas un pasažieru tiesību atbalsta darbības, ietverot pasākumus komunikācijas jomā* (budžeta pozīcija 06.02.05).

Nebūs vajadzīgs papildu budžets vai personāla resursi no ES budžeta atbilstoši pašreizējai daudzgadu finanšu shēmai. Nav paredzēts, ka šī iniciatīva skars Komisijas priekšlikumu par nākamo daudzgadu finanšu shēmu.

5. CITI JAUTĀJUMI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Komisija uzraudzīs šīs iniciatīvas īstenošanas gaitu, ietekmi un rezultātus, izmantojot uzraudzības un izvērtēšanas mehānismus. Tie tiks izmantoti, lai novērtētu sekmes jaunā priekšlikuma īpašo mērķu sasniegšanā.

Informācijas (ziņojumu, atbilžu uz aptaujas jautājumiem) pieprasījumi būs rūpīgi izsvērti, lai izvairītos no papildu sloga radīšanas ieinteresētajām personām ar nesamērīgiem, jauniem ziņošanas pieprasījumiem.

Pirmajam pasākumam vajadzētu būt uzraudzības ziņojumam, kura pamatā ir ietekmes novērtējumā minētie rādītāji. Nākamajam vajadzētu būt izvērtējuma posmam. Piecus gadus pēc dienas, kad tiesību akta priekšlikumu paredzēts īstenot, Komisija sāks pārbaudi par to, vai ir sasniegti iniciatīvas mērķi. Tas tiks darīts, pamatojoties uz dalībvalstu ziņojumiem, ieinteresēto personu aptaujām un citiem datiem (piemēram, sūdzībām), kas tiks saņemti no kuģu operatoriem. Vēlāk novērtējuma rezultāti tiks izmantoti turpmākos lēmumu pieņemšanas procesos, lai nodrošinātu, ka tiek veikti mērķu sasniegšanai vajadzīgie pielāgojumi.

- **Konkrētu priekšlikuma noteikumu sīks skaidrojums**

Priekšlikums ir iedalīts sešās nodaļās, no kurām pirmajā un pēdējā ir izklāstīta vispārējā piemērošanas joma un daži transversāli noteikumi. II–IV nodaļā ir sniegta sīkāka informācija par darbības jomu un tehniskajiem instrumentiem, savukārt V nodaļā ir izklāstīta Eiropas Jūras vienloga sistēmas vides (EMSWē) vispārējā pārvaldība.

- I. Vispārīgi noteikumi
- II. EMSWē datu kopa
- III. Informācijas sniegšana
- IV. Kopīgi pakalpojumi
- V. EMSWē darbību koordinācija
- VI. Nobeiguma noteikumi

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,**ar ko izveido Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi un atceļ Direktīvu 2010/65/ES**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību, jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁷,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu⁸,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/65/ES⁹ nosaka dalībvalstīm pienākumu apstiprināt, ka ziņošanas formalitātes attiecībā uz kuģiem, kas ienāk Savienības ostās un iziet no tām, ir iespējams kārtot elektroniskā formātā un nodrošināt to pārraidi, izmantojot vienloga sistēmu, lai veicinātu jūras transportu.
- (2) Jūras transports ir tirdzniecības un komunikācijas pamats vienotajā tirgū un ārpus tā. Lai veicinātu jūras transportu un vēl vairāk mazinātu administratīvo slogu kuģošanas kompānijām, būtu vēl vairāk jāvienkāršo un jāsaskaņo informācijas procedūras to ziņošanas pienākumu izpildei, kuri kuģošanas kompānijām uzlikti ar Savienības un dalībvalstu tiesību aktiem.
- (3) Šīs regulas mērķis ir atvieglot informācijas pārraidi. Šīs regulas piemērošana nedrīkstētu mainīt ziņošanas pienākumu būtību un ietekmēt turpmāku informācijas glabāšanu un apstrādi Savienības vai valstu līmenī.
- (4) Pašreizējās valsts vienloga sistēmas katrā dalībvalstī būtu jā saglabā kā Eiropas Jūras vienloga sistēmas vides (EMSWē) pamats. Valsts vienloga sistēmām vajadzētu būt tādām visaptverošām ziņošanas kontaktpunktam jūras transporta operatoriem, kura funkcijās ietilpst datu vākšana no deklarētājiem un datu izplatīšana visām attiecīgajām kompetentajām iestādēm.
- (5) Šo valsts vienloga sistēmu priekšgalsistēmu saskarnēm deklarētāju pusē vajadzētu būt saskaņotām Savienības līmenī, lai atvieglotu ziņošanu un vēl vairāk mazinātu administratīvo slogu. Šāda saskaņošana būtu jānodrošina, katrā valsts vienloga sistēmā piemērojot Savienības līmenī izstrādātu kopēju saskarņu programmatūru informācijas

⁷ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁸ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Direktīva 2010/65/ES par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās un/vai iziet no tām, un ar ko atceļ Direktīvu 2002/6/EK (OV L 283, 29.10.2010., 1. lpp.).

apmaiņai starp sistēmām. Dalībvalstīm būtu jāuzņemas atbildība par šā saskarņu moduļa integrēšanu un pārvaldību un par programmatūras regulāru un savlaicīgu atjaunināšanu, kad Komisija nodrošina jaunas versijas. Komisijai būtu jāattīsta modulis un vajadzības gadījumā jānodrošina atjauninājumi.

- (6) Jaunas digitālās tehnoloģijas sniedz arvien lielākas iespējas palielināt jūras pārvadājumu nozares efektivitāti un mazināt administratīvo slogu. Lai šādu jaunu tehnoloģiju ieguvumi rastos pēc iespējas drīzāk, Komisijai vajadzētu būt pilnvarotai, pieņemot īstenošanas aktus, grozīt saskaņotās ziņošanas vides tehniskās specifikācijas, standartus un procedūras. Pārskatot šo regulu, būtu jāņem vērā arī jaunas tehnoloģijas.
- (7) Izmantojot viegli pieejamas un lietotājdraudzīgas valsts tīmekļa vietnes ar vienotiem formas un satura standartiem, būtu jāsniedz deklarētajiem pienācīgs atbalsts un informācija par procesiem un tehniskajām prasībām saistībā ar valsts vienloga sistēmu izmantošanu.
- (8) Konvencija par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu (*FAL konvencija*)¹⁰ paredz, ka publiskajām iestādēm visos gadījumos jāpieprasa sniegt vienīgi būtiskas ziņas un ziņu vienību daudzums jāsamazina līdz minimumam.
- (9) Lai būtu iespējama *EMSWe* darbība, ir jāizveido visaptveroša *EMSWe* datu kopa, kam būtu jāaptver visi informācijas elementi, kurus varētu pieprasīt valsts iestādes vai ostu operatori administratīviem vai darbības mērķiem, kad kuģis ienāk ostā. Tā kā ziņošanas pienākumu apjoms dalībvalstīs atšķiras, vienloga sistēmai konkrētā dalībvalstī vajadzētu būt projektētai tā, lai tā atzītu *EMSWe* datu kopu bez jebkādiem pārveidojumiem un neņemtu vērā informāciju, kas nav būtiska konkrētajai dalībvalstij.
- (10) Attiecīgajiem ziņošanas pienākumiem, kas noteikti Savienības un starptautiskajos tiesību aktos, vajadzētu būt norādītiem šīs regulas pielikumā. Šādiem ziņošanas pienākumiem būtu jānodrošina pamats visaptverošās *EMSWe* datu kopas izveidei. Pielikumā arī būtu jānorāda attiecīgās ziņošanas pienākumu kategorijas valsts līmenī, un dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai prasīt, lai Komisijai veiktu izmaiņas *EMSWe* datu kopā, pamatojoties uz to vietējos tiesību aktos noteiktajiem ziņošanas pienākumiem. Savienības tiesību aktā, ar ko ievieš izmaiņas *EMSWe* datu kopā, pamatojoties uz valsts tiesību aktos noteiktu ziņošanas pienākumu, būtu jāiekļauj skaidra atsauce uz attiecīgajiem valsts tiesību aktiem.
- (11) Ikreiz, kad informācija no valsts vienloga sistēmas tiek izplatīta kompetentajām iestādēm, tās pārraidei jāatbilst kopīgajām datu prasībām, formātiem un kodeksiem, kas attiecībā uz ziņošanas pienākumiem un formalitātēm paredzēti pielikumā norādītajos Savienības tiesību aktos, un šādu pārraidei jābūt veiktai, izmantojot Savienības tiesību aktos noteiktās IT sistēmas, piemēram, Regulas (ES) Nr. 952/2013 6. panta 1. punktā minētās elektroniskās datu apstrādes metodes.
- (12) Šīs regulas īstenošanā būtu jāņem vērā valstu un Savienības līmenī izveidotās *SafeSeaNet* sistēmas, kam būtu jāturpina tās informācijas apmaiņas un izplatīšanas veicināšana, kuru saņem ar valsts vienloga sistēmas starpniecību starp dalībvalstīm saskaņā ar Direktīvu 2002/59/EK.
- (13) Ostas nav preču galamērķis. Tas, cik efektīva ir kuģu ienākšana ostās, ietekmē visu loģistikas ķēdi, kas saistīta ar preču un pasažieru pārvadāšanu uz ostām un no tām. Lai

¹⁰ Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) Konvencija par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu (*FAL konvencija*), pieņemta 1965. gada 9. aprīlī un grozīta 2016. gada 8. aprīlī, 1.1. standarts

nodrošinātu savstarpēju izmantojamību, multimodalitāti un vienmērīgu jūras transporta integrāciju kopējā loģistikas ķēdē un lai veicinātu citus transporta veidus, valsts vienloga sistēmās jāparedz iespēja apmainīties ar attiecīgu informāciju, piemēram, pienākšanas un atiešanas laikiem, līdzīgas sistēmas izstrādājot attiecībā uz citiem transporta veidiem.

- (14) Lai uzlabotu jūras transporta efektivitāti un ierobežotu tās informācijas dublēšanos, kura jāsniedz darbības mērķiem, kad kuģis ienāk ostā, informācija, ko deklarētājs sniedz valsts vienloga sistēmai, būtu arī jādara zināma konkrētām citām struktūrām, piemēram, ostas vai termināļu operatoriem.
- (15) Regula (ES) Nr. 952/2013 paredz, ka Savienības muitas teritorijā ievestās preces uzrāda ieviešanas kopsavilkuma deklarācijā, kas jāiesniedz muitas dienestiem elektroniski. Ņemot vērā ieviešanas kopsavilkuma deklarācijas nozīmīgumu drošības un finanšu risku pārvaldībai, pašlaik tiek izstrādāta īpaša elektroniska sistēma ieviešanas kopsavilkuma deklarāciju iesniegšanai un pārvaldībai Savienības muitas teritorijā. Tādējādi būs iespējams iesniegt ieviešanas kopsavilkuma deklarāciju ar valsts vienloga sistēmas starpniecību. Tomēr, ņemot vērā, ka daži datu elementi, ko iesniedz kopā ar ieviešanas kopsavilkuma deklarāciju, ir vajadzīgi arī citu muitas un jūras ziņošanas formalitāšu izpildei, kad kuģis ienāk Savienības ostā, Eiropas Jūras vienloga sistēmas videi būtu jāspēj apstrādāt ieviešanas kopsavilkuma deklarācijas datu elementus. Būtu arī jāparedz iespēja, ka valsts vienloga sistēmas var izgūt attiecīgu informāciju, kas jau iesniegta, izmantojot ieviešanas kopsavilkuma deklarāciju.
- (16) Lai varētu atkārtoti izmantot informāciju, kas iesniegta ar valsts vienloga sistēmu starpniecību, un atvieglotu deklarētājam informācijas iesniegšanu, ir jāparedz kopējas datubāzes. *EMSWe* kuģu datubāzē būtu jāiekļauj atsaucis saraksts, kurā ietverti kuģu dati un atbrīvojumi no to paziņošanas un kurš paziņots attiecīgajām valsts vienloga sistēmām. Lai deklarētājam atvieglotu informācijas iesniegšanu, kopējā vietu datubāzē (*Common Location Database (CLD)*) vajadzētu būt iekļautam vietu kodu sarakstam, kurā ietverts tirdzniecības un transporta vietu Apvienoto Nāciju Organizācijas kods (*UN/LOCODE*), īpaši *SafeSeaNet* kodi, kā arī ostu iekārtu kodi, kas reģistrēti Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas Globālajā integrētajā kuģošanas informācijas sistēmā (*GISIS*). Turklāt kopējā bīstamo materiālu datubāzē jābūt ietvertam to bīstamo un piesārņojošo kravu sarakstam, kuras jāpaziņo valsts vienloga sistēmai saskaņā ar grozīto Direktīvu 2002/59/EK un SJO *FAL* 7. veidlapu, ņemot vērā attiecīgos datu elementus no SJO konvencijām un kodeksiem.
- (17) Personas datu apstrādei, ko veic kompetentās iestādes saistībā ar šo regulu, būtu jāatbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2016/679. Personas datu apstrādei, ko veic Komisija saistībā ar šo regulu, būtu jāatbilst Regulas [jaunā regula, ar ko aizstāj Regulu 45/2001 par personas datu apstrādi Kopienas iestādēs] noteikumiem.
- (18) *EMSWe* un valsts vienloga sistēmas nedrīkstētu paredzēt citus iemeslus personas datu apstrādei, izņemot datu apstrādi, kas vajadzīga minēto sistēmu darbībai, un tās nedrīkstētu izmantot, lai piešķirtu jaunas tiesības piekļūt personas datiem.
- (19) Būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai papildinātu šo regulu, izveidojot *EMSWe* datu kopu un nosakot datu elementu definīcijas, kategorijas un datu specifikācijas. Tādas pašas pilnvaras būtu jādeleģē Komisijai, lai grozītu pielikumu un iekļautu tajā valsts līmenī pastāvošos ziņošanas pienākumus, kā arī ņemtu vērā jaunus ziņošanas pienākumus, ko nosaka Savienības tiesību aktos. Komisijai būtu jānodrošina, ka tiek ievērotas kopīgās

datu prasības, formāti un kodi, kas noteikti Savienības un starptautiskos tiesību aktos. Ir arī īpaši svarīgi, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās notiktu saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Konkrētāk, lai nodrošinātu līdzvērtīgu iesaistīšanos deleģēto aktu sagatavošanā, Eiropas Parlaments un Padome saņem visus dokumentus vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

- (20) Lai nodrošinātu vienādus šīs regulas īstenošanas nosacījumus, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011¹¹.
- (21)
- (22) Būtu īpaši jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras, lai pieņemtu un vēlāk grozītu *EMSWe* datu kopu, kā arī pieņemtu funkcionālās un tehniskās specifikācijas, kvalitātes kontroles mehānismus un procedūras saskaņotā saskarņu moduļa un valsts vienloga sistēmu saistīto saskaņoto elementu izvērsšanai, uzturēšanai un izmantošanai. Būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras, lai pieņemtu tehniskās specifikācijas, standartus un procedūras *EMSWe* kopīgajiem pakalpojumiem.
- (23) Šai regulai būtu jāpapildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 910/2014¹², kas paredz nosacījumus, saskaņā ar kuriem dalībvalstis atzīst konkrētus fizisku un juridisku personu elektroniskās identifikācijas līdzekļus, kas ietilpst citas dalībvalsts izziņotā elektroniskās identifikācijas shēmā. Regula (ES) Nr. 910/2014 paredz nosacījumus, kas jāievēro, lai lietotāji varētu izmantot to elektroniskās identifikācijas un autentifikācijas līdzekļus nolūkā piekļūt tiešsaistes sabiedriskajiem pakalpojumiem pārrobežu situācijās.
- (24) Komisijai būtu jāveic šīs regulas izvērtējums. Minētā izvērtējuma vajadzībām būtu jāapkopo informācija un jāizvērtē, vai šā tiesību akta darbības rezultātā tiktu sasniegti izvirzītie mērķi.
- (25) Tāpēc Direktīva 2010/65/ES būtu jāatceļ, sākot no šīs regulas piemērošanas dienas.
- (26) Notika apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 45/2001¹³ 28. panta 2. punktu,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 23. jūlija Regula (ES) Nr. 910/2014 par elektronisko identifikāciju un uzticamības pakalpojumiem elektronisko darījumu veikšanai iekšējā tirgū un ar ko atceļ Direktīvu 1999/93/EK (OV L 257, 28.8.2014., 73.–114. lpp.).

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 18. decembra Regula (EK) Nr. 45/2001 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti (OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.).

I nodaļa

Vispārīgi noteikumi

1. pants

Priekšmets un darbības joma

Ar šo regulu tiek izveidots satvars saskaņotai un savstarpēji izmantojamai Eiropas Jūras vienloga sistēmas videi (*EMSWe*), kuras pamatā ir valsts vienloga sistēmas, lai atvieglotu informācijas elektronisku pārraidi saistībā ar ziņošanas pienākumiem par kuģiem, kas ienāk un paliek Savienības ostā un iziet no Savienības ostas.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā izmanto šādas definīcijas:

- (1) “Eiropas Jūras vienloga sistēmas vide” (*EMSWe*) ir tiesiskais un tehniskais satvars, ko izmanto elektroniskai informācijas pārraidei saistībā ar ziņošanas pienākumiem un procedūrām, kuri jāizpilda, kuģiem ienākot Savienības ostās, un kas sastāv no valsts vienloga sistēmu tīkla un ietver saskaņoto saskarni, kā arī kopīgus pakalpojumus lietotāju un piekļuves pārvaldībai, kuģu identifikāciju, vietu kodus un informāciju par bīstamām un piesārņojošām kravām;
- (2) “ziņošanas pienākums” ir informācija, kas ir vajadzīga saskaņā ar Savienības un starptautiskajiem, kā arī valsts tiesību aktiem, kuri norādīti pielikumā, un kas jāsniedz administratīviem un darbības mērķiem saistībā ar kuģa ienākšanu, palikšanu dalībvalsts ostā un iziešanu no dalībvalsts ostas (“ienākšana ostā”);
- (3) “datu elements” ir vismazākā informācijas vienība, kam ir unikāla definīcija un precīzas tehniskās iezīmes, piemēram, formāts, garums un rakstzīmes veids;
- (4) “ostas kopienas sistēma” ir elektroniska sistēma, kas atvieglo operatīvas vai administratīvas informācijas apmaiņu starp dažādiem dalībniekiem ostā;
- (5) “deklarētājs” ir kuģa operators vai jebkura cita fiziska vai juridiska persona, kam ir saistoši ziņošanas pienākumi;
- (6) “datu pakalpojumu sniedzējs” ir fiziska vai juridiska persona, kas sniedz informācijas un komunikācijas tehnoloģiju pakalpojumus vai datu ievades pakalpojumus deklarētājam saistībā ar ziņošanas pienākumiem.

II nodaļa

EMSWe datu kopa

3. pants

EMSWe datu kopas izveide

1. Komisija izveido datu elementu pilnu sarakstu (“*EMSWe datu kopa*”), pamatojoties uz ziņošanas pienākumiem, kas noteikti pielikumā norādītajos Savienības un starptautiskajos tiesību aktos un tajā minētajos valsts tiesību aktos. Komisija nodrošina, ka tiek ievērotas kopīgās datu prasības, formāts un kodi, kas noteikti pielikumā norādītajos Savienības tiesību aktos.

2. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 18. pantā minēto procedūru pieņemt deleģētos aktus, lai papildinātu šo regulu nolūkā izveidot un mainīt *EMSWe* datu kopu. Deleģētajā aktā, ar ko *EMSWe* datu kopā iekļauj vai maina datu elementu, pamatojoties uz valsts tiesību aktos noteiktu ziņošanas pienākumu, iekļauj skaidru atsauci uz attiecīgajiem valsts tiesību aktiem.
3. Dalībvalsts var prasīt, lai Komisija iekļautu datu elementus *EMSWe* datu kopā, pamatojoties uz valsts tiesību aktos noteiktajiem ziņošanas pienākumiem. Vēlākais sešu mēnešu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā dalībvalstis paziņo Komisijai valsts tiesību aktu noteikumus un attiecīgos ziņošanas pienākumus, norādot arī *EMSWe* datu kopā iekļaujamos datu elementus. Tās precīzi identificē minētos datu elementus. Komisija novērtē vajadzību iekļaut vai mainīt datu elementu *EMSWe* datu kopā, pamatojoties uz minētajiem paziņojumiem.
4. Komisija ir arī pilnvarota saskaņā ar 18. pantā minēto procedūru pieņemt deleģētos aktus, lai grozītu pielikumu nolūkā iekļaut vai pielāgot atsauci uz ziņošanas pienākumu, kas noteikts Savienības vai starptautiskā tiesību aktā, vai atsauci uz valsts tiesību aktiem.

4. pants

Citas informācijas pieprasījumi

1. Ja dalībvalsts plāno atbilstoši saviem tiesību aktiem ieviest vai mainīt ziņošanas pienākumu, kas ietvertu tādas informācijas sniegšanu, kura nav iekļauta *EMSWe* datu kopā, dalībvalsts nekavējoties par to paziņo Komisijai. Minētajā paziņojumā dalībvalsts precīzi identificē informāciju, uz kuru neattiecas *EMSWe* datu kopa, un norāda plānoto attiecīgā ziņošanas pienākuma piemērošanas termiņu.
2. Komisija novērtē vajadzību grozīt *EMSWe* datu kopu saskaņā ar 3. panta 2. punktu.

III nodaļa

Informācijas sniegšana

5. pants

Valsts vienloga sistēmas

1. Katra dalībvalsts izveido valsts vienloga sistēmu, kurā saskaņā ar šo regulu un neskarot 6. pantu visa ziņošanas pienākumu izpildei vajadzīgā informācija tiek sniegta vienreiz, izmantojot *EMSWe* datu kopu un atbilstoši tai, lai šādu informāciju darītu pieejamu dalībvalstu attiecīgajām iestādēm.
Dalībvalstis ir atbildīgas par savu valsts vienloga sistēmu izstrādi, pieejamību, uzturēšanu, drošību un darbību.
2. Komisija izstrādā un atjaunina saskaņotu ziņošanas saskarņu moduli valsts vienloga sistēmām. Minētais modulis ietver iespēju apmainīties ar informāciju starp informācijas sistēmu, ko izmanto deklarētājs, un valsts vienloga sistēmu.
3. Dalībvalstis nodrošina
 - (a) valsts vienloga sistēmas saderību ar ziņošanas saskarņu moduli;
 - (b) ziņošanas saskarņu moduļa un visu vēlāko atjauninājumu savlaicīgu integrēšanu saskaņā ar īstenošanas datumiem, kas norādīti 11. punktā minētajā īstenošanas aktā;

- (c) savienojumu ar kompetento iestāžu attiecīgajām sistēmām, lai būtu iespējams pārraidīt datus, kas jāpaziņo minētajām iestādēm ar valsts vienloga sistēmu starpniecību un šīm sistēmām, saskaņā ar Savienības un valsts tiesību aktiem un ievērojot šo sistēmu tehniskās specifikācijas;
 - (d) tiešsaistes atbalsta tīmekļa vietni.
4. Valsts vienloga sistēmas arī ļauj deklarētājiem sniegt informāciju, izmantojot digitālas izklājlapas, kas saskaņotas Savienības līmenī, un tajās ir ietverta funkcija ziņošanas datu elementu izgūšanai no minētajām izklājlapām.
 5. Dalībvalstis nodrošina, ka vajadzīgo informāciju saņem par attiecīgo tiesību aktu piemērošanu atbildīgās iestādes un tā ietver tikai datus, kas nepieciešami minēto iestāžu vajadzībām. Šajā ziņā dalībvalstis nodrošina atbilstību tiesiskajām prasībām, kas attiecas uz informācijas, tostarp personas datu, pārraidi, kā paredzēts pielikumā norādītajos Savienības tiesību aktos, un attiecīgā gadījumā izmanto Regulas (ES) Nr. 952/2013 6. panta 1. punktā minētās elektroniskās datu apstrādes metodes. Tās arī nodrošina savstarpēju izmantojamību ar minēto iestāžu izmantotajām informācijas sistēmām.
 6. Valsts vienloga sistēmas paredz deklarētājiem tehnisku iespēju attiecīgu informāciju atsevišķi darīt zināmu galamērķa ostas pakalpojumu sniedzējiem.
 7. Ja dalībvalsts nepieprasa visus *EMSWe* datu kopas elementus ziņošanas formalitāšu izpildei, valsts vienloga sistēma pieņem informāciju, kas ietver tikai attiecīgās dalībvalsts pieprasītos datu elementus. Tā arī pieņem deklarētāja sniegto informāciju, tostarp *EMSWe* datu kopas papildu datu elementus.
 8. Dalībvalsts glabā tās valsts vienloga sistēmā iesniegto informāciju tik ilgi, cik vajadzīgs, lai nodrošinātu šajā regulā noteikto prasību izpildi, un — ja atbilstību pielikumā norādītajiem Savienības tiesību aktiem var nodrošināt tikai ar glabāšanu valsts vienloga sistēmā — tik ilgi, cik vajadzīgs, lai nodrošinātu atbilstību minētajiem tiesību aktiem. Pēc tam informāciju nekavējoties izdzēš.
 9. Valsts vienloga sistēmas elektroniskā formātā, kas saskaņots Savienības līmenī, nodrošina publiski pieejamu informāciju par plānotajiem un faktiskajiem kuģu ienākšanas un iziešanas laikiem.
 10. Valsts vienloga sistēmām ir vienota interneta adrese un atbalsta tīmekļa vietnes, kas saskaņotas Savienības līmenī.
 11. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem
 - (a) funkcionālās un tehniskās specifikācijas, kvalitātes kontroles mehānismus un procedūras 2. punktā minētā ziņošanas saskaņņu moduļa izvēršanai, uzturēšanai un izmantošanai;
 - (b) šā panta 4. punktā minēto saskaņoto digitālo izklājlapu;
 - (c) saskaņotas tehniskās specifikācijas, lai darītu pieejamus 9. punktā minētos ienākšanas un iziešanas laikus;
 - (d) vienotu formātu interneta adresēm un saskaņotai atbalsta tīmekļa vietnes struktūrai, kā minēts 10. punktā.
- Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

Komisija ar īstenošanas aktiem groza tehniskās specifikācijas, standartus un procedūras, lai ņemtu vērā jaunu tehnoloģiju pieejamību.

6. pants *Citi ziņošanas veidi*

1. Dalībvalstis var atļaut deklarētājiem sniegt informāciju, izmantojot citus ziņošanas kanālus, piemēram, ostu kopienas sistēmas, ja vien šādu kanālu izmantošana deklarētājiem ir brīvprātīga. Šādā gadījumā dalībvalstis nodrošina, ka šādi citi kanāli attiecīgo informāciju dara pieejamu valsts vienloga sistēmai.
2. Dalībvalstis paredz alternatīvus veidus informācijas sniegšanai gadījumā, ja rodas īslaicīga atteice kādā no 5. pantā un 9.–12. pantā minētajām elektroniskajām sistēmām.
3. Šī regula neliedz veikt informācijas apmaiņu starp dalībvalstu muitas dienestiem vai starp muitas dienestiem un uzņēmējiem, izmantojot Regulas (ES) Nr. 952/2013 6. panta 1. punktā minētās elektroniskās datu apstrādes metodes.

7. pants *Vienreizējas iesniegšanas princips*

1. Neskarot 6. panta 3. punktu, dalībvalstis nodrošina, ka deklarētājam tiek prasīts sniegt informāciju atbilstoši šai regulai tikai vienreiz par katru ienākšanu ostā un ka attiecīgā informācija tiek darīta pieejama vai atkārtoti izmantota saskaņā ar 2. punktu.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka
 - (a) kuģu identifikācijas informācija un dati, kas sniegti valsts vienloga sistēmai, tiek reģistrēti 10. pantā minētajā EMSWe kuģu datubāzē un netiek prasīti atkārtoti par turpmākiem ienākšanas gadījumiem Savienības ostās;
 - (b) visa attiecīgā informācija, ko saņem saskaņā ar šo regulu, tiek darīta pieejama citām valsts vienloga sistēmām ar SafeSeaNet sistēmas starpniecību saskaņā ar Direktīvā 2002/59/EK noteiktajām tehniskajām prasībām;
 - (c) informāciju, kas sniegta, izejot no ostas Savienībā, netiek prasīts paziņot atkārtoti reisa laikā vai ienākot nākamajā ostā Savienībā, ja vien kuģis reisa laikā nav ienācis ostā ārpus Savienības. Šis punkts neattiecas uz informāciju, ko saņem atbilstoši Regulai (ES) Nr. 952/2013, izņemot, ja minētajā regulā ir paredzēta šāda iespēja;
 - (d) Regulas (ES) Nr. 952/2013 127. pantā minētās ieviešanas kopsavilkuma deklarācijas attiecīgo informāciju dara pieejamu valsts vienloga sistēmām informatīviem mērķiem un attiecīgā gadījumā izmanto atkārtoti citiem ziņošanas pienākumiem, kas norādīti pielikumā.
3. Deklarētājs ir atbildīgs par to, lai informācija, kas sniedzama saskaņā ar šo regulu, tiktu laikus iesniegta, būtu pareiza un pilnīga, kā arī atbilstu valsts vienloga sistēmu tehniskajām prasībām. Deklarētājs ir atbildīgs arī par visas informācijas atjaunināšanu gadījumā, ja pēc tās iesniegšanas tā mainās.
4. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem 2. punkta b), c) un d) apakšpunktā minētās attiecīgās informācijas sarakstu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

8. pants
Konfidencialitāte

Dalībvalstis saskaņā ar piemērojamiem Savienības vai valsts tiesību aktiem veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu tās komerciālās un citas sensitīvas informācijas konfidencialitāti, kuras apmaiņa veikta saskaņā ar šo regulu.

IV nodaļa
Kopīgi pakalpojumi

9. pants
EMSWe lietotāju un piekļuves pārvaldības sistēma

1. Komisija izveido kopēju lietotāju un piekļuves pārvaldības sistēmu deklarētājiem un datu pakalpojumu sniedzējiem, kas izmanto valsts vienloga sistēmas, kā arī iestādēm, kas piekļūst valsts vienloga sistēmām. Sistēma paredz viena lietotāja reģistrāciju ar atpazīšanu ES līmenī, federatīvu lietotāju pārvaldību un lietotāju uzraudzību ES līmenī.
2. Attiecībā uz piekļuvi valsts vienloga sistēmām dažādās dalībvalstīs deklarētāju vai datu pakalpojumu sniedzēju, kas reģistrēts *EMSWe* lietotāju un piekļuves pārvaldības sistēmā, uzskata par reģistrētu valsts vienloga sistēmās visās dalībvalstīs.
3. Katra dalībvalsts ieceļ valsts iestādi, kas atbildīga par deklarētāju un datu pakalpojumu sniedzēju kā sistēmas lietotāju pārvaldību, tostarp par jaunu lietotāju reģistrāciju, izmaiņu veikšanu esošajos lietotāju autentifikācijas instrumenta kontos un to darbības izbeigšanu.
4. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem tehniskās specifikācijas, standartus un procedūras, lai izveidotu 1. punktā minēto instrumentu lietotāju akreditācijas datu apkopošanai, glabāšanai un nodrošināšanai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

10. pants
EMSWe kuģu datubāze

1. Saskaņā ar 7. panta 2. punkta a) apakšpunktu Komisija izveido *EMSWe* kuģu datubāzi, kurā ir ietverts kuģu identifikācijas informācijas un datu saraksts, kā arī ieraksti par atbrīvojumiem no ziņošanas par kuģiem.
2. Dalībvalstis nodrošina jaunu kuģu datu sniegšanu *EMSWe* datubāzei un šīs informācijas pieejamību, lai atvieglotu ziņošanu par kuģiem.
3. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem tehniskās specifikācijas, standartus un procedūras, lai izveidotu 1. punktā minēto datubāzi lietotāju kuģu datu un informācijas par atbrīvojumiem apkopošanai, glabāšanai un nodrošināšanai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

*11. pants
Kopējā vietu datubāze*

1. Komisija izveido kopēju vietu datubāzi, kurā ir ietverts SJO *GISIS* reģistrēto vietu kodu¹⁴ un ostu iekārtu kodu atsauces saraksts.
2. Dalībvalstis informāciju no vietu datubāzes dara pieejamu valsts līmenī, izmantojot valsts vienloga sistēmas.
3. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem tehniskās specifikācijas, standartus un procedūras, lai izveidotu 1. punktā minēto kopējo vietu datubāzi vietu un ostu iekārtu kodu informācijas apkopošanai, glabāšanai un nodrošināšanai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

*12. pants
Kopējā bīstamo materiālu datubāze*

1. Komisija izveido kopēju bīstamo materiālu datubāzi, kurā ir ietverts to bīstamo un piesārņojošo kravu saraksts, kas jāpaziņo saskaņā ar Direktīvu 2002/59/EK¹⁵ un SJO *FAL* 7. veidlapu, ņemot vērā attiecīgos datu elementus no SJO konvencijām un kodeksiem.
2. Datubāze ir sasaistīta ar attiecīgajiem šķirklīem *MAR-CIS* datubāzē, ko izstrādājusi Eiropas Jūras drošības aģentūra informācijas sniegšanai par bīstamu un piesārņojošu kravu saistīto bīstamību un riskiem.
3. Datubāzi izmanto gan kā atsauci, gan kā pārbaudes rīku valsts un Savienības līmenī ziņošanas procesa laikā, izmantojot valsts vienloga sistēmas.
4. Dalībvalstis informāciju no kopējās bīstamo materiālu datubāzes dara pieejamu valsts līmenī, izmantojot valsts vienloga sistēmas.
5. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem tehniskās specifikācijas, standartus un procedūras, lai izveidotu 1. punktā minēto bīstamo materiālu kopējo datubāzi bīstamo materiālu atsauces informācijas apkopošanai, glabāšanai un nodrošināšanai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

**V nodaļa
*EMSWe darbību koordinācija***

*13. pants
Valsts koordinatori*

Katra dalībvalsts ieceļ kompetentu iestādi, kas ir valsts *EMSWe* koordinators. Valsts koordinators

- (a) ir valsts kontaktpunkts visos ar šīs regulas īstenošanu saistītajos jautājumos;
- (b) koordinē šīs regulas piemērošanu, ko veic kompetentās valsts iestādes dalībvalstī;

¹⁴ Tirdzniecības un transporta vietu Apvienoto Nāciju Organizācijas kodi
¹⁵ OV L 208, 5.8.2002., 10.–27. lpp.

- (c) koordinē darbības, kuru mērķis ir nodrošināt savienojumu ar attiecīgajām kompetento iestāžu sistēmām, kas minētas 5. panta 3. punkta c) apakšpunktā;
- (d) ir vienotais kontaktpunkts saziņai ar Komisiju par visiem ar *EMSWe* saistītajiem jautājumiem.

14. pants

Daudzgaļu īstenošanas plāns

Lai veicinātu šīs regulas laikus īstenošanu, Komisija, iepriekš pienācīgi apspriežoties ar ekspertiem, pieņem daudzgaļu īstenošanas plānu (DĪP), ko pārskata reizi gadā un kas paredz

- (a) plānu ziņošanas saskarņu moduļa izstrādei un atjaunināšanai nākamā 18 mēnešu laikā;
- (b) indikatīvus termiņus, līdz kuriem dalībvalstīm jāveic ziņošanas saskarņu moduļa turpmāka integrēšana valsts vienloga sistēmās;
- (c) termiņus, līdz kuriem dalībvalstīm un deklarētājiem jāveic sava savienojuma testēšana ar jaunām saskarņu moduļa versijām;
- (d) indikatīvus termiņus, līdz kuriem dalībvalstīm un deklarētājiem pakāpeniski jābeidz izmantot vecākās saskarņu moduļa versijas.

VI nodaļa

Nobeiguma noteikumi

15. pants

Izmaksas

Eiropas Savienības vispārējais budžets sedz šādas izmaksas:

- (a) šīs regulas īstenošanai Savienības līmenī vajadzīgo IKT atbalsta rīku izstrādes un uzturēšanas izmaksas;
- (b) izmaksas saistībā ar *EMSWe* popularizēšanu Savienības līmenī un attiecīgās starptautiskās organizācijās.

16. pants

Sadarbība ar citām tirdzniecības un transporta veicināšanas sistēmām vai pakalpojumiem

Ja ar citiem Savienības tiesību aktiem ir izveidotas tirdzniecības un transporta veicināšanas sistēmas, Komisija koordinē ar šādām sistēmām vai pakalpojumiem saistītās darbības, lai radītu sinerģiju un izvairītos no dublēšanās.

17. pants

Pārskatīšana un ziņošana

1. Dalībvalstis nodrošina, ka ir ieviestas procedūras datu, tostarp statistiskās informācijas, apkopošanai, *inter alia* izmantojot aptaujas, par *EMSWe* darbību, un paziņo savus secinājumus Komisijai. Ziņojumā iekļauj šādus rādītājus:
 - (a) saskaņotās datu kopas īstenošanu;
 - (b) saskaņotās ziņošanas vārtejas programmatūras uzstādīšanu;

- (c) citu 6. panta 1. un 2. punktā minēto ziņošanas sistēmu izmantošanu;
 - (d) citas informācijas pieprasījumus, kas minēti 4. pantā.
2. Dalībvalstis organizē to datu apkopošanu un sagatavošanu, kas vajadzīgi 1. punktā raksturoto rādītāju izmaiņu novērtēšanai, un divreiz gadā sniedz minēto informāciju Komisijai.

Sešu gadu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā Komisija pārskata šīs regulas piemērošanu un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei novērtējuma ziņojumu par EMSWe darbību, pamatojoties uz apkopotajiem datiem un statistikas informāciju. Novērtējuma ziņojumā vajadzības gadījumā iekļauj izvērtējumu par jaunām tehnoloģijām, kuru dēļ varētu tikt veiktas ziņošanas saskarņu moduļa izmaiņas vai tā nomaiņa.

18. pants *Deleģēšana*

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šā panta nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 3. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no šīs regulas stāšanās spēkā. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu ne vēlāk kā deviņus mēnešus pirms minētā piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta par tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu ne vēlāk kā trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 3. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz minētajā lēmumā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā datumā, kas norādīts lēmumā. Tas neskar spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar valsts ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 3. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

19. pants *Komiteju procedūra*

1. Komisijai palīdz Digitālā transporta un tirdzniecības veicināšanas komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011¹⁶ izpratnē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu.

¹⁶ OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

*20. pants
Direktīvas 2010/65/ES atcelšana*

Direktīvu 2010/65/ES atceļ no šīs regulas piemērošanas dienas.

Atsauces uz Direktīvu 2010/65/ES uzskata par atsaucēm uz šo regulu.

*21. pants
Stāšanās spēkā*

1. Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
2. Regulu piemēro no [OP: norāda datumu, kas ir četrus gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā].
3. Funkcijas, kas minētas 7. panta 2. punkta d) apakšpunktā, un funkcijas, kas saistītas ar pielikuma A daļas 7. punktā norādītajām muitas formalitātēm, stājas spēkā, kad sāk darboties Regulas (ES) Nr. 952/2013 6. panta 1. punktā minētās elektroniskās sistēmas, kas ir vajadzīgas minēto funkciju piemērošanai, saskaņā ar darba programmu, ko Komisija sagatavojusi atbilstoši Regulas (ES) Nr. 952/2013 280. un 281. pantam.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

- 1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums
- 1.2. Attiecīgās politikas jomas
- 1.3. Priekšlikuma/iniciatīvas būtība
- 1.4. Mērķi
- 1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums
- 1.6. Ilgums un finansiālā ietekme
- 1.7. Paredzētie pārvaldības veidi

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

- 2.1. Uzraudzības un ziņošanas noteikumi
- 2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma
- 2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS PAREDZAMĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

- 3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas
- 3.2. Paredzamā ietekme uz izdevumiem
 - 3.2.1. *Kopsavilkums par paredzamo ietekmi uz izdevumiem*
 - 3.2.2. *Paredzamā ietekme uz darbības apropriācijām*
 - 3.2.3. *Paredzamā ietekme uz administratīvajām apropriācijām*
 - 3.2.4. *Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu*
 - 3.2.5. *Trešo personu iemaksas*
- 3.3. Paredzamā ietekme uz ieņēmumiem

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums regulai par Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi

1.2. Attiecīgās politikas jomas

Jūras transports

1.3. Priekšlikuma/iniciatīvas būtība

☐ Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **jaunu darbību**

☐ Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību**¹⁷

X Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **esošas darbības pagarināšanu**

☐ Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **darbību, kas pārveidota jaunā darbībā**

1.4. Mērķi

1.4.1. Komisijas daudzgadu stratēģiskie mērķi, ko plānots sasniegt ar priekšlikumu/iniciatīvu

Šīs iniciatīvas vispārējais mērķis ir sekmēt vienotā tirgus pienācīgu darbību un veicināt tirdzniecību un transportu, pievērsties pašlaik apgrūtinotajām un atšķirīgajām ziņošanas procedūrām attiecībā uz kuģiem, kas ienāk ES ostās.

Tādējādi iniciatīva palīdz sasniegt šādus vispārējos Komisijas mērķus:

- vienotā tirgus darbība (administratīvā loga mazināšana; ieguldījums šķēršļu likvidēšanā un konkurētspējas palielināšanā);
- digitālais vienotais tirgus;
- nodarbinātības un izaugsmes veicināšana.

1.4.2. Īpašie mērķi

Īpašais mērķis Nr. 1

Saskaņot ziņošanas procedūras, saskarnes un datu formātus, lai atbalstītu Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem.

Īpašais mērķis Nr. 2

Mazināt administratīvo slogu kuģu ziņošanā, nodrošinot vienu vienotu kontaktpunktu ziņošanai par jūras transportu.

Īpašais mērķis Nr. 3

Veicināt digitālās ziņošanas efektivitātes palielināšanu jūras operatoriem, atvieglojot datu koplietošanu / atkārtotu izmantošanu vienreizējas ziņošanas principa piemērošanai.

¹⁷

Kā minēts Finanšu regulas 54. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

1.4.3. Paredzamie rezultāti un ietekme

Norādīt, kāda ir priekšlikuma/iniciatīvas iecerētā ietekme uz finansējuma saņēmējiem/mērķgrupām.

Priekšlikuma mērķis ir izveidot patiesi saskaņotu un visaptverošu Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi, pamatojoties uz pašreizējām valsts vienloga sistēmām. Izstrādājot saistošas tehniskās saskaņošanas specifikācijas, pieņemot kopīgas datu prasības un procesus un nosakot skaidrus noteikumus un tiesības informācijas iesniegšanai un koplietošanai, tiks izveidota vienkāršota ziņošanas vide. Tādējādi kuģu operatori varēs paziņot vienas un tās pašas datu kopas vienādi neatkarīgi no tā, kurp tie dodas, ja tie izvēlas izmantot saskaņoto ziņošanas kontaktpunktu.

Galvenais ieguvums ir administratīvā sloga ievērojama samazinājums kuģu operatoriem. Tiek lēsts, ka ietaupījums būs 22–25 miljoni personāla stundu 2020.–2030. gadā, kas ir pielīdzināms EUR 625–720 miljoniem (28 ES valstīs). Paredzams, ka samazinātais slogs un uzlabotā efektivitāte palielinās jūras transporta konkurētspēju, kā rezultātā notiks transporta veida pārorientēšana, 3395 miljonus tonnkilometru novirzot galvenokārt no autotransporta uz jūras transportu 2030. gadā. Tas ir līdzvērtīgi jūras transporta aktivitātes palielinājumam par aptuveni 0,3 % 2030. gadā attiecībā pret pamatscenāriju, labvēlīgi ietekmējot darbvietas un izaugsmi šajā nozarē. Savukārt tiek lēsts, ka transporta veida pārorientēšana samazinās kopējās CO₂ emisijas par 1880 tūkstošiem tonnu salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Netiešais ieguvums 2020.–2030. gadā būs aptuveni EUR 145 miljoni, izsakot pašreizējā vērtībā. Turklāt ir paredzami efektivitātes ieguvumi visai multimodālajai/logistikas ķēdei, kurus sniegs datu labāka izmantošana ostās, lielāka kuģu kapteiņu apmierinātība ar darbu un šīs profesijas pievilcīguma palielināšanās, tādējādi uzlabojot iespējas pieņemt darbā labākus darbiniekus, un ieguvumi drošības un drošuma ziņā, jo kuģu kapteiņi varēs pavadīt vairāk laika uz komandtilta tā vietā, lai veiktu administratīvus uzdevumus.

1.4.4. Rezultātu un ietekmes rādītāji

Norādīt priekšlikuma/iniciatīvas īstenošanas uzraudzībā izmantojamus rādītājus.

Īpašais mērķis	Darbības mērķi	Progresā rādītājs	Datu avoti
Saskaņot ziņošanas procedūras, saskarnes un datu formātus	Izveidot tehnisko datu kopu ar saskaņotiem datu formātiem Izstrādāt un ieviest vienotu saskaņotu IT risinājumu attiecībā uz valsts vienloga sistēmu ziņošanas vārtejām (priekšgalsistēmas)	Ekspertu grupa ir izveidojusi un saskaņojusi datu kopu To dalībvalstu īpatsvars, kuras ir ierīkojušas saskaņoto IT risinājumu attiecībā uz valsts vienloga sistēmu vārtejām (sinchronizētu, atjauninātu versiju), attiecībā pret dalībvalstu kopējo skaitu (ats.: DV kopējais skaits) Ziņošanai par katru ienākšanu ostā vajadzīgā laika procentuālais samazinājums attiecībā pret kopējo laiku (ats.: vidējais laiks uz katru ienākšanu ostā)	Dalībvalstu ziņojumi; kuģu operatoru aptaujas; to sūdzību skaits, kuras kuģu operatori iesnieguši saistībā ar piekļuvi saskaņotajai saskarnei; pret dalībvalstīm par neīstenošanu ierosināto notiekošo pārkāpuma procedūru skaits
Mazināt administratīvo slogu, izveidojot vienotu kontaktpunktu	Samazināt to datu elementu skaitu, kurus pieprasa ārpus saskaņotās Eiropas Jūras vienloga	To datu elementu īpatsvars, kurus pieprasa ārpus saskaņotās Eiropas Jūras vienloga vides, attiecībā pret kopējo	Dalībvalstu ziņojumi; kuģu operatoru aptauja

ziņošanai	sistēmas vides	skaitu. (Ats.: datu elementu kopējais skaits, ko C daļas grupa un e-manifesta grupa apzinājušas pašreiz)	
Palielināt efektivitāti, radot iespēju ziņot tikai vienreiz	Samazināt to statisko datu elementu skaitu, kurus paziņo vairāk nekā vienu reizi	To statisko datu elementu īpatsvars, kurus pieprasa vairāk nekā vienu reizi par ienākšanu ostā, attiecībā pret kopējo skaitu (ats.: ostā pieprasīto datu elementu kopējais skaits) To statisko datu elementu īpatsvars, kurus pieprasa vairāk nekā vienu reizi ES (ats.: ES pieprasīto datu elementu kopējais skaits)	Dalībvalstu ziņojumi; kuģu operatoru aptauja

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

1.5.1. Īstermiņa vai ilgtermiņa vajadzības

1. Saskaņotā Eiropas Jūras vienloga vide attiecībā uz kuģiem papildina pastāvošo regulējumu (valsts vienloga sistēmu struktūru).
2. Saskaņotajai Eiropas Jūras vienloga videi jābūt vienmēr piedāvātai; ja kuģu operatori izvēlas izmantot šo kanālu savu ziņošanas formalitāšu iesniegšanai, datu saņēmējiem (iestādēm, muitas sistēmām, ziņošanas sistēmām) jāpieņem šādi iesniegtie ziņojumi un jāatturas pieprasīt, lai papildu un atsevišķi ziņojumi tiktu iesniegti, izmantojot citus ziņošanas veidus.
3. Valsts vienloga sistēmas joprojām būs galvenokārt koordinācijas mehānisms, ko visbiežāk izmanto kā maršrutētāju (vajadzības gadījumā ar tehnisku pārveidotāju starp datu formātiem) divvirzienu informācijas nodošanai starp jūras transporta operatoriem un datu saņēmējiem (piemēram, ostas iestādēm, muitas saskarnēm un ziņošanas sistēmām, robežkontroles iestādēm, *SafeSeaNet*, statistikas iestādēm), lai atvieglotu ziņošanu jūrniecības nozarē. Visas citas apstrādes darbības arī turpmāk veiks savienotās datu saņemšanas aizmugursistēmas.
4. Šī iniciatīva neradīs jaunas ziņošanas prasības, bet koordinēs ziņošanu starp datu sniedzējiem jūras transporta nozarē un datu saņēmējiem, kas norādīti pārskatītajā tiesību aktā minētajos pamatā esošajos tiesību aktos. Visos ziņošanas pieprasījumos, ko iesniedz ar Eiropas Jūras vienloga sistēmas vides starpniecību, pilnīgi ievēro piemērojamās pamatā esošo tiesību aktu tehniskās specifikācijas un IT sistēmas, kas atbalsta šādus pamatā esošos tiesību aktus.
5. Eiropas Jūras vienloga sistēmas videi būs skaidri noteikta un nodalīta atbildība un pārskatatbildība par visām pievienotajām struktūrām, tostarp garantija par valsts kompetento iestāžu pilnu atbildību par valsts vienloga sistēmu starpniekpakalpojumiem, attiecībā pret datu sniedzējiem un pievienotajiem datu saņēmējiem (piemēram, funkcionālā un tiesiskā atbildība, augsta pieejamība, informācijas divvirzienu plūsmas nodrošināšana utt.).

- 1.5.2. *Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka efektivitāte vai papildināmība). Šā punkta izpratnē “Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība” ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.*

Eiropas līmeņa rīcības pamatojums (*ex-ante*): pārmērīgi liels administratīvais slogs kuģu operatoriem, kuru izraisa divkārsa ziņošana nesaskaņotos formātos un nesaskaņotas saskarnes visā ES.

Paredzamā radītā Savienības pievienotā vērtība (*ex-post*): ierosināto darbību var visefektīvāk un lietderīgāk īstenot Savienības līmenī, jo, lai gūtu ievērojamus rezultātus un nodrošinātu patiesu saskaņošanu, ir vajadzīgs vienots regulējums, kurā ņemtas vērā Eiropas līmeņa vajadzības.

- 1.5.3. *Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas*

Līdzšinējā pieredze saistībā ar Direktīvu 2010/65/ES liecina, ka saskaņošanu šajā jomā nevar sasniegt ar brīvprātīgiem pasākumiem. Līdzīga saskaņošana veiksmīgā ziņojumu sniegšanā, izmantojot saistošas specifikācijas un IT sistēmas/lietojumprogrammas, notiek, piemēram, Savienības Muitas kodeksa kontekstā (ES līmenī).

- 1.5.4. *Saderība un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem*

Priekšlikuma mērķi atbilst ES transporta politikai kopumā, jo īpaši jūras transporta politikai. Iniciatīva atbalsta ES politiku transporta nozares radīto emisiju mazināšanai un palīdz sasniegt ES transporta sociālās programmas mērķus. Priekšlikums arī atbilst Komisijas *REFIT* programmas mērķiem, proti, mazināt administratīvo slogu un nodrošināt vienkāršošanu, un Komisijas vispārējiem mērķiem — konkurētspēja, iekšējā tirgus vienmērīga darbība un digitalizācija.

Konkrētāk, priekšlikums rada pievienoto vērtību, jo sniedz iespēju koordinēt ziņošanas prasības atbilstoši atsauces tiesību aktiem. Priekšlikumā ietvertais pārvaldības mehānisms sniedz garantiju, ka pamatā esošo tiesību aktu izmaiņas tiks pienācīgi un laikus atspoguļotas tehniskajā datu kopā un veicot vajadzīgos specifikāciju un programmatūras atjauninājumus.

Iniciatīva ir pietiekami saskaņota ar Kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu direktīvu un ir precīzi pielāgota Savienības Muitas kodeksa īstenošanai.

Priekšlikums arī papildina e-dokumentu iniciatīvu attiecībā uz digitālā formātā sagatavotas kravu pārvadājumu informācijas un sertifikātu atzīšanu iestādēs, kuras veic ar pārvadājumiem saistītas pārbaudes ES iekšzemē. Saskaņotā ziņošanas vide attiecībā uz jūras transportu, tāpat kā e-dokumentu iniciatīva, atbalstīs digitalizāciju un vienkāršošanu transporta operatoriem, lai gan abas minētās iniciatīvas ir vērstas uz dažādiem informācijas ziņošanas prasību aspektiem dažādos kravu pārvadājumu procesa posmos. Abi priekšlikumi ir izstrādāti, īpaši pievēršoties iespējai izmantot sinerģiju attiecībā uz datu savstarpējas izmantojamības aspektiem.

1.6. Ilgums un finansiālā ietekme

☐ **Ierobežota ilguma** priekšlikums/iniciatīva

- ☐ Priekšlikuma/iniciatīvas darbības laiks: [DD.MM.]GGGG.–[DD.MM.]GGGG.
- ☐ Finansiālā ietekme: GGGG.– GGGG.

X **Beztermiņa** priekšlikums/iniciatīva

- Īstenošana ar sākšanas periodu no 2020. gada līdz 2027. gadam,
- pēc kura turpinās normāla darbība.

1.7. Paredzētie pārvaldības veidi

X Komisijas īstenošana **tieša pārvaldība**:

- X ar savu direktorātu starpniecību, tostarp personālu Savienības pārstāvniecībās;
- ☐ ar izpildaģentūru starpniecību

☐ **Dalīta pārvaldība** kopā ar dalībvalstīm

☐ **Netieša pārvaldība**, budžeta īstenošanas uzdevumus uzticot:

- ☐ trešām valstīm vai to ieceltām struktūrām;
- ☐ starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt);
- ☐ EIB un Eiropas Investīciju fondam;
- ☐ Finanšu regulas 208. un 209. pantā minētajām struktūrām;
- ☐ publisko tiesību subjektiem;
- ☐ privāttiesību subjektiem, kas veic valsts pārvaldes uzdevumus, ja tie sniedz pienācīgas finanšu garantijas;
- ☐ struktūrām, kuru darbību reglamentē dalībvalsts privāttiesības, kurām ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un kuras sniedz pienācīgas finanšu garantijas;
- ☐ personām, kurām ir uzticēts veikt īpašas darbības KĀDP saskaņā ar LES V sadaļu un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā.
- Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniedziet papildu informāciju iedaļā "Piezīmes".

Piezīmes

Pārvaldību īsteno Komisijas MOVE GD, un vajadzības gadījumā tehnisko atbalstu sniegs ekspertu struktūras, proti, *DIGIT* (IT izstrādes un darbības konsultācijas, tostarp par e-pārvaldes moduļu pareizu izmantošanu) un *EMSA* (par īpašiem jūrmniecības ziņošanas aspektiem). *EMSA* veiks šo darbu atbilstoši pašreizējai *EMSA* regulai, un tai nebūs pilnvaru veikt papildu uzdevumus ārpus darba jomām, kurās tā pašlaik ir pilnvarota. Parasti tiks izmantoti esošie personāla resursi.

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Uzraudzības un ziņošanas noteikumi

Norādīt periodiskumu un nosacījumus.

Dalībvalstis ziņos par programmatūras darbību — regulāra apmaiņa pārvaldības struktūrā (ekspertu grupā un apakšgrupās).

Kuģu operatoru aptaujas, lai uzraudzītu rīcības faktisko ietekmi.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēmas

2.2.1. *Pārvaldības veidu, finansējuma īstenošanas mehānismu, maksājumu kārtības un ierosinātās kontroles stratēģijas pamatojums*

Lai kontrolētu izmaksas (apjomradīti ietaupījumi) un mazinātu slogu dalībvalstīm, vienlaikus joprojām garantējot saskarnes un datu kopas patiesu saskaņošanu, tiek ierosināts IT izstrādi veikt ES līmenī (IKT pakalpojumu sniedzēju piesaistīšana), ko pārvaldīs Komisija kontroles efektivitātes nodrošināšanai. Paredzams, ka šis pārvaldības veids samazinās kļūdu īpatsvaru un palielinās pārredzamību dalībvalstīm, kas piedalīsies uzraudzības ekspertu grupā. Šai darbībai ir augsta IKT sarežģītība, un tai būs vajadzīga politikas jomu savstarpēja koordinācija Komisijā, bet ir zema budžeta sarežģītība ar nedomājamu līgumu pārvaldības un īstenošanas riskiem.

2.2.2. *Informācija par apzinātajiem riskiem un iekšējām kontroles sistēmām, kas izveidotas, lai tos mazinātu*

Drošības un kiberincidentu riski (darbības nepārtrauktība)

Neīstenošanas/nesinhronizācijas risks (dalībvalstu neatbilstība)

2.2.3. *Kontroles pasākumu izmaksu lietderības aplēse (attiecība “kontroles izmaksas ÷ attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtība”) un paredzamais kļūdas riska līmenis (maksājuma un darbības beigu datumā)*

Zemas kontroles izmaksas; ierobežots līgumu skaits un mazs kontroles slogs.

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

Norādīt esošos vai plānotos novēršanas pasākumus un citus pretpasākumus, piemēram, krāpšanas apkarošanas stratēģijā paredzētos.

MOVE ĢD ir ieviesis organizatorisko struktūru un iekšējās kontroles sistēmas, kas ir piemērotas tā politikas un kontroles mērķu sasniegšanai. Šo iekšējās kontroles procesu mērķis ir nodrošināt, ka tiek pienācīgi pārvaldīti riski, kas saistīti ar notikušo darījumu likumību un pareizību. MOVE ĢD vispārējās kontroles sistēma nodrošinās kontroles pasākumu izmaksu lietderību un efektivitāti, kā atbalstu īpaši izmantojot MOVE ĢD krāpšanas apkarošanas stratēģiju, kas izstrādāta, pamatojoties uz OLAF nodrošināto metodiku.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS PAREDZAMĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

- Pašreizējās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām.

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	1.a: Konkurētspēja izaugsmei un darbvietām	Dif./nedif. 18	no EBTA valstīm ¹⁹	no kandidātvalstīm ²⁰	no trešām valstīm	Finanšu regulas 21. panta 2. punkta b) apakšpunkta izpratnē
	06 02 05: Eiropas transporta politikas un pasažieru tiesību atbalsta darbības, tostarp pasākumi komunikācijas jomā	Dif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ

- No jauna veidojamās budžeta pozīcijas: **nav piemērojams**

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām.

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs [Izdevumu kategorija..... ...]	Dif./nedif.	no EBTA valstīm	no kandidātvalstīm	no trešām valstīm	Finanšu regulas 21. panta 2. punkta b) apakšpunkta izpratnē
	[XX.YY.YY.YY]		JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ

¹⁸ Dif. = diferencētās apropriācijas / Nedif. = nediferencētās apropriācijas.

¹⁹ EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

²⁰ Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

3.2. Paredzamā ietekme uz izdevumiem

3.2.1. Kopsavilkums par paredzamo ietekmi uz izdevumiem

Saistības, kas ierosinātas par 2020. gadu (EUR 4,339 miljoni) tiks segtas no piešķiruma, kas jau ir paredzēts finanšu plānojumā 2020. gadam.

NB! Paredzamā ietekme uz izdevumiem un personālu par laikposmu no 2021. gada šajā tiesību akta finanšu pārskatā ir iekļauta ilustratīviem mērķiem un neskar gaidāmos Komisijas priekšlikumus par nākamo daudzgadu finanšu shēmu, tostarp attiecībā uz šīs iniciatīvas finansējuma avotu.

EUR miljonos (līdz trim zīmēm aiz komata)

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija			Numurs 1.a	Izdevumu kategorija “Konkurētspēja izaugsmei un darbvietām”						
ĢD: MOVE			N. gads 2020	N+1. gads 2021	N+2. gads 2022	N+3. gads 2023	N+4. gads 2024	N+5. gads 2025	N+6. gads 2026	KOPĀ
• Darbības apropriācijas										
06 02 05: Eiropas transporta politikas un pasažieru tiesību atbalsta darbības, tostarp pasākumi komunikācijas jomā	Saistības	(1)	4,339			1,676		1,046		
	Maksājumi	(2)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem ²¹										
Budžeta pozīcijas numurs		(3)	-	-	-	-	-	-	-	-
KOPĀ apropriācijas	Saistības	=1+1.a +3	4,339			1,676		1,046		7,061

²¹ Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās “BA” pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

MOVE ĢD	Maksājumi	=2+2.a +3	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
----------------	-----------	--------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

• KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)	4,339			1,676		1,046		7,061
	Maksājumi	(5)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
• KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		(6)	-	-	-	-	-	-	-	-
KOPĀ apropriācijas daudzgadu finanšu shēmas 1.a IZDEVUMU KATEGORIJĀ	Saistības	=4+ 6	4,339			1,676		1,046		7,061
	Maksājumi	=5+ 6	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

Ja priekšlikums/iniciatīva ietekmē vairākas izdevumu kategorijas: nav piemērojams

• KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)								
	Maksājumi	(5)								
• KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		(6)								
KOPĀ apropriācijas daudzgadu finanšu shēmas 1.–4. IZDEVUMU KATEGORIJĀ (Atsauces summa)	Saistības	=4+ 6								
	Maksājumi	=5+ 6								

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	5	“Administratīvie izdevumi”
--	----------	----------------------------

EUR miljonos (līdz trim zīmēm aiz komata)

		N. gads 2020	N+1. gads 2021	N+2. gads 2022	N+3. gads 2023	N+4. gads 2024	N+5. gads 2025	N+6. gads 2026	KOPĀ
ĢD: MOVE									
• Cilvēkresursi		0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
• Citi administratīvie izdevumi									
KOPĀ — MOVE ĢD	Apropriācijas	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038

KOPĀ apropriācijas daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJĀ	(Saistību summa = maksājumu summa)	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
--	------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

EUR miljonos (līdz trim zīmēm aiz komata)

		N. gads 2020	N+1. gads 2021	N+2. gads 2022	N+3. gads 2023	N+4. gads 2024	N+5. gads 2025	N+6. gads 2026	KOPĀ
KOPĀ apropriācijas daudz gadu finanšu shēmas 1.–5. IZDEVUMU KATEGORIJĀ	Saistības	4,773	0,434	0,434	2,110	0,434	1,480	0,434	10,099
	Maksājumi	1,783	2,103	1,755	1,282	1,262	976	938	10,099

3.2.2. Paredzamā ietekme uz darbības apropiācijām

- ☐ Priekšlikums/iniciatīva neparedz darbības apropiāciju izmantošanu
- ☒ Priekšlikums/iniciatīva paredz darbības apropiāciju izmantošanu šādi:

Saistību apropiācijas EUR miljonos (līdz trim zīmēm aiz komata)

Norādīt mērķus un rezultātus			N. gads 2020		N+1. gads 2021		N+2. gads 2022		N+3. gads 2023		N+4. gads 2024		N+5. gads 2025		N+6. gads 2026		KOPĀ	
	REZULTĀTI																	
	Veids ²²	Vidējās izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Kopējais rezultātu daudzums	Kopējās izmaksas
MĒRĶIS: nodrošināt un uzturēt saskaņotu programmatūru un specifiskās saskaņotajām saskarnēm, procedūrām un datu kopām																		
Saskaņotas saskarnes, procedūras un datu kopas	Programmatūras izmaksas			0,189		0,234		0,185		0,119		0,116		0,076		0,071		0,990
	Darbības pakalpojumi			0,378		0,468		0,371		0,238		0,232		0,152		0,141		1,981
	Ieinteresēto personu pārvaldības pakalpojumi			0,567		0,701		0,555		0,356		0,348		1,228		0,212		2,967
	Tehniskās specifiskācijas			0,151		0,187		0,148		0,095		0,093		0,061		0,057		0,792

²²

Rezultāti ir produkti un pakalpojumi, kas jānodrošina (piemēram, finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu km skaits u. c.).

	Infrastruktūra			0,063		0,078		0,062		0,040		0,039		0,025		0,024		0,330
Starpsumma — īpašais mērķis Nr. 1				1349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061
KOPĒJĀS IZMAKSAS				1349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061

3.2.3. Paredzamā ietekme uz administratīvajām apropriācijām

3.2.3.1. Kopsavilkums

- ☐ Priekšlikums/iniciatīva neparedz izmantot administratīvās apropriācijas
- ☒ Priekšlikums/iniciatīva paredz izmantot administratīvās apropriācijas šādi:

EUR miljonos (līdz trim zīmēm aiz komata)

	N. gads 2020	N+1. gads 2021	N+2. gads 2022	N+3. gads 2023	N+4. gads 2024	N+5. gads 2025	N+6. gads 2026	KOPĀ
--	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	------

Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA								
Cilvēkresursi	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
Citi administratīvie izdevumi	-	-	-	-	-	-	-	-
Starpsumma — Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038

Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU ₂₃ KATEGORIJAS								
Cilvēkresursi	-	-	-	-	-	-	-	-
Citi administratīvie izdevumi	-	-	-	-	-	-	-	-
Starpsumma —ārpus daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS	-	-	-	-	-	-	-	-

KOPĀ	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
-------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Vajadzīgās cilvēkresursu un citu administratīvu izdevumu apropriācijas tiks nodrošinātas no ĢD apropriācijām, kas jau ir piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai ir pārdalītas attiecīgajā ģenerāldirektorātā, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

²³

Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās “BA” pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

3.2.3.2. Paredzamās cilvēkresursu vajadzības

- ☐ Priekšlikums/iniciatīva neparedz cilvēkresursu izmantošanu
- ☒ Priekšlikums/iniciatīva paredz cilvēkresursu izmantošanu šādi:

Aplēse izsakāma ar pilnslodzes ekvivalentu

	N. gads 2020	N+1. gads 2021	N+2. gads 2022	N+3. gads 2023	N+4. gads 2024	N+5. gads 2025	N+6. gads 2026
• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)							
XX 01 01 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 01 02 (Delegācijas)							
XX 01 05 01 (Netiešā pētniecība)							
10 01 05 01 (Tiešā pētniecība)							
• Ārštata darbinieki (izteikti ar pilnslodzes ekvivalentu — FTE) ²⁴							
XX 01 02 01 (CA, SNE, INT, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 02 02 (CA, LA, SNE, INT un JED delegācijās)							
XX 01 04 gg 25	- galvenajā mītnē						
	- delegācijās						
XX 01 05 02 (CA, SNE, INT — netiešā pētniecība)							
10 01 05 02 (CA, SNE, INT — tiešā pētniecība)							
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)							
KOPĀ	4	4	4	4	4	4	4

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Vajadzības pēc cilvēkresursiem tiks nodrošinātas, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ģenerāldirektorātā, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Veicamo uzdevumu apraksts

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	Politikas uzraudzība, pārvaldības mehānisms (ieinteresēto personu pārvaldība) un projekta koordinācija (programmas pārvaldības darbības)
Ārštata darbinieki	Atbalsts politikas uzraudzības darbā, pārvaldības mehānisma īstenošanā un projekta koordinācijā (programmas atbalsta darbības)

²⁴ AC= līgumdarbinieki; AL = vietējie darbinieki; END = norīkoti valstu eksperti; INT = aģentūru darbinieki; JED = jaunākie eksperti delegācijās.

²⁵ Ārštata darbiniekiem paredzētā maksimālā summa, ko finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām "BA" pozīcijām).

3.2.4. *Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu*

- X Priekšlikums/iniciatīva atbilst kārtējai daudzgadu finanšu shēmai.
- ☐ Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpārplāno attiecīgā izdevumu kategorija daudzgadu finanšu shēmā.

Aprakstīt, kas jāpārplāno, norādot attiecīgās budžeta pozīcijas un summas.

Nav piemērojams: politikas atbalsta budžeta pozīcija — nav vajadzīga pārplānošana

- ☐ Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpiemēro elastības instruments vai jāpārskata daudzgadu finanšu shēma.

Aprakstīt, kas jādara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas, budžeta pozīcijas un summas.

Nav piemērojams

3.2.5. *Trešo personu iemaksas*

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz trešo personu līdzfinansējumu

3.3. Paredzamā ietekme uz ieņēmumiem

- X Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.
- ☐ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:
 - ☐ pašu resursus
 - ☐ dažādus ieņēmumus

EUR miljonos (līdz trim zīmēm aiz komata)

Budžeta pozīcija	ieņēmumu	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme ²⁶					Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)	
			Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3			
..... pants									

Attiecībā uz dažādiem ieņēmumiem, kas ir “piešķirtie ieņēmumi”, norādīt attiecīgo(-ās) izdevumu pozīciju(-as).

--

Norādīt, ar kādu metodi aprēķināta ietekme uz ieņēmumiem.

--

²⁶

Norādītājām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 25 % apmērā.