



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 17.5.2018
COM(2018) 278 final

2018/0139 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterým se zřizuje prostředí jednotného evropského námořního portálu a zrušuje
směrnice 2010/65/EU**

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

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Technologické změny se dotýkají všech částí společnosti a hospodářství a mění životy občanů EU. Doprava není v tomto trendu výjimkou. Nové technologie zásadně mění situaci v mobilitě. Unie se svým průmyslem se s touto situací musí vyrovnat, aby zaujala vedoucí místo ve světě v inovacích, digitalizaci a dekarbonizaci. Přijetím třech balíčků v oblasti mobility „Evropa v pohybu“ proto Komise zaujala komplexní postoj, aby zajistila, že se v jejím přístupu k mobilitě budou tyto politické priority promítat.

V návaznosti na strategii pro nízkoemisní mobilitu přijala Komise v květnu a listopadu 2017 dva balíčky v oblasti mobility. Tyto balíčky stanoví konkrétní agendu k realizaci strategie pro nízkoemisní mobilitu a zajištění plynulého přechodu na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny. Evropský parlament a Rada by měly zajistit rychlé přijetí těchto návrhů.

Tato iniciativa je součástí třetího balíčku „Evropa v pohybu“, který uskutečňuje novou strategii průmyslové politiky ze září 2017, a má završit proces, díky němuž Evropa bude moci plně využívat výhod modernizace mobility. Je důležité, aby budoucí systém mobility byl bezpečný, čistý a efektivní pro všechny občany EU. Cílem je učinit evropskou mobilitu bezpečnější a zvýšit její dostupnost, posílit konkurenceschopnost evropského průmyslu, upevnit zaměstnanost v EU a celé odvětví učinit čistším a přizpůsobit je požadavkům boje proti změně klimatu. Bude k tomu zapotřebí plné odhodlání EU, členských států a zúčastněných stran, zejména v oblasti posílení investic do dopravní infrastruktury.

Provozovatelé námořní dopravy se potýkají se širokým spektrem právních požadavků na podávání zpráv pokaždé, když loď připlouvá do přístavu nebo jej opouští (vplutí do přístavu). Skutečnost, že požadavky na podávání zpráv nejsou harmonizovány buď mezi různými oblastmi politiky v členských státech, nebo mezi členskými státy, má za následek velkou administrativní zátěž provozovatelů. V EU se každý rok uskuteční více než dva miliony vplutí do přístavů. Zaměstnanci v odvětví lodní dopravy stráví v současné době celkem zhruba 4,6 milionů hodin ročně podáváním zpráv.

Evropská rada poukázala na tento problém ve svém Vallettském prohlášení o námořní politice¹ z roku 2017 a v závěrech Rady ze dne 8. června 2017² o prioritách politiky námořní dopravy v EU do roku 2020. Zdůraznila potřebu snížit administrativní zátěž v námořní dopravě zavedením zjednodušených, digitalizovaných a harmonizovaných postupů, jimiž se mají podávat zprávy o lodích. Tento postoj zopakovala ve svých závěrech ze dne 5. prosince

¹ Vallettské prohlášení: *Priority pro politiku námořní dopravy v EU do roku 2020: konkurenceschopnost, dekarbonizace, digitalizace k zajištění globálního propojení, efektivní vnitřní trh a námořní blok světové úrovně*, Valletta, 29. března 2017, https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_the_EU_maritime_transport_policy.pdf.

² Závěry Rady *Priority pro politiku námořní dopravy v EU do roku 2020: konkurenceschopnost, dekarbonizace, digitalizace k zajištění globálního propojení, efektivní vnitřní trh a námořní blok světové úrovně*, přijaté Radou na jejím 3545. zasedání konaném dne 8. června 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9976-2017-INIT/cs/pdf>.

2017 o digitalizaci dopravy³. Provozovatelé námořní dopravy rovněž dali najevo, že je současná situace velmi znepokojuje.

Problém byl analyzován v hodnocení směrnice 2010/65/EU o ohlašovacích formalitách lodí uskutečněném jako součást kontroly účelnosti politiky námořní dopravy v EU prováděné v období 2016–2017. Uvedené hodnocení potvrdilo analýzu problému.

Účelem tohoto návrhu je řešit současné neharmonizované prostředí pro lodě, pokud jde o podávání zpráv. Navržené prostředí nového jednotného evropského námořního portálu spojuje dohromady koordinovaným a harmonizovaným způsobem všechna hlášení související s vplutím do přístavu. Zlepší se tak interoperabilita a vzájemné propojení mezi příslušnými systémy a bude možné účinněji sdílet údaje a případně s nimi opakovaně pracovat.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Návrh doplňuje a podporuje celkové cíle dopravní politiky EU. Poskytuje značný vklad do iniciativy pro oblast evropské námořní dopravy bez překážek a podporuje jak politiku snížení emisí z odvětví dopravy, tak i sociální agendu EU pro dopravu.

Úzce souvisí se směrnicí o kontrolním a informačním systému pro provoz plavidel a je s ní v souladu⁴. Návrh rovněž odpovídá iniciativě o elektronických informacích v nákladní dopravě, pokud jde o přijímání informací a osvědčení týkajících se nákladní dopravy v digitální formě ze strany orgánů provádějících inspekce dopravy ve vnitrozemí EU.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Návrh podporuje cíle programu Evropské komise pro účelnost a účinnost právních předpisů REFIT, který se snaží o snížení a zjednodušení administrativní zátěže. Je v souladu s celkovými cíli Komise týkajícími se větší konkurenceschopnosti, hladkého fungování vnitřního trhu a vyšší efektivity prostřednictvím digitalizace.

Návrh zejména doplňuje úsilí v oblasti digitalizace v případě celního kodexu Unie tím, že činí další krok k propojenějšímu prostředí pro hlášení dopravních a celních formalit.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem opatření je čl. 100 odst. 2 Smlouvy: „Evropský parlament a Rada mohou řádným legislativním postupem přijmout vhodná ustanovení pro dopravu námořní a leteckou.“

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Jednotný trh je pro námořní dopravu mimořádně důležitý; pouze 9 % obchodu přepravovaného po moři v EU je vnitrostátní obchod, zatímco 25 % spadá do kategorie obchodu uvnitř EU a 66 % do kategorie obchodu mimo EU. Kromě toho přístavy nejsou konečným místem určení zboží přepravovaného po moři. Prostřednictvím spojení s vnitrozemím velká část obchodu procházejícího přístavy pochází z jiného členského státu,

³ Závěry Rady o digitalizaci dopravy přijaté Radou na jejím 3581. zasedání konaném dne 5. prosince 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15431-2017-INIT/cs/pdf>.

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel (Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10).

nebo pokračuje do jiného členského státu. Je proto v zájmu EU zabezpečit, aby zastávky v přístavech probíhaly plynule, a to v zájmu širšího mezinárodního dopravního trhu i zvýšení ziskovosti značných hospodářských investic a přeshraničních obchodních zájmů spojených s tímto odvětvím.

Není pravděpodobné, že by se prostředí EU pro podávání hlášení provozovateli lodní dopravy při vplutí do přístavu podařilo harmonizovat přijetím opatření výlučně na vnitrostátní nebo mezinárodní úrovni. Neexistuje mezinárodní fórum, které by umožňovalo přijetí takových rozsáhlých a závazných předpisů.

Zkušenosti z minulosti rovněž ukazují nevhodnost dobrovolných opatření na poli harmonizace. Stávající nezávazné pokyny a pravidelná součinnost mezi členskými státy situaci nezlepšily, ani nevedly k harmonizovaným rozhraním, datovým formátům nebo postupům podávání zpráv.

Vhodnou úroveň pro řešení tohoto problému je proto EU. Problém má přeshraniční povahu a podstatných výsledků lze účinně dosáhnout pouze prostřednictvím soudržného sdíleného rámce, který řeší celoevropské potřeby.

- **Proporcionalita**

Návrh nijak neúměrně nezatíží provozovatele lodní dopravy. Je založen na stávající struktuře vnitrostátních jednotných portálů a na mezinárodních normách a normách EU a datových formátech. Náklady členských států a zúčastněných stran z odvětví budou proto mírné a jednoznačně je vyváží přímé a nepřímé přínosy ze snížené administrativní zátěže a efektivnější výměny informací. V posouzení dopadů efektivnosti nákladů, účinnosti a proporcionality návrhu se dospělo k závěru, že návrh přináší značnou přidanou hodnotu.

Návrh nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení cílů; řeší hlavní příčiny problémů a poskytuje decentralizované, přitom však harmonizované řešení. EU a členské státy budou sdílet odpovědnost za prostředí pro podávání zpráv.

- **Volba nástrojů**

V posouzení dopadů bylo potvrzeno, že směrnice 2010/65/EU musí být revidována, aby splnila své cíle. Nařízení je vhodnějším nástrojem k tomu, aby se rozhraní, datové formáty a postupy podávání zpráv podařilo účinně harmonizovat a aby se tato opatření prováděla důsledně a transparentně.

Vzhledem k technické povaze iniciativy a pravděpodobnosti, že se bude muset pravidelně upravovat s ohledem na technické a právní změny, jsou navrhována rovněž prováděcí opatření.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

V hodnocení provedeném v letech 2016–2017 v rámci kontroly účelnosti politiky námořní dopravy se zjistilo, že směrnice 2010/65/EU nebyla dostatečně efektivní nebo účinná, ačkoli její cíle jsou i nadále velmi důležité. Byl učiněn závěr, že existuje značný prostor k dalšímu zjednodušení a snížení administrativní zátěže provozovatelů lodní dopravy.

Byly určeny tři problémy. Za prvé, námořní vnitrostátní jednotné portály pro hlášení lodí nejsou dostatečně harmonizovány. Rozhraní, datové formáty a postupy podávání zpráv se mezi členskými státy a někdy dokonce i mezi přístavy odlišují. Směrnice 2010/65/EU nestanoví žádné závazné specifikace pro vnitrostátní jednotné portály. Výsledné prostředí pro podávání zpráv je proto rozdílné a roztržité.

Za druhé, současný systém pro koordinované podávání zpráv prostřednictvím vnitrostátních jednotných portálů uvádí pouze některé právní ohlašovací povinnosti, které musí lodě plnit. Vnitrostátní a místní požadavky na podávání zpráv často vyžadují, aby se zprávy podávaly prostřednictvím jiných kanálů než vnitrostátních jednotných portálů. Další ohlašovací formality, jako je většina celních formalit, procházejí přes vyhrazené vnitrostátní a transevropské celní informační systémy.

Za třetí, ve většině členských států a v EU jako celku je prostředí pro sdílení údajů neefektivní. Od provozovatelů lodní dopravy se proto často vyžaduje, aby při zastávce v přístavu předložili tytéž informace několikrát. Kdyby výměna informací mezi orgány byla efektivnější, mohlo by se těmto duplicitním hlášením předejít v souladu s cílem EU dodržovat zásadu „hlášení pouze jednou“.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Tyto konzultace se uskutečnily v souladu s pokyny pro zlepšování právní úpravy. Ve dnech 25. října 2017 až 18. ledna 2018 byla provedena veřejná konzultace on-line. Dotazník byl k dispozici ve všech úředních jazycích EU. Odpovědělo celkem 91 respondentů. Tato veřejná konzultace byla doplněna konkrétnějšími, cílenými konzultacemi, které se konaly prostřednictvím seminářů, rozhovorů a jiných akcí a podrobnějšího on-line dotazníku pro hlavní skupiny zúčastněných stran. Do konzultačního procesu se zapojilo 418 zúčastněných stran.

Pomocí sítě MSP bylo zvláštní úsilí vynaloženo na kontaktování malých a středních podniků v odvětví námořní dopravy, aby se dozvěděly o možnosti zúčastnit se konzultačního procesu. Komise kontaktovala také příslušné evropské sociální partnery (odborníci na námořní dopravu a odbory v odvětví námořní dopravy⁵) a vyzvala je k účasti na konzultaci.

Konzultace se zúčastněnými stranami potvrdily analýzu problému a vysvětlily, jakým možnostem dávají jednotlivé skupiny zúčastněných stran přednost. Většina kategorií zúčastněných stran uvedla, že upřednostňuje integrované, ucelené prostředí pro podávání zpráv, včetně celních a dopravních hlášení. 82 % respondentů, kteří se zúčastnili otevřené veřejné konzultace, uvedlo, že nejefektivnější by bylo řešit tyto otázky na úrovni EU. Většina zúčastněných stran viděla jako hlavní prioritu harmonizaci na úrovni EU, neboť by mohla mít značné přínosy a snížit administrativní zátěž. Dalšími zdůrazňovanými prioritami byla jasnost při ochraně údajů, efektivnější toky údajů a jejich sdílení.

Lodní společnosti a lodní agenti/zástupci pro přepravu nákladu dávali přednost centralizovanému řešení harmonizace, zatímco orgány a přístavy členských států upřednostňovaly řešení založené na existujících vnitrostátních jednotných portálech.

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

Komise po pečlivém zvážení a analýze těchto příspěvků navrhuje kompromisní řešení, které zajistí harmonizaci na základě decentralizovaných, ale vzájemně propojených vnitrostátních jednotných portálů.

- **Sběr a využití informací/odborných poznatků**

Tento návrh je založen na zjišťování skutečností, na informacích od příslušných odborníků a na ekonomických modelech odhadu nákladů a přínosů, včetně modelování nepřímých účinků a předpokládaného převedení dopravy ze silniční na vodní. Skupina externích konzultantů zpracovala podpůrnou studii o nákladech a dopadech.

Aktivně se zapojili odborníci Komise z řady oblastí, aby se zajistila doplňkovost a soudržnost mezi iniciativou ve věci prostředí pro podávání zpráv a dalšími oblastmi politiky EU (např. stavebními prvky eGovernmentu, celní politikou, otázkami ochrany údajů).

- **Posouzení dopadů**

Po vyřazení dvou možností v prvním kole posouzení se posouzení dopadů podrobně zabývalo dalšími šesti hlavními možnostmi politiky. Možnosti vycházejí ze dvou hlavních politických rozhodnutí: nástroj pro dosažení harmonizace a rozsah údajů/hlášení, který se má zahrnout do harmonizovaného souboru údajů.

Byly analyzovány tři realistické možnosti pro strukturu harmonizace:

- a) závazné technické specifikace k realizaci harmonizovaných brán pro podávání zpráv jako uživatelské rozhraní k vnitrostátním jednotným portálům (za něž plně odpovídají členské státy);
- b) harmonizované brány pro podávání zpráv jako uživatelské rozhraní k vnitrostátním jednotným portálům založené na společném modulu řešení IT vyvinutém na úrovni EU a začleněném do každého vnitrostátního jednotného portálu (společná odpovědnost EU/členských států); nebo
- c) centrální brána na úrovni EU pro podávání zpráv (odpovědnost EU).

Pokud jde o rozsah, může být buď 1) komplexní, nebo 2) omezený. Komplexní rozsah zahrnuje jak celní, tak dopravní hlášení, kdežto omezená možnost by oddělovala prostředí dopravních hlášení od prostředí celních formalit.

	A: <i>Harmonizované brány vnitrostátních jednotných portálů: technické specifikace</i>	B: Harmonizované brány vnitrostátních jednotných portálů: společné řešení IT	C: Centrální brána pro podávání zpráv	D: Povinný společný přístavní systém – PCS (vyřazeno)
1. Komplexní řešení jednotného vstupního bodu	Možnost A1	Možnost B1	Možnost C1	Možnost D1

2. Oddělené vstupní body cla/námořní doprava	Možnost A2	Možnost B2	Možnost C2	<i>Možnost D2</i>
---	------------	------------	------------	-------------------

Možnost založení harmonizace na systému povinných společných přístavních systémů (komerční platformy) byla hned zkraye analýzy vyřazena, neboť takové systémy má v současné době méně než polovina přístavů EU. Zavedení povinných společných přístavních systémů se považovalo za nepřiměřené a odporující zásadě proporcionality. Přineslo by také vysoké dodatečné náklady pro členské státy i odvětví.

Hlavním dopadem analyzovaných možností je snížení administrativní zátěže provozovatelů lodní dopravy. Zvýší se tak efektivnost a konkurenceschopnost námořní dopravy, přičemž pravděpodobně dojde k mírnému přesunu mezi jednotlivými druhy dopravy (ze silniční na vodní). Rovněž práce kapitánů lodí získá na kvalitě a zvýší atraktivitu tohoto povolání. Přínosy jsou podstatně vyšší ve scénáři s komplexním rozsahem než u možnosti s omezeným rozsahem.

Náklady vyplývají především z potřeby přizpůsobit a udržovat technické specifikace a informační systémy, na nichž budou založeny harmonizované brány pro podávání zpráv. Ve srovnání se výchozími náklady na činnost vnitrostátních jednotných portálů v současné době budou muset jak členské státy, tak i EU vynaložit jednorázové investice a mírně se zvýší i roční provozní náklady. Náklady provozovatelů lodní dopravy se odhadují jako do značné míry zanedbatelné.

Centralizované možnosti C1 a C2 členské státy příliš nepodporují, naopak provozovatelé lodní dopravy se k nim rozhodně přiklání. Členské státy upřednostňují možnosti založené na vnitrostátních jednotných portálech, avšak provozovatelé lodní dopravy měli obavy, že decentralizované možnosti by nemusely být slučitelné s cílem harmonizace. Přestože možnost B1 nebyla při konzultaci první volbou žádné skupiny zúčastněných stran, představuje vhodnou kompromisní variantu, která je přijatelná pro všechny hlavní kategorie zúčastněných stran a kombinuje decentralizovaný přístup k provozovatelům lodní dopravy s plně harmonizovaným uživatelským rozhraním.

Očekává se, že možnosti B1 a C1 budou nejefektivnější, neboť řeší všechny problematické otázky a nejpravděpodobněji dosáhnou plné harmonizace rozhraní a datových formátů. Možnosti B1 a B2 obnášejí menší rizika než možnosti C1 a C2.

Možnost B2 by sice byla nejlevnější na provádění, měla by však podstatně menší přínosy pro provozovatele lodní dopravy (kompromis). Možnost B1 vykazuje nejlepší poměr nákladové efektivnosti. Výsledky posouzení nákladů a přínosů jsou u všech možností jednoznačně kladné.

Na základě poměru nákladů a přínosů, přijetí zúčastněnými stranami a očekávané efektivnosti a hodnocení rizika je proto upřednostňována **možnost B1**. Znamená celkové očekávané dodatečné náklady ve výši 29,4 milionů EUR v letech 2020 až 2030 a očekávané nové přínosy ve výši 22–25 milionů osobohodin ušetřených v tomtéž období. Tato možnost nabízí

největší přínos a jsou s ní spojeny přijatelné výdaje. Zajistí harmonizované prostředí k podávání zpráv a bude současně respektovat existující nastavení vnitrostátních jednotných portálů a využívání už vynaložených investic. Zátěž členských států bude minimální díky tomu, že se všem poskytne stejné programové vybavení vyvinuté na úrovni EU.

Zpráva o posouzení dopadů byla projednána s Výborem pro kontrolu regulace, který vydal kladné stanovisko s připomínkami⁶.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Jelikož se jedná o revizi již existujícího právního předpisu spadajícího do Programu Komise pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT), zabývala se Komise příležitostmi ke zjednodušení a snížení zátěže. Analýza ukazuje, že značné zjednodušení a zvýšená efektivnost je možná snížením administrativní zátěže pro provozovatele lodní dopravy, kteří jsou povinni plnit právní požadavky při vplutí do přístavu.

Očekává se snížení administrativní zátěže zásluhou 1) harmonizovaných rozhraní, postupů a datových formátů; 2) poskytnutí jednotného vstupního bodu; 3) efektivnějšího opakovaného použití údajů, aby se hlášení podávala pouze jednou a nemusela se opakovat. Komplexní koordinační mechanismus pro veškerá hlášení provozovatelů lodní dopravy spojená se zastávkami v přístavech spolu s plně harmonizovanými datovými formáty, postupy podávání zpráv a rozhraními ušetří spoustu času, který budou moci zaměstnanci věnovat jiným úkolům, zejména těm, které se týkají hlavní náplně podnikání, bezpečnosti a zajištění ochrany.

Zjednodušení pro provozovatele lodní dopravy lze odhadem kvantifikovat na **22–25 milionů osobohodin v období 2020–2030, což odpovídá hodnotě 625–720 milionů EUR.**

Zjednodušené a harmonizované podávání zpráv bude mít přínos zejména pro malé a střední podniky a mikropodniky, které jsou poměrně zranitelnější neefektivní administrativou a ztrátou osobohodin při práci.

Návrh přispívá rovněž k digitalizaci a lepším tokům informací v souladu s „digitální kontrolou“.

- **Základní práva**

Návrh se dotýká práva na ochranu osobních údajů zaručeného v článku 8 Listiny. Veškeré zpracovávání osobních údajů na základě návrhu se provádí v souladu s právními předpisy EU o ochraně osobních údajů, zejména s obecným nařízením o ochraně osobních údajů.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Upřednostňovaná možnost bude mít rozpočtové důsledky pro Komisi. Očekávané náklady na služby IT a vývoj systémů IT dosáhnou 13,5 milionů EUR v období 11 let od roku 2020 do roku 2030. Komise navrhuje, aby se tyto náklady uhradily z rozpočtové položky *Činnosti na podporu evropské dopravní politiky a práv cestujících, včetně komunikace* (referenční rozpočtová položka 06.02.05).

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

Z rozpočtu EU na základě současného víceletého finančního rámce nebudou potřebné žádné další rozpočtové nebo lidské zdroje. Touto iniciativou není dotčen návrh Komise na další víceletý finanční rámec.

5. DALŠÍ PRVKY

- **Plány provádění a monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Komise bude sledovat pokrok, dopady a výsledky této iniciativy prostřednictvím souboru mechanismů monitorování a hodnocení. Ty budou poměřovat pokrok při dosahování konkrétních cílů nového návrhu.

Žádosti o informace (zprávy, odpovědi na průzkum) budou pečlivě zvažovány, aby se předešlo dodatečnému zatížení zúčastněných stran vytvořením nepřiměřených nových žádostí o podávání zpráv.

Prvním krokem by měla být zpráva o monitorování na základě ukazatelů určených v posouzení dopadů. Po něm by měla následovat fáze hodnocení. Pět let od data zahájení provádění návrhu začne Komise s kontrolou plnění cílů iniciativy. Bude provedena na základě zpráv členských států, průzkumu mezi zúčastněnými stranami a dalších podnětů (např. stížností) od provozovatelů lodní dopravy. Hodnocení následně podpoří budoucí rozhodovací postupy za účelem úprav potřebných k dosažení stanovených cílů.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Návrh je rozdělen do šesti kapitol; v první a poslední se uvádí obecná působnost a některá průřezová ustanovení. Kapitoly II–IV poskytují podrobnější informace o oblasti působnosti a technických nástrojích, zatímco v kapitole V se stanoví obecná správa a řízení pro prostředí jednotného evropského námořního portálu.

I. Obecná ustanovení

II. Soubor údajů prostředí jednotného evropského námořního portálu (EMSWe – European Maritime Single Window environment)

III. Poskytování informací

IV. Společné služby

V. Koordinace činností prostředí jednotného evropského námořního portálu (EMSWe)

VI. Závěrečná ustanovení

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se zřizuje prostředí jednotného evropského námořního portálu a zrušuje směrnice 2010/65/EU

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy, s ohledem na návrh Evropské komise, po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům, s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁷, s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁸, v souladu s řádným legislativním postupem, vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/65/EU⁹ od členských států požaduje, aby přijímaly plnění ohlašovacích povinností lodí příplouvajících do přístavů Unie a odplouvajících z nich v elektronickém formátu a zajistily přenos hlášení prostřednictvím jednotného portálu s cílem usnadnit námořní dopravu.
- (2) Námořní doprava je základem obchodu a komunikací v rámci jednotného trhu a mimo něj. Pro usnadnění námořní dopravy a v zájmu dalšího snížení administrativní zátěže pro lodní společnosti by se měly dále zjednodušit a harmonizovat postupy informování pro plnění ohlašovacích povinností, které jsou lodním společností uloženy v právních aktech Unie a vnitrostátních právních předpisech členských států.
- (3) Cílem tohoto nařízení je usnadnit přenos informací. Uplatňováním tohoto nařízení by se neměla změnit podstata ohlašovacích povinností a nemělo by být dotčeno následné ukládání a zpracovávání informací na úrovni Unie nebo na vnitrostátní úrovni.
- (4) Existující vnitrostátní jednotné portály v každém členském státě by se měly zachovat jako základ pro prostředí jednotného evropského námořního portálu (dále jen „EMSWe“). Vnitrostátní jednotné portály by měly tvořit komplexní vstupní bod pro podávání zpráv provozovatelů námořní dopravy, který plní funkce sběru údajů od deklarantů a rozesílání údajů všem odpovídajícím příslušným orgánům.
- (5) Uživatelská rozhraní těchto vnitrostátních jednotných portálů by se měla ze strany deklarantů harmonizovat na úrovni Unie, aby se usnadnilo podávání zpráv a dále snížila administrativní zátěž. Této harmonizace by mělo být dosaženo tím, že se v

⁷ Úř. věst. C, , s. .

⁸ Úř. věst. C, , s. .

⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/65/EU ze dne 20. října 2010 o ohlašovacích formalitách lodí příplouvajících do přístavů členských států nebo odplouvajících z nich a o zrušení směrnice 2002/6/ES (Úř. věst. L 283, 29.10.2010, s. 1).

každém vnitrostátním jednotném portálu bude používat společný software rozhraní pro výměnu informací mezi systémy vyvinutý na úrovni Unie. Členské státy by měly odpovídat za integraci a správu tohoto modulu rozhraní a za pravidelnou a včasnou aktualizaci softwaru, jakmile Komise poskytne nové verze. Komise by měla vyvinout modul a v případě potřeby zajišťovat jeho aktualizace.

- (6) Nové digitální technologie představují stále větší příležitost ke zvýšení efektivnosti odvětví námořní dopravy a snížení administrativní zátěže. Aby se přínosy těchto nových technologií projevily co nejdříve, měla by být Komisi svěřena pravomoc měnit prostřednictvím prováděcích aktů technické specifikace, normy a postupy harmonizovaného prostředí pro podávání zpráv. Nové technologie by měly být zohledněny také při revizích tohoto nařízení.
- (7) Odpovídající podpora a informace o postupech a technických požadavcích týkajících se používání vnitrostátních jednotných portálů by se měly deklarantům poskytovat prostřednictvím snadno dostupných a uživatelsky vstřícných vnitrostátních internetových stránek se společnými normami pro vzhled programu („look and feel“).
- (8) Úmluva o usnadnění mezinárodní námořní dopravy (dále jen „úmluva FAL“)¹⁰ stanoví, že veřejné orgány by měly ve všech případech vyžadovat oznamování pouze nezbytných informací a udržovat počet položek na minimu.
- (9) Aby prostředí jednotného evropského námořního portálu (EMSWe) mohlo fungovat, je třeba vytvořit komplexní soubor údajů EMSWe s veškerými prvky informací, jež by mohly požadovat vnitrostátní orgány nebo provozovatelé přístavů pro administrativní a provozní účely, když loď vplouvá do přístavu. Jelikož rozsah ohlašovacích povinností se v členských státech liší, vnitrostátní jednotný portál v daném členském státě by měl být nastaven tak, aby soubor údajů EMSWe přijímal bez jakýchkoli změn a bez ohledu na to, že se některé informace tohoto členského státu netýkají.
- (10) Příslušné ohlašovací povinnosti obsažené v unijních a mezinárodních právních aktech by měly být uvedeny v příloze tohoto nařízení. Tyto ohlašovací povinnosti by měly poskytovat základ pro vytvoření komplexního souboru údajů EMSWe. Příloha by měla také obsahovat odkaz na příslušné kategorie ohlašovacích povinností na vnitrostátní úrovni a členské státy by měly mít možnost požádat Komisi o změnu souboru údajů EMSWe na základě ohlašovacích povinností obsažených v jejich vnitrostátních právních předpisech. Právní akt Unie, kterým se mění soubor údajů EMSWe na základě ohlašovací povinnosti obsažené ve vnitrostátních právních předpisech, by měl zahrnovat výslovný odkaz na vnitrostátní právní předpisy.
- (11) Kdykoli se informace z vnitrostátních jednotných portálů rozesílají příslušným orgánům, musí se při přenosu dodržet společné požadavky na údaje, formáty a kódy pro ohlašovací povinnosti a formality stanovené v právních předpisech Unie, které jsou uvedeny v příloze, a přenos se musí uskutečnit prostřednictvím systémů IT stanovených v těchto právních předpisech, například metody elektronického zpracování dat uvedené v čl. 6 odst. 1 nařízení (EU) č. 952/2013.
- (12) Při provádění tohoto nařízení by se měly zohlednit systémy SafeSeaNet vytvořené na vnitrostátní úrovni a na úrovni Unie, které by měly i nadále usnadňovat výměnu a rozesílání informací obdržených prostřednictvím vnitrostátního jednotného portálu mezi členskými státy v souladu se směrnicí 2002/59/ES.

¹⁰ Úmluva Mezinárodní námořní organizace (IMO) o usnadnění mezinárodní námořní dopravy („úmluva FAL“) přijatá dne 9. dubna 1965 a změněná 8. dubna 2016, norma 1.1.

- (13) Přístavy nejsou konečným místem určení zboží. Efektivnost zastávek lodí v přístavech má vliv na celý logistický řetězec přepravy nákladu a cestujících do přístavů a z nich. Aby se zajistila interoperabilita, multimodálnost a plynulé začlenění námořní dopravy do celkového logistického řetězce a usnadnily jiné druhy dopravy, vnitrostátní jednotné portály by měly mít možnost vyměňovat si příslušné informace, například doby příplutí a odplutí, s podobnými rámci pro jiné druhy dopravy.
- (14) S cílem zlepšit efektivnost námořní dopravy a omezit duplicitu informací, které se musí předkládat pro provozní účely, když má loď zastávku v přístavu, informace poskytované deklarantem pro vnitrostátní jednotné portály by měly sdílet také některé další subjekty jako provozovatelé přístavů nebo terminálů.
- (15) Nařízení (EU) č. 952/2013 stanoví, že na zboží dovezené na celní území Unie se vztahuje vstupní souhrnné prohlášení, které se musí celním orgánům předložit elektronicky. Vzhledem k důležitosti informací vstupního souhrnného prohlášení pro řízení bezpečnostních a finančních rizik se v současné době vyvíjí zvláštní elektronický systém pro předkládání a správu vstupních souhrnných prohlášení na celním území Unie. Vstupní souhrnné prohlášení proto nebude možné předložit prostřednictvím vnitrostátních jednotných portálů. Avšak vzhledem k tomu, že určité prvky údajů předkládaných se vstupním souhrnným prohlášením jsou potřebné rovněž k plnění dalších celních formalit a formalit hlášení v námořní dopravě, když má loď zastávku v přístavu Unie, prostředí jednotného evropského námořního portálu pro námořní dopravu by mělo dokázat zpracovávat prvky údajů vstupního souhrnného prohlášení. Mělo by se počítat i s možností, že by vnitrostátní jednotné portály vyhledávaly příslušné informace, které už byly předloženy prostřednictvím vstupního souhrnného prohlášení.
- (16) Aby se mohly opakovaně používat informace poskytnuté prostřednictvím vnitrostátních jednotných portálů a usnadnilo se předkládání informací deklarantem, je třeba zavést společné databáze. Lodní databáze EMSWe by měla obsahovat referenční seznam údajů o lodi a výjimkách z hlášení, které pro ni platí, jak byly nahlášeny příslušným vnitrostátním jednotným portálům. Aby se usnadnilo předkládání informací deklarantem, měla by společná databáze míst (CLD – Common Location Database) obsahovat referenční seznam kódů míst, který zahrnuje kód OSN pro lokality obchodu a dopravy (UN/LOCODE), specifické kódy SafeSeaNet a rovněž kódy přístavních zařízení registrovaných v Globálním integrovaném námořním informačním systému Mezinárodní námořní organizace (GISIS). Společná databáze nebezpečného zboží by kromě toho měla obsahovat seznam nebezpečného a znečišťujícího zboží, které se musí oznamovat vnitrostátním jednotným portálům v souladu se směrnicí 2002/59/ES v platném znění a formulářem č. 7 FAL IMO s přihlédnutím k příslušným prvkům údajů z úmluv a předpisů IMO.
- (17) Příslušné orgány by při zpracování osobních údajů na základě tohoto nařízení měly dodržovat nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679. Komise by při zpracování osobních údajů na základě tohoto nařízení měla dodržovat ustanovení nařízení [nové nařízení nahrazující nařízení č. 45/2001 o zpracovávání osobních údajů orgány Společenství].
- (18) EMSWe a vnitrostátní jednotné portály by neměly zavádět další důvody k jakémukoli zpracovávání osobních údajů kromě těch, které jsou nutné k jejich fungování, a neměly by se používat k udělování nových přístupových práv k osobním údajům.

- (19) Pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie by se měla delegovat na Komisi, aby toto nařízení mohla doplnit o soubor údajů EMSWe a definice, kategorie a specifikace údajů pro datové prvky. Stejná pravomoc by se měla delegovat na Komisi za účelem změn přílohy, aby se začlenily ohlašovací povinnosti existující na vnitrostátní úrovni a rovněž zohlednily veškeré nové ohlašovací povinnosti přijaté v právních aktech Unie. Komise by měla zajistit dodržování společných požadavků na údaje, formáty a kódy stanovených v právních aktech Unie a mezinárodních právních aktech. Je rovněž obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada zejména veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají systematicky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (20) Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro provádění tohoto nařízení, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹¹.
- (21)
- (22) Komisi by měly být svěřeny především prováděcí pravomoci k přijímání souborů údajů EMSWe a jejich následným změnám a také přijímání funkčních a technických specifikací, mechanismů kontroly kvality a postupů pro zavedení, udržování a využívání harmonizovaného modulu rozhraní a souvisejících harmonizovaných prvků vnitrostátních jednotných portálů. Komisi by měly být svěřeny prováděcí pravomoci k přijímání technických specifikací, norem a postupů pro společné služby EMSWe.
- (23) Toto nařízení by mělo vycházet z nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014¹², které stanovuje podmínky, za nichž členské státy uznávají určité způsoby elektronické identifikace fyzických a právnických osob, jež spadají pod oznámený systém elektronické identifikace jiného členského státu. Nařízení (EU) č. 910/2014 stanoví podmínky, za nichž uživatelé mohou používat prostředky elektronické identifikace a ověřování pravosti za účelem přístupu k internetovým veřejným službám v přeshraničních situacích.
- (24) Komise by měla provést hodnocení tohoto nařízení. Pro účely tohoto hodnocení by se měly shromažďovat informace, aby bylo možné posoudit, nakolik fungování právních předpisů plní vytčené cíle.
- (25) Směrnice 2010/65/EU by proto měla být zrušena s účinností od data použitelnosti tohoto nařízení.

¹¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ze dne 23. července 2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu a o zrušení směrnice 1999/93/ES (Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 73).

- (26) Evropský inspektor ochrany údajů byl konzultován v souladu s čl. 28 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001¹³,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Kapitola I

Obecná ustanovení

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

Toto nařízení stanoví rámec pro harmonizované a interoperabilní prostředí jednotného evropského námořního portálu (dále jen „EMSWe“) na základě vnitrostátních jednotných portálů, aby se usnadnil elektronický přenos informací v souvislosti s ohlašovacími povinnostmi pro lodě příplouvající do přístavu Unie a vyplouvající z něj.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „prostředím jednotného evropského námořního portálu“ („EMSWe“) právní a technický rámec pro elektronický přenos informací v souvislosti s ohlašovacími povinnostmi a postupy pro zastávky v přístavech Unie, který pozůstává ze sítě vnitrostátních jednotných portálů a zahrnuje harmonizované rozhraní a také společné služby pro uživatele a správu přístupu, identifikaci lodí, kódy míst a informace o nebezpečném a znečišťujícím zboží;
- 2) „ohlašovacími povinnostmi“ informace požadované v unijních a mezinárodních právních aktech uvedených v seznamu, a také ve vnitrostátních právních předpisech uvedených v příloze, které se musí poskytnout pro administrativní a provozní účely v souvislosti s příplutím lodě do přístavu v členském státě („zastávka v přístavu“), pobytem v něm a vyplutím z něj;
- 3) „prvkem údajů“ nejmenší jednotka informací, která má jedinečnou definici a přesné technické charakteristiky, jako je formát, délka a typ znaků;
- 4) „společným přístavním systémem“ elektronický systém, který usnadňuje výměnu provozních nebo administrativních informací mezi různými subjekty v přístavu;
- 5) „deklarantem“ provozovatel lodě nebo jakákoli fyzická či právnická osoba, kteří podléhají ohlašovacím povinnostem;
- 6) „poskytovatelem datových služeb“ fyzická nebo právnická osoba, která poskytuje služby informačních a komunikačních technologií nebo služby zadávání údajů pro deklaranta v souvislosti s ohlašovacími povinnostmi.

¹³

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1).

Kapitola II

Soubor údajů prostředí jednotného evropského námořního portálu (EMSWe – European Maritime Single Window environment)

Článek 3

Vytvoření souboru údajů EMSWe

1. Komise stanoví úplný seznam prvků údajů (dále jen „soubor údajů EMSWe“) na základě ohlašovacích povinností uložených v právních aktech Unie a mezinárodních právních aktech obsažených v seznamu a vnitrostátních právních předpisech uvedených v příloze. Komise zajistí dodržování společných požadavků na údaje, formáty a kódy stanovených v právních aktech Unie uvedených v příloze.
2. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s postupem uvedeným v článku 18, aby toto doporučení mohla doplňovat za účelem vytvoření a změny souboru údajů EMSWe. Akt v přenesené pravomoci, kterým se vkládá nebo mění soubor údajů EMSWe na základě ohlašovací povinnosti obsažené ve vnitrostátních právních předpisech, obsahuje výslovný odkaz na vnitrostátní právní předpisy.
3. Členské státy mohou Komisi požádat, aby do souboru údajů EMSWe začlenila prvky údajů na základě ohlašovacích povinností obsažených ve vnitrostátních právních předpisech. Nejpozději do šesti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost členské státy oznámí Komisi ustanovení vnitrostátních právních předpisů a odpovídající ohlašovací povinnosti obsahující prvky údajů, které mají být zahrnuty do souboru údajů EMSWe. Tyto prvky údajů přesně určí. Komise na základě těchto oznámení posoudí potřebu začlenit prvek údajů do souboru údajů EMSWe, nebo ho v něm změnit.
4. Komise je rovněž zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s postupem uvedeným v článku 18, aby mohla měnit přílohu za účelem zahrnutí nebo úpravy odkazu na ohlašovací povinnost obsaženou v právním aktu Unie nebo v mezinárodním právním aktu nebo odkazu na vnitrostátní právní předpisy.

Článek 4

Žádosti o další informace

1. Pokud členský stát hodlá zavést nebo změnit ohlašovací povinnost podle svých vnitrostátních právních předpisů, která by zahrnovala poskytování jiných informací než těch, které jsou obsaženy v souboru údajů EMSWe, neprodleně to oznámí Komisi. Členský stát ve svém oznámení přesně určí informace nezahrnuté do souboru údajů EMSWe a uvede plánovanou dobu uplatňování předmětné ohlašovací povinnosti.
2. Komise posoudí potřebu změnit soubor údajů EMSWe v souladu s čl. 3 odst. 2.

Kapitola III

Poskytování informací

Článek 5

Vnitrostátní jednotné portály

1. Každý členský stát zřídí vnitrostátní jednotný portál, kam v souladu s tímto nařízením, a aniž by byl dotčen článek 6, budou jedenkrát poskytnuty veškeré informace potřebné k splnění ohlašovacích povinností, a to prostřednictvím souboru údajů EMSWe a v souladu s ním, pro účel zpřístupnění těchto informací příslušným orgánům členských států.

Členské státy odpovídají za vývoj, dostupnost, udržování, bezpečnost a provoz svých vnitrostátních jednotných portálů.
2. Komise vyvine a bude aktualizovat harmonizovaný modul rozhraní vnitrostátních jednotných portálů pro podávání zpráv. Tento modul obsahuje možnost výměny informací mezi informačními systémy deklaranta a vnitrostátním jednotným portálem.
3. Členské státy zajistí:
 - a) slučitelnost vnitrostátního jednotného portálu s modulem rozhraní pro podávání zpráv;
 - b) včasné začlenění modulu rozhraní pro podávání zpráv a všech následných aktualizací v souladu s lhůtami pro provedení stanovenými v prováděcím aktu uvedeném v odstavci 11;
 - c) spojení s odpovídajícími systémy příslušných orgánů, aby se umožnil přenos údajů, které se mají prostřednictvím vnitrostátního jednotného portálu oznamovat uvedeným orgánům a těmto systémům v souladu s unijními a vnitrostátními právními předpisy a technickými specifikacemi těchto systémů;
 - d) poskytnutí internetové stránky pro on-line podporu.
4. Vnitrostátní jednotné portály deklarantům umožní poskytovat informace v digitálních tabulkách harmonizovaných na úrovni Unie, z nichž bude možné extrahovat hlášené prvky údajů.
5. Členské státy zajistí, aby se požadované informace dostaly k orgánům, které jsou pověřeny uplatňováním daných právních předpisů, a aby byly omezeny na potřeby každého z těchto orgánů. Členské státy přitom zajistí dodržování právních požadavků týkajících se přenosu informací, včetně osobních údajů, stanovených v právních aktech Unie uvedených v příloze, a případně používání metod elektronického zpracovávání údajů uvedených v čl. 6 odst. 1 nařízení (EU) č. 952/2013. Zajistí rovněž interoperabilitu s informačními systémy, které používají tyto orgány.
6. Vnitrostátní jednotné portály deklarantům technicky umožní, aby mohli příslušné informace odděleně zpřístupnit poskytovatelům služeb v přístavu určení.
7. Pokud členský stát nevyžaduje všechny prvky souboru údajů EMSWe k plnění ohlašovacích formalit, vnitrostátní jednotný portál přijme podání, která jsou omezena na prvky údajů vyžadované tímto členským státem. Přijme rovněž podání deklaranta, včetně doplňujících prvků souboru údajů EMSWe.

8. Členský stát musí předložené informace uchovávat ve svém vnitrostátním jednotném portálu po dobu potřebnou k zajištění splnění požadavků stanovených tímto nařízením, a pokud lze dodržení právních aktů Unie uvedených v příloze zajistit pouze uložením ve vnitrostátním jednotném portálu, tak je uloží na dobu potřebnou k dodržení těchto aktů. Poté budou neprodleně vymazány.
9. Vnitrostátní jednotné portály veřejně zpřístupní doby odhadovaného a skutečného příplutí a vyplutí lodí v elektronickém formátu harmonizovaném na úrovni Unie.
10. Vnitrostátní jednotné portály mají jednotnou internetovou adresu a podporu internetových stránek harmonizovaných na úrovni Unie.
11. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů:
 - a) funkční a technické specifikace, mechanismy kontroly kvality a postupy pro zavedení, udržování a využívání modulu rozhraní pro podávání zpráv uvedeného v odstavci 2;
 - b) harmonizovanou digitální tabulku uvedenou v odstavci 4;
 - c) harmonizované technické specifikace pro zpřístupnění dob příplutí a vyplutí uvedených v odstavci 9;
 - d) jednotný formát pro internetové adresy a harmonizovanou strukturu podpůrné internetové stránky uvedené v odstavci 10.

Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 19 odst. 2.

Komise prostřednictvím prováděcích aktů změní technické specifikace, normy a postupy, aby se zohlednila dostupnost nových technologií.

Článek 6

Jiné prostředky podávání zpráv

1. Členské státy umožní deklarantům poskytovat informace jinými komunikačními kanály, jako jsou společné přístavní systémy, pokud jsou tyto kanály pro deklaranty dobrovolné. V tomto případě členské státy zajistí, aby tyto jiné kanály zpřístupnily příslušné informace pro vnitrostátní jednotný portál.
2. Členské státy stanoví alternativní prostředky pro poskytování informací v případě dočasného selhání elektronických systémů uvedených v článku 5 a v člancích 9 až 12.
3. Toto nařízení nebrání výměně informací mezi celními orgány členských států nebo mezi celními orgány a hospodářskými subjekty, které používají metody elektronického zpracovávání údajů uvedené v čl. 6 odst. 1 nařízení (EU) č. 952/2013.

Článek 7

Zásada „pouze jednou“

1. Aniž je dotčen čl. 6 odst. 3, členské státy zajistí, aby byl deklarant požádán o poskytnutí informací podle tohoto nařízení pouze jednou za každou zastávku v přístavu a aby příslušné informace byly zpřístupněny nebo opakovaně použity v souladu s odstavcem 2.
2. Členské státy zajistí:

- a) aby informace a podrobné údaje o identifikaci lodě poskytované vnitrostátnímu jednotnému portálu byly zaznamenány v databázi lodě EMSWe uvedené v článku 10 a aby nebyly znovu vyžadovány v případě dalších zastávek v přístavech v rámci Unie;
 - b) aby všechny příslušné informace obdržené v souladu s tímto nařízením byly zpřístupněny jiným vnitrostátním jednotným portálům prostřednictvím systému SafeSeaNet v souladu s technickými požadavky stanovenými ve směrnici 2002/59/ES;
 - c) aby oznamování informací poskytovaných při vyplutí z přístavu v Unii nebylo vyžadováno znovu během plavby nebo při vplutí do dalšího přístavu v Unii, pokud loď neměla během plavby zastávku v přístavu mimo Unii. Tento bod se nevztahuje na informace obdržené podle nařízení (EU) č. 952/2013, pokud taková možnost není poskytnuta v tomto nařízení;
 - d) aby příslušné informace vstupního souhrnného prohlášení uvedeného v článku 127 nařízení (EU) č. 952/2013 byly zpřístupněny vnitrostátním jednotným portálům pro informaci a případně opakovaně použity pro jiné ohlašovací povinnosti uvedené v příloze.
3. Deklarant odpovídá za zajištění včasného předložení a přesnost a úplnost informací poskytnutých v souladu s tímto nařízením a za jejich soulad se všemi technickými požadavky vnitrostátních jednotných portálů. Deklarant i nadále odpovídá za aktualizaci informací, pokud se po jejich předložení změnily.
4. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů seznam příslušných informací uvedených v odst. 2 písm. b), c) a d). Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 19 odst. 2.

Článek 8 *Důvěrnost informací*

Členské státy v souladu s platnými právními předpisy Unie nebo vnitrostátními právními předpisy přijmou nezbytná opatření k zajištění důvěrnosti obchodních nebo jiných důvěrných informací vyměněných v souladu s tímto nařízením.

Kapitola IV **Společné služby**

Článek 9 *Systém správy uživatelů EMSWe a přístupu k němu*

- 1. Komise zavede společný systém správy uživatelů a přístupu pro deklaranty a poskytovatele datových služeb, kteří používají vnitrostátní jednotné portály, a také pro orgány, které mají přístup k vnitrostátním jednotným portálům. Systém zajistí jednotnou registraci uživatelů s jejím uznáváním na úrovni EU, společnou správu uživatelů a monitorování uživatelů na úrovni EU.
- 2. Pro účely přístupu k vnitrostátním jednotným portálům v různých členských státech se deklarant nebo poskytovatel datových služeb registrovaný v systému správy uživatelů EMSWe a přístupu k němu považuje za registrovaný na vnitrostátních jednotných portálech ve všech členských státech.

3. Každý členský stát určí vnitrostátní orgán odpovědný za uživatelskou správu deklarantů a poskytovatelů datových služeb, včetně registrace nových uživatelů a změny a ukončení existujících účtů nástroje ověření uživatelů.
4. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů technické specifikace, normy a postupy pro vytvoření nástroje uvedeného v odstavci 1 za účelem shromažďování, ukládání a poskytování uživatelských údajů. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 19 odst. 2.

Článek 10 *Databáze lodí EMSWe*

1. V souladu s čl. 7 odst. 2 písm. a) Komise zřídí databázi lodí EMSWe obsahující seznam informací a podrobných údajů o identifikaci lodí a také záznamy o výjimkách z hlášení, které se dané lodi týkají.
2. Členské státy zajistí poskytnutí podrobných údajů o nových lodích do databáze lodí EMSWe a dostupnost těchto informací pro usnadnění hlášení lodí.
3. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů technické specifikace, normy a postupy pro vytvoření databáze uvedené v odstavci 1 za účelem sběru, ukládání a poskytování podrobných údajů o lodích a výjimkách. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 19 odst. 2.

Článek 11 *Společná databáze míst*

1. Komise vytvoří společnou databázi míst obsahující referenční seznam kódů míst¹⁴ a kódů přístavních zařízení registrovaných v databázi GISIS IMO.
2. Členské státy zpřístupní informace z databáze míst na vnitrostátní úrovni prostřednictvím vnitrostátních jednotných portálů.
3. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů technické specifikace, normy a postupy pro vytvoření společné databáze míst uvedené v odstavci 1 za účelem shromažďování, ukládání a poskytování kódů míst a přístavních zařízení. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 19 odst. 2.

Článek 12 *Společná databáze nebezpečného zboží*

1. Komise vytvoří společnou databázi nebezpečného zboží obsahující seznam nebezpečného a znečišťujícího zboží, které se musí oznamovat v souladu se směrnicí 2002/59/ES¹⁵ a formulářem č. 7 FAL IMO s přihlédnutím k příslušným prvkům údajů z úmluv a předpisů IMO.
2. Databáze bude propojena s příslušnými záznamy v databázi MAR-CIS, kterou vytvořila Evropská agentura pro námořní bezpečnost, pro informování o nebezpečnosti a rizicích nebezpečného a znečišťujícího zboží.

¹⁴ „Kód OSN pro lokality obchodu a dopravy (UN/LOCODE).“

¹⁵ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10.

3. Databáze se bude používat jako referenční nástroj i nástroj ověřování na vnitrostátní úrovni a na úrovni EU během postupu podávání zpráv prostřednictvím vnitrostátních jednotných portálů.
4. Členské státy zpřístupní informace ze společné databáze nebezpečného zboží na vnitrostátní úrovni prostřednictvím vnitrostátních jednotných portálů.
5. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů technické specifikace, normy a postupy pro vytvoření společné databáze nebezpečného zboží uvedené v odstavci 1 za účelem shromažďování, ukládání a poskytování referenčních informací o nebezpečném zboží. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 19 odst. 2.

Kapitola V

Koordinace činností prostředí jednotného evropského námořního portálu (EMSWe)

Článek 13 *Národní koordinátoři*

Každý členský stát určí příslušný orgán, který bude působit jako národní koordinátor pro EMSWe. Národní koordinátor:

- a) jedná jako vnitrostátní kontaktní místo pro všechny záležitosti související s prováděním tohoto nařízení;
- b) koordinuje uplatňování tohoto nařízení příslušnými vnitrostátními orgány v rámci členského státu;
- c) koordinuje činnosti, jejichž cílem je zajistit spojení s odpovídajícími systémy příslušných orgánů, podle ustanovení čl. 5 odst. 3 písm. c);
- d) působí jako jediné kontaktní místo pro styk s Komisí ve všech záležitostech souvisejících s EMSWe.

Článek 14 *Víceletý prováděcí plán*

Aby se usnadnilo včasné provádění tohoto nařízení, Komise po příslušných odborných konzultacích přijme víceletý prováděcí plán, který se bude revidovat každý rok, a který stanoví:

- a) plán rozvoje pro vytvoření a aktualizaci modulu rozhraní pro podávání zpráv, který se předpokládá do následujících 18 měsíců;
- b) orientační lhůty pro členské státy týkající se následného začlenění modulu rozhraní pro podávání zpráv do vnitrostátních jednotných portálů;
- c) doby zkoušení pro členské státy a deklaranty za účelem zkoušek jejich spojení se všemi novými verzemi modulu rozhraní;
- d) orientační lhůty pro členské státy a deklaranty týkající se vyřazení starších verzí modulu rozhraní.

Kapitola VI

Závěrečná ustanovení

Článek 15

Náklady

Ze souhrnného rozpočtu Evropské unie se pokryjí zejména náklady na:

- a) vývoj a údržbu nástrojů IKT podporujících provádění tohoto nařízení na úrovni Unie;
- b) podporu EMSWe na úrovni Unie a v příslušných mezinárodních organizacích.

Článek 16

Spolupráce s jinými systémy pro usnadňování obchodu a dopravy nebo služeb

Pokud systémy pro usnadňování obchodu a dopravy nebo služeb byly vytvořeny jinými právními akty Unie, Komise koordinuje činnosti související s těmito systémy nebo službami s cílem dosáhnout součinnosti a zamezit duplicitě.

Článek 17

Přezkum a zpráva

1. Členské státy zajistí, aby byly zavedeny postupy pro sběr údajů, včetně statistických údajů, s využitím kromě jiného i průzkumů, o fungování EMSWe a o svých zjištěních podají zprávu Komisi. Zpráva obsahuje tyto ukazatele:
 - a) zavedení harmonizovaného souboru údajů;
 - b) instalace softwaru harmonizované brány pro podávání zpráv;
 - c) používání jiných systémů podávání zpráv podle čl. 6 odst. 1 a 2;
 - d) žádosti o další informace podle článku 4.
2. Členské státy organizují sběr a vytváření údajů potřebných k měření změny v ukazatelích uvedených v odstavci 1 a každé dva roky předkládají tyto informace Komisi.

Do šesti let po vstupu tohoto nařízení v platnost Komise přezkoumá uplatňování tohoto nařízení a Evropskému parlamentu a Radě předloží hodnotící zprávu o fungování EMSWe zpracovanou na základě shromážděných údajů a statistik. Hodnotící zpráva bude v případě potřeby obsahovat hodnocení vznikajících technologií, které by mohly vést k změnám nebo nahrazení modulu rozhraní pro podávání zpráv.

Článek 18

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 3 je svěřena Komisi na dobu pěti let od vstupu tohoto nařízení v platnost. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlouží o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nejpozději tři měsíce před koncem každého období nevznese proti takovému prodloužení námitku.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s národními odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 19

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro usnadňování digitální dopravy a obchodu. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011¹⁶.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 20

Zrušení směrnice 2010/65/EU

Směrnice 2010/65/EU se zrušuje ode dne použitelnosti tohoto nařízení.

Odkazy na směrnici 2010/65/ES se považují za odkazy na toto nařízení.

Článek 21

Vstup v platnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Použije se ode dne [Úřad pro publikace: vložte datum čtyři roky od vstupu tohoto nařízení v platnost].
3. Funkce uvedené v čl. 7 odst. 2 písm. d) a funkce týkající se celních formalit specifikovaných v bodě 7 části A přílohy vstoupí v platnost, jakmile budou v provozu elektronické systémy podle čl. 6 odst. 1 nařízení (EU) č. 952/2013 potřebné k používání těchto formalit v souladu s pracovním programem, který stanovila Komise podle článků 280 a 281 nařízení (EU) č. 952/2013.

¹⁶ Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
Předseda

Za Radu
Předseda

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

- 1.1 Název návrhu/podnětu
- 1.2 Příslušné oblasti politik
- 1.3 Povaha návrhu/podnětu
- 1.4 Cíle
- 1.5 Odůvodnění návrhu/podnětu
- 1.6 Doba trvání akce a finanční dopad
- 1.7 Předpokládaný způsob řízení

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

- 2.1 Pravidla pro sledování a podávání zpráv
- 2.2 Systém řízení a kontroly
- 2.3 Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

- 3.1 Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky
- 3.2 Odhadovaný dopad na výdaje
 - 3.2.1 *Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje*
 - 3.2.2 *Odhadovaný dopad na operační prostředky*
 - 3.2.3 *Odhadovaný dopad na prostředky správní povahy*
 - 3.2.4 *Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem*
 - 3.2.5 *Příspěvky třetích stran*
- 3.3 Odhadovaný dopad na příjmy

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1 Název návrhu/podnětu

Návrh nařízení o prostředí jednotného evropského námořního portálu

1.2 Příslušné oblasti politik

Námořní doprava

1.3 Povaha návrhu/podnětu

☐ Návrh/podnět se týká **nové akce**

☐ Návrh/podnět se týká **nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci**¹⁷

X Návrh/podnět se týká **prodloužení stávající akce**

☐ Návrh/podnět se týká **akce přesměrované na jinou akci**

1.4 Cíle

1.4.1 Víceleté strategické cíle Komise sledované návrhem/podnětem

Obecným cílem iniciativy je přispět k hladkému fungování jednotného trhu a usnadnit obchod a dopravu řešením současných těžkopádných a rozdílných postupů podávání zpráv pro lodě při zastávce v přístavech.

Iniciativa proto přispívá k těmto cílům Komise:

- fungování jednotného trhu (snížení administrativní zátěže; napomáhání v odstraňování překážek a zvyšování konkurenceschopnosti),
- jednotný digitální trh,
- podpora tvorby pracovních míst a růstu.

1.4.2 Specifické cíle

Specifický cíl č. 1

Harmonizovat postupy podávání zpráv, rozhraní a datové formáty s cílem podpořit evropský prostor námořní dopravy bez překážek.

Specifický cíl č. 2

Snížit administrativní zátěž v hlášeních lodí zavedením jednoho jednotného vstupního bodu pro podávání zpráv o námořní dopravě.

Specifický cíl č. 3

Přispět ke zvýšení efektivnosti digitálního hlášení pro provozovatele námořní dopravy usnadněním sdílení/opakovaného použití údajů s uplatněním zásady „hlášení pouze jednou“.

1.4.3 Očekávané výsledky a dopady

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

¹⁷

Uvedené v čl. 54 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

Cílem návrhu je vytvořit skutečně harmonizované a úplné prostředí jednotného evropského námořního portálu založené na současném systému vnitrostátních jednotných portálů. Zjednodušeného prostředí podávání zpráv bude dosaženo zpracováním závazných technických specifikací rozhraní, přijetím společných požadavků na údaje a postupů a zavedením jasných pravidel a práv pro předkládání a sdílení informací. Provozovatelé lodní dopravy tak budou moci oznamovat stejný soubor údajů tímž způsobem bez ohledu na to, kam se zasílají, pokud se rozhodnou použít harmonizovaný vstupní bod pro podávání zpráv.

Hlavním přínosem je značné snížení administrativní zátěže pro provozovatele lodní dopravy: Tento přínos se odhaduje na 22–25 milionů osobohodin v období 2020–2030, což odpovídá hodnotě 625 až 720 milionů EUR (EU28). Odhaduje se, že nižší zátěž a lepší efektivnost zvýší konkurenceschopnost námořní dopravy, což v roce 2030 povede k převedení 3 395 milionů tunokilometrů mezi jednotlivými druhy dopravy, většinou ze silniční dopravy na vodní dopravu. Ve srovnání se základní referenční úrovní to do roku 2030 představuje nárůst dopravní činnosti vodní dopravy zhruba o 0,3 %, což bude mít kladný vliv na vytváření pracovních míst a růst v daném odvětví. Odhaduje se, že změna podílu jednotlivých druhů dopravy zase sníží celkové emise CO₂ o 1 880 tisíc tun CO₂ ve srovnání se základní referenční úrovní. V období 2020–2030 se to projeví v nepřímých přínosech ve výši kolem 145 milionů EUR v současné hodnotě. Kromě toho se očekávají přínosy z hlediska zvýšení efektivnosti celého multimodálního / logistického řetězce, a to lepším využíváním údajů v přístavech; větší spokojeností kapitánů lodí v práci a větší přitažlivostí povolání, což povede k lepším možnostem nábory pracovníků; a zvýšení bezpečnosti a ochrany, jelikož kapitán bude moci trávit více času na můstku namísto vyřizování administrativních úkolů.

1.4.4 Ukazatele výsledků a dopadů

Upřesněte ukazatele, podle kterých je možno uskutečňování návrhu/podnětu sledovat.

Specifický cíl	Operační cíle	Ukazatele pokroku	Zdroje údajů
Harmonizovat postupy podávání zpráv, rozhraní a datové formáty	Vytvořit soubor technických údajů s harmonizovanými datovými formáty Zpracovat a uplatňovat společné harmonizované řešení IT pro brány (uživatelská rozhraní) vnitrostátních jednotných portálů pro podávání zpráv	Soubor údajů stanovený a dohodnutý skupinou odborníků % členských států z celkového počtu, které si nainstalovaly harmonizované řešení IT pro brány vnitrostátních jednotných portálů pro podávání zpráv (synchronizované, aktualizované verze) (odkaz: celkový počet členských států) % snížení doby potřebné pro hlášení v případě každé zastávky v přístavech z celkové doby (odkaz: průměrná doba na každou zastávku v přístavech)	Zprávy členských států; průzkum mezi provozovateli lodní dopravy; počet stížností provozovatelů lodní dopravy na přístup k harmonizovanému rozhraní; počet probíhajících řízení proti členským státům za neuplatňování harmonizovaného rozhraní
Snížit administrativní zátěž prostřednictvím jednotného vstupního bodu pro podávání zpráv	Snížit prvky údajů požadované mimo harmonizované prostředí jednotného evropského námořního portálu	% prvků údajů požadovaných mimo harmonizované prostředí jednotného evropského námořního portálu z celkového počtu (odkaz: celkový počet prvků údajů zmapovaných v současné době skupinou částí C	Zprávy členských států; průzkum mezi provozovateli lodní dopravy

		a skupinou eManifest)	
Zvýšit efektivnost díky podávání zpráv pouze jednou	Snížit prvky statistických údajů ohlášených víckrát než jednou	% prvků statistických údajů vyžadovaných víckrát než jednou pro zastávky v přístavech z celkového počtu (odkaz: celkový počet prvků údajů vyžadovaných v přístavu) % prvků statistických údajů vyžadovaných víckrát než jednou v EU (odkaz: celkový počet prvků údajů vyžadovaných v EU)	Zprávy členských států; průzkum mezi provozovateli lodní dopravy

1.5 Odůvodnění návrhu/podnětu

1.5.1 Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu

1. Harmonizované prostředí jednotného evropského námořního portálu pro loď bude založeno na už existujícím rámci (struktura vnitrostátních jednotných portálů).
2. Harmonizované prostředí jednotného evropského námořního portálu by se mělo poskytovat vždy; rozhodne-li se provozovatel lodní dopravy použít tento kanál k předložení svých ohlašovacích formalit, příjemci údajů (orgány, celní systémy, systémy podávání zpráv) musí přijmout tyto předložené zprávy a nevyžadovat další a zvláštní hlášení prostřednictvím jiných cest pro podávání zpráv.
3. Vnitrostátní jednotné portály budou i nadále hlavně koordinačním mechanismem, který bude sloužit především jako směrovač (v případě potřeby s technickým převodníkem mezi datovými formáty) pro předávání obousměrných informací mezi provozovateli námořní dopravy a příjemci údajů (např. přístavní orgány, celní rozhraní a systémy pro podávání zpráv, orgány hraničních kontrol, SafeSeaNet a statistické orgány) s cílem usnadnit podávání zpráv pro odvětví námořní dopravy. Veškeré další zpracování budou i nadále provádět připojené podpůrné systémy přijímání údajů.
4. Iniciativa nevytvoří nové požadavky na podávání zpráv, ale bude ho koordinovat mezi poskytovateli údajů v odvětví námořní dopravy a příjemci údajů podle ustanovení příslušných právních aktů uvedených v revidovaném právním aktu. Všechny žádosti o podávání zpráv prostřednictvím prostředí jednotného evropského námořního portálu musí plně dodržovat platné technické specifikace příslušných právních aktů a systému IT, které podporují tyto příslušné právní akty.
5. Prostor jednotného evropského námořního portálu bude mít jasně stanovenou a spravedlivě rozdělenou odpovědnost a povinnosti pro všechny připojené společnosti, včetně záruky plné odpovědnosti a povinnosti vnitrostátních příslušných orgánů týkající se zprostředkovatelských služeb vnitrostátních jednotných portálů vůči poskytovatelům údajů a připojeným příjemcům údajů (např. funkční a právní odpovědnost, vysoká dostupnost, zajištění obousměrných toků informací atd.).

- 1.5.2 *Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účelnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota vyplývající ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by se jinak vytvořila činností samotných členských států.*

Důvody pro opatření na evropské úrovni (*ex-ante*): nadměrně velká administrativní zátěž pro provozovatele lodní dopravy z důvodů duplicitního podávání zpráv v neharmonizovaných formátech a neharmonizovaných rozhraních v celé EU.

Očekávaná generovaná přidaná hodnota Unie (*ex-post*): navržené opatření se nejefektivněji a nejúčinněji přijme na úrovni Unie, neboť podstatné výsledky a skutečná harmonizace vyžadují jednotný rámec, který řeší celoevropské potřeby.

- 1.5.3 *Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti*

Z minulých zkušeností se směrnicí 2010/65/EU vyplývá, že harmonizace v této oblasti nelze dosáhnout dobrovolnými opatřeními. Podobná harmonizace úspěšného podávání zpráv prostřednictvím závazných specifikací a systémů IT / aplikací je provedena např. v rámci celního kodexu Unie (úroveň EU).

- 1.5.4 *Soulad a možná synergie s dalšími vhodnými nástroji*

Cíle návrhu jsou souladu s dopravní politikou EU obecně a politikou námořní dopravy zvlášť. Iniciativa podporuje politiku EU v oblasti snižování emisí z odvětví dopravy a přispívá k cílům sociální agendy v oblasti dopravy. Návrh je rovněž v souladu s cíli programu Komise pro účelnost a účinnost právních předpisů – REFIT týkajícími se administrativní zátěže a zjednodušení a s celkovými cíli Komise v oblasti konkurenceschopnosti, hladkého fungování vnitřního trhu a digitalizace.

Návrh přináší přidanou hodnotu zejména umožněním koordinace požadavků na podávání zpráv podle referenčních právních aktů. Mechanismus správy začleněný do návrhu poskytuje záruku, že se změny příslušných právních předpisů patřičně a včas odrazí v souboru technických údajů a s potřebnými aktualizacemi specifikací a softwaru.

Iniciativa je i nadále v náležitém souladu se směrnicí o kontrolních a informačních systémech pro provoz plavidel a s uplatňováním celního kodexu Unie, jemuž přesně odpovídá.

Návrh také doplňuje iniciativu týkající se elektronických dokumentů (e-Documents), pokud jde o přijímání informací a osvědčení nákladní dopravy v digitálním formátu orgány provádějícími inspekce přepravy ve vnitrozemí EU. Podobně jako iniciativa týkající se elektronických dokumentů, harmonizované prostředí pro podávání zpráv o námořní dopravě podpoří digitalizaci a zjednodušení pro provozovatele dopravy; i když se tyto dvě iniciativy zabývají různými aspekty požadavků na oznamování informací v různých fázích přepravy zboží. Oba návrhy byly zpracovány se zvláštním ohledem na využití součinnosti, co se týče aspektů interoperability údajů.

1.6 Doba trvání akce a finanční dopad

☐ Časově omezený návrh/podnět

- ☐ Návrh/podnět s platností od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR
- ☐ Finanční dopad od RRRR do RRRR

X Časově neomezený návrh/podnět

- Provádění s obdobím rozběhu od roku 2020 do roku 2027,
- poté plné fungování.

1.7 Předpokládaný způsob řízení

X Přímé řízení Komisí

- X prostřednictvím jejích útvarů, včetně jejích zaměstnanců v delegacích Unie;
- ☐ prostřednictvím výkonných agentur

☐ Sdílené řízení s členskými státy

☐ Nepřímé řízení, při němž jsou úkoly souvisejícími s plněním rozpočtu pověřeny:

- ☐ třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi;
- ☐ mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte);
- ☐ EIB a Evropský investiční fond;
- ☐ subjekty uvedené v článcích 208 a 209 finančního nařízení;
- ☐ veřejnoprávní subjekty;
- ☐ soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém poskytují dostatečné finanční záruky;
- ☐ soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství soukromého a veřejného sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky;
- ☐ osoby pověřené prováděním zvláštních činností v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu.

- Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.

Poznámky

Řízení Generálním ředitelstvím Komise pro mobilitu a dopravu (GŘ MOVE), v případě potřeby s technickou podporou odborných subjektů, zejména DIGIT (vývoj IT a provozní odborné zkušenosti, včetně náležitého využívání stavebních prvků elektronické veřejné správy „eGovernment“) a Evropské agentury pro námořní bezpečnost – EMSA (příspěvky týkající se specifického podávání zpráv v oblasti námořní dopravy). EMSA by vykonávala tuto práci v souladu se současným nařízením EMSA a nebyla by pověřena plněním dalších úkolů nad rámec pracovních oblastí svého současného mandátu. Existující lidské zdroje by se využívaly běžným způsobem.

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1 Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Podávání zpráv členských států o fungování softwaru – pravidelná výměna s rámci správy (skupina a podskupiny odborníků).

Průzkumy u provozovatelů lodní dopravy za účelem sledování skutečného dopadu opatření.

2.2 Systém řízení a kontroly

2.2.1 *Odůvodnění způsobů řízení, mechanismy provádění financování, navrhované způsoby platby a strategie kontroly*

Aby byly pod kontrolou náklady (úspory z rozsahu), snížila se zátěž členských států a současně zaručila skutečná harmonizace rozhraní a souboru údajů, navrhuje se uskutečnit vývoj IT na úrovni EU (subdodávky služeb IKT), přičemž Komise jej bude řídit z hlediska kontroly efektivnosti. Očekává se, že tento způsob řízení vytvoří nízkou míru chyb a vysokou transparentnost pro členské státy, které se zúčastní na práci skupiny expertů pro monitorování. Opatření je velmi složité z hlediska IKT a vyžádá si koordinaci různých oblastí politiky v rámci Komise; ale složitost rozpočtu bude malá s nemnohými riziky z hlediska správy a provádění smluv.

2.2.2 *Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění*

Bezpečnost a rizika kybernetických incidentů (kontinuita činnosti)

Riziko neprovádění / neexistující synchronizace (nedodržování právních předpisů členskými státy)

2.2.3 *Odhad a odůvodnění nákladové efektivity kontrol (poměr „náklady kontrol ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzavření)*

Nízké náklady na kontroly: omezený počet smluv a malé zatížení kontrolami.

2.3 Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření, např. ze strategie proti podvodům.

GŘ MOVE zavedlo organizační strukturu a systémy vnitřní kontroly vhodné k realizaci jeho politiky a cílů kontroly. Cílem těchto postupů vnitřních kontrol je zajistit náležité řízení rizik souvisejících s legalitou a správností příslušných transakcí. Systém celkové kontroly GŘ MOVE zajistí účinnost a nákladovou efektivnost kontrol, zejména tím, že pomůže strategii boje proti podvodům GŘ MOVE zpracované na základě metodiky, kterou poskytl Evropský úřad pro boj proti podvodům (OLAF).

-
.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1 Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	1a: Konkurenceschopnost pro růst a zaměstnanost	RP/NRP ¹⁸	zemí ESVO ¹⁹	kandidátských zemí ²⁰	třetích zemí	ve smyslu čl. 21 odst. 2 písm. b) finančního nařízení
	06 02 05: Činnosti na podporu evropské dopravní politiky a práv cestujících, včetně komunikace	RP	NE	NE	NE	NE

- Nové rozpočtové položky, jejichž vytvoření se požaduje: **Nevztahuje se na tento návrh.**

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo [Okruh.....]	RP/NRP	zemí ESVO	kandidátských zemí	třetích zemí	ve smyslu čl. 21 odst. 2 písm. b) finančního nařízení
	[XX.YY.YY.YY]		ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE

¹⁸ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

¹⁹ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

²⁰ Kandidátské země a případně potenciální kandidátské země západního Balkánu.

3.2 Odhadovaný dopad na výdaje

3.2.1 Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje

Závazek navržený na rok 2020 (4,339 milionů EUR) bude uhrazen z přidělu už předpokládaného ve finančním plánu na rok 2020.

Poznámka: Odhadovaný dopad na výdaje a zaměstnance na rok 2021 a následující roky v tomto legislativním finančním výkazu se doplňuje pouze pro orientaci a nepředjímá příští návrhy Komise na víceletý finanční rámec, včetně zdroje financování této iniciativy.

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce			Číslo 1a	Okruh Konkurenceschopnost pro růst a zaměstnanost						
GŘ: MOVE			Rok N 2020	Rok N+1 2021	Rok N+2 2022	Rok N+3 2023	Rok N+4 2024	Rok N+5 2025	Rok N+6 2026	CELKEM
• Operační prostředky										
06 02 05: Činnosti na podporu evropské dopravní politiky a práv cestujících, včetně komunikace	Závazky	(1)	4,339			1,676		1,046		
	Platby	(2)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy ²¹										
Číslo rozpočtové položky		(3)	-	-	-	-	-	-	-	-
CELKEM prostředky pro GŘ MOVE	Závazky	=1+1a +3	4,339			1,676		1,046		7,061
	Platby	=2+2a +3	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

²¹ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

• Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)	4,339			1,676		1,046		7,061
	Platby	(5)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)	-	-	-	-	-	-	-	-
CELKEM prostředky na OKRUH 1a víceletého finančního rámce	Závazky	=4+ 6	4,339			1,676		1,046		7,061
	Platby	=5+ 6	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

Má-li návrh/podnět dopad na více okruhů: Nevztahuje se na tento návrh.

• Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)								
	Platby	(5)								
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)								
CELKEM prostředky z OKRUHU 1 až 4 víceletého finančního rámce (referenční částka)	Závazky	=4+ 6								
	Platby	=5+ 6								

Okruh víceletého finančního rámce	5	„Správní výdaje“
--	----------	------------------

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

		Rok N 2020	Rok N+1 2021	Rok N+2 2022	Rok N+3 2023	Rok N+4 2024	Rok N+5 2025	Rok N+6 2026	CELKEM
GŘ: MOVE									
• Lidské zdroje		0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
• Ostatní správní výdaje									
GŘ MOVE CELKEM	Prostředky	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038

CELKEM prostředky na OKRUH 5 víceletého finančního rámce	(Závazky celkem = platby celkem)	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
--	----------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

		Rok N 2020	Rok N+1 2021	Rok N+2 2022	Rok N+3 2023	Rok N+4 2024	Rok N+5 2025	Rok N+6 2026	CELKEM
CELKEM prostředky z OKRUHU 1 až 5 víceletého finančního rámce	Závazky	4,773	0,434	0,434	2,110	0,434	1,480	0,434	10,099
	Platby	1,783	2,103	1,755	1,282	1,262	976	938	10,099

3.2.2 Odhadovaný dopad na operační prostředky

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků.
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Uveďte cíle a výstupy ↓			Rok N 2020		Rok N+1 2021		Rok N+2 2022		Rok N+3 2023		Rok N+4 2024		Rok N+5 2025		Rok N+6 2026		CELKEM	
	VÝSTUPY																	
	Druh ²²	Průměrné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Celkový počet	Náklady celkem
CÍL: Poskytnutí a udržování harmonizovaného softwaru a specifikací pro harmonizované rozhraní, postupy a																		
Harmonizovaná rozhraní, postupy a soubory údajů	Náklady na software			0,189		0,234		0,185		0,119		0,116		0,076		0,071		0,990
	Služby spojené s provozem			0,378		0,468		0,371		0,238		0,232		0,152		0,141		1,981
	Služby správy zúčastněných stran			0,567		0,701		0,555		0,356		0,348		1,228		0,212		2,967
	Technické specifikace			0,151		0,187		0,148		0,095		0,093		0,061		0,057		0,792
	Infrastruktura			0,063		0,078		0,062		0,040		0,039		0,025		0,024		0,330

²²

Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např.: počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

Mezisoučet za specifický cíl č. 1		1 349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061
NÁKLADY CELKEM		1 349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061

3.3.2 Odhadovaný dopad na prostředky správní povahy

3.2.3.1 Shrnutí

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	Rok N 2020	Rok N+1 2021	Rok N+2 2022	Rok N+3 2023	Rok N+4 2024	Rok N+5 2025	Rok N+6 2026	CELKEM
--	---------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	--------

OKRUH 5 víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
Ostatní správní výdaje	-	-	-	-	-	-	-	-
Mezisoučet za OKRUH 5 víceletého finančního rámce	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038

Mimo OKRUH 5²³ víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje	-	-	-	-	-	-	-	-
Ostatní výdaje správní povahy	-	-	-	-	-	-	-	-
Mezisoučet mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce	-	-	-	-	-	-	-	-

CELKEM	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
---------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Potřebné prostředky na oblast lidských zdrojů a na ostatní výdaje správní povahy budou pokryty z prostředků GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

²³

Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

3.2.3.2 Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky

	Rok N 2020	Rok N+1 2021	Rok N+2 2022	Rok N+3 2023	Rok N+4 2024	Rok N+5 2025	Rok N+6 2026
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)							
XX 01 01 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 01 02 (při delegacích)							
XX 01 05 01 (v nepřímém výzkumu)							
10 01 05 01 (v přímém výzkumu)							
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky): ²⁴							
XX 01 02 01 (SZ, VNO, ZAP z „celkového rámce“)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 02 02 (SZ, MZ, VNO, ZAP a MOD při delegacích)							
XX 01 04 yy ²⁵	- v ústředí						
	- při delegacích						
XX 01 05 02 (SZ, VNO, ZAP – v nepřímém výzkumu)							
10 01 05 02 (SZ, VNO, ZAP – v přímém výzkumu)							
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)							
CELKEM	4	4	4	4	4	4	4

XX je oblast politiky nebo dotčená hlava rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GR, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeočísleny v rámci GR, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GR poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	Monitorování politiky, mechanismus správy (správa zúčastněných stran) a koordinace projektu (činnosti řízení programu)
Externí zaměstnanci	Podpora práce na monitorování politiky, mechanismu správy a koordinaci projektu (činnosti podpory programu)

²⁴ SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

²⁵ Dílčí strop na externí zaměstnance financované z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).

3.2.4 *Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem*

- ☒ Návrh/podnět je v souladu se stávajícím víceletým finančním rámcem.
- ☐ Návrh/podnět si vyžádá úpravu příslušného okruhu víceletého finančního rámce.

Upřesněte požadovanou úpravu, příslušné rozpočtové položky a odpovídající částky.

Nevztahuje se na tento návrh: rozpočtová položka na podporu politiky – není potřebná žádná úprava.

- ☐ Návrh/podnět vyžaduje použití nástroje pružnosti nebo změnu víceletého finančního rámce.

Upřesněte potřebu, příslušné okruhy a rozpočtové položky a odpovídající částky.

Nevztahuje se na tento návrh.

3.2.5 *Příspěvky třetích stran*

- Návrh/podnět nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.

3.3 Odhadovaný dopad na příjmy

- ☒ Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.
- ☐ Návrh/podnět má tento finanční dopad:
 - ☐ dopad na vlastní zdroje
 - ☐ dopad na různé příjmy

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Příjmová rozpočtová položka:	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu ²⁶						
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)		
Článek								

U „účelově vázaných“ různých příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

--

Upřesněte způsob výpočtu dopadu na příjmy.

--

²⁶

Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 25 % nákladů na výběr.