



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 17. 5. 2018
COM(2018) 278 final

2018/0139 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorým sa zriaďuje prostredie jednotnej európskej námornej platformy a ktorým sa
zrušuje smernica 2010/65/EÚ**

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

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Technologické zmeny sa dotýkajú všetkých častí spoločnosti a hospodárstva a menia životy občanov EÚ. Doprava nie je v súvislosti s týmto trendom žiadnou výnimkou. Nové technológie radikálne menia oblasť mobility. So zreteľom na tieto okolnosti musí EÚ a jej priemyselné odvetvia čeliť výzve stať sa svetovým lídrom v oblasti inovácií, digitalizácie a dekarbonizácie. Komisia preto prostredníctvom troch balíkov opatrení v oblasti mobility s názvom „Európa v pohybe“ prijala komplexný prístup, ktorého cieľom je zabezpečiť, aby sa tieto politické priority premietli do politiky EÚ v oblasti mobility.

V nadväznosti na stratégiu pre nízkoemisnú mobilitu prijala Komisia v máji a v novembri 2017 dva balíky opatrení v oblasti mobility. V týchto balíkoch sa stanovuje pozitívny program, ktorým sa plní stratégia pre nízkoemisnú mobilitu a zabezpečuje sa hladký prechod k ekologickej, konkurencieschopnej a prepojenej mobilite pre všetkých. Európsky parlament a Rada by mali zabezpečiť rýchle prijatie týchto návrhov.

Táto iniciatíva je súčasťou tretieho balíka opatrení v oblasti mobility s názvom „Európa v pohybe“, v ktorom sa uplatňuje nová stratégia priemyselnej politiky zo septembra 2017 a ktorého cieľom je dokončiť proces umožňujúci Európe využiť všetky výhody vyplývajúce z modernizácie mobility. Je dôležité, aby bol systém mobility zajtrajška bezpečný, ekologický a efektívny pre všetkých občanov EÚ. Cieľom je zvýšiť bezpečnosť a dostupnosť európskej mobility, zlepšiť konkurencieschopnosť európskeho priemyslu, zvýšiť bezpečnosť európskych pracovných miest a správať sa ekologickejšie a lepšie sa prispôbiť nevyhnutnosti riešiť problematiku zmeny klímy. To si bude vyžadovať plné odhodlanie EÚ, členských štátov a zainteresovaných strán, a to nielen v oblasti posilňovania investícií do dopravnej infraštruktúry.

Prevádzkovatelia námornej dopravy čelia širokej škále právnych požiadaviek týkajúcich sa ohlasovania vždy, keď loď prichádza do prístavu alebo odchádza z prístavu (zastávka v prístave). Skutočnosť, že požiadavky týkajúce sa ohlasovania nie sú medzi jednotlivými oblasťami politiky v rámci členských štátov alebo medzi členskými štátmi harmonizované, spôsobuje týmto prevádzkovateľom veľkú administratívnu záťaž. V EÚ sa každoročne uskutočňujú viac ako dva milióny zastávok v prístavoch. Zamestnanci v odvetví námornej dopravy v súčasnosti strávia každý rok ohlasovaním spolu zhruba 4,6 milióna hodín.

Európska rada poukázala na problém vo vyhlásení z Valletty z roku 2017 o námornej politike¹ a v záveroch Rady z 8. júna 2017² o prioritách politiky EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2020. Zdôraznila potrebu znížiť administratívnu záťaž pre námornú dopravu

¹ Vyhlásenie z Valletty: Priority politiky EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2020: konkurencieschopnosť, dekarbonizácia a digitalizácia na zabezpečenie globálnej prepojenosti, efektívneho vnútorného trhu a námorného sektora svetovej úrovne, Valletta, 29. marca 2017, https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_the_EU_maritime_transport_policy.pdf.

² Závery Rady o prioritách politiky EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2020: konkurencieschopnosť, dekarbonizácia a digitalizácia na zabezpečenie globálnej prepojenosti, efektívneho vnútorného trhu a námorného sektora svetovej úrovne, prijaté Radou na jej 3 545. zasadnutí 8. júna 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9976-2017-INIT/sk/pdf>.

poskytnutím zjednodušených, digitalizovaných a harmonizovaných postupov ohlasovania pre lode. Toto posolstvo zopakovala vo svojich záveroch z 5. decembra 2017 o digitalizácii dopravy³. Prevádzkovatelia námornej dopravy takisto vyjadrujú vážne znepokojenie nad situáciou.

Problém bol analyzovaný v hodnotení smernice 2010/65/EÚ o ohlasovacích formalitách lodí, ktoré bolo súčasťou kontroly vhodnosti pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy vykonanej v rokoch 2016 až 2017. Toto hodnotenie potvrdilo analýzu problému.

Účelom tohto návrhu je riešiť súčasné neharmonizované ohlasovacie prostredie pre lode. Navrhované nové prostredie jednotnej európskej námornej platformy spája koordinovaným a harmonizovaným spôsobom všetky ohlasovania súvisiace so zastávkou v prístave. Na druhej strane sa tým takisto zlepši interoperabilita a vzájomné prepojenie medzi príslušnými systémami, čo v relevantných prípadoch umožní efektívnejšie zdieľanie a opätovné používanie údajov.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Návrh dopĺňa a podporuje celkové ciele dopravnej politiky EÚ. Poskytuje významný príspevok k iniciatíve v oblasti európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok a podporuje politiku EÚ zameranú na zníženie emisií v odvetví dopravy aj sociálny program EÚ v oblasti dopravy.

Je úzko spojený a v súlade so smernicou o monitorovacích a informačných systémoch pre lodnú dopravu⁴. Návrh je takisto v súlade s iniciatívou týkajúcou sa elektronických údajov o nákladnej doprave, pokiaľ ide o prijímanie údajov týkajúcich sa nákladnej dopravy a prijímanie osvedčení v digitálnom formáte orgánmi, ktoré vykonávajú inšpekcie v doprave vo vnútrozemí EÚ.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Návrh podporuje ciele programu REFIT Európskej komisie týkajúce sa zníženia a zjednodušenia administratívnej záťaže. Je v súlade s celkovými cieľmi Komisie týkajúcimi sa zvýšenej konkurencieschopnosti, bezproblémového fungovania vnútorného trhu a vyššej efektívnosti prostredníctvom digitalizácie.

Konkrétne návrh dopĺňa úsilie v oblasti digitalizácie, ktoré priniesol Colný kódex Únie, a to prostredníctvom prijatia kroku smerom k väčšiemu vzájomnému prepojeniu ohlasovacieho prostredia v prípade dopravných a colných formalít.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom tohto opatrenia je článok 100 ods. 2 zmluvy: „Európsky parlament a Rada môžu v súlade s riadnym legislatívnym postupom prijať vhodné ustanovenia upravujúce námornú a leteckú dopravu“.

³ Závery Rady o digitalizácii dopravy, ktoré prijala Rada na svojom 3 581. zasadnutí 5. decembra 2017 <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15431-2017-INIT/sk/pdf>.

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10).

- **Subsidiarita (pre iné ako výlučné právomoci)**

Jednotný trh je mimoriadne dôležitý pre námornú dopravu; len 9 % námorného obchodu v rámci EÚ tvorí vnútroštátny obchod, zatiaľ čo 25 % patrí do kategórie obchodu v rámci EÚ a 66 % do kategórie obchodu mimo EÚ. Prístavy navyše nie sú konečným miestom určenia námornej prepravy tovaru. Prostredníctvom prepojení s vnútrozemím veľká časť tovaru prechádzajúceho cez prístavy prichádza z iného členského štátu alebo pokračuje do iného členského štátu. Preto je v záujme EÚ zabezpečiť bezproblémové fungovanie zastávok v prístavoch, a to v záujme širšieho vnútorného trhu v oblasti dopravy, ako aj zlepšenia ziskovosti značných hospodárskych investícií a cezhraničných obchodných záujmov spojených s týmto odvetvím.

Je nepravdepodobné, že ohlasovacie prostredie EÚ bude pre prevádzkovateľov lodnej dopravy v súvislosti so zastávkami v prístavoch harmonizované prostredníctvom opatrenia prijatého výlučne na vnútroštátnej alebo medzinárodnej úrovni. Neexistuje žiadne medzinárodné fórum, ktoré by umožnilo prijať takéto rozsiahle a záväzné ustanovenia.

Skúsenosti z minulosti takisto poukazujú na neprimeranosť dobrovoľných harmonizačných opatrení. Existujúce nezáväzné usmernenia a pravidelná súčinnosť medzi členskými štátmi nezlepšili situáciu ani nevedli k harmonizovaným rozhraniam, formátom údajov ani postupom v oblasti ohlasovania.

EÚ je preto vhodnou úrovňou, na ktorej tento problém možno riešiť. Problém je cezhraničnej povahy a významné výsledky je možné efektívne dosiahnuť len prostredníctvom uceleného spoločného rámca, ktorý rieši celoeurópske potreby.

- **Proporcionalita**

Cieľom návrhu je vyhnúť sa neprimeranej záťaži pre prevádzkovateľov lodnej dopravy. Vychádza z existujúcej štruktúry vnútroštátnych jednotných kontaktných miest, z medzinárodných noriem a noriem EÚ a z formátov údajov. Náklady pre členské štáty a zainteresované strany z odvetvia budú preto obmedzené; nad takýmito nákladmi jednoznačne prevážia priame a nepriame prínosy vyplývajúce zo zníženej administratívnej záťaže a efektívnejšej výmeny informácií. V posúdení vplyvu nákladovej efektívnosti, účinnosti a proporcionality návrhu sa dospelo k záveru, že návrh prináša významnú pridanú hodnotu.

Návrh neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie cieľov; rieši hlavné zdroje problému a poskytuje decentralizované a zároveň harmonizované riešenie. EÚ a členské štáty budú zdieľať zodpovednosť za ohlasovacie prostredie.

- **Výber nástroja**

V posúdení vplyvu sa stanovilo, že na to, aby bolo možné dosiahnuť ciele smernice 2010/65/EÚ, bude potrebné ju zrevidovať. Nariadenie je vhodnejším nástrojom na zabezpečenie efektívne harmonizovaných rozhraní, formátov údajov a postupov ohlasovania a na zabezpečenie toho, aby sa tieto opatrenia vykonávali konzistentným a transparentným spôsobom.

Vzhľadom na technickú povahu iniciatívy a na pravdepodobnosť, že z dôvodu technických a právnych zmien bude potrebné ju pravidelne upravovať, sa navrhujú aj vykonávacie opatrenia.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

V hodnotení, ktoré bolo vykonané v rokoch 2016 až 2017 ako súčasť kontroly vhodnosti politiky v oblasti námornej dopravy, sa zistilo, že smernica 2010/65/EÚ nebola dostatočne účinná ani efektívna, aj keď jej ciele sú naďalej veľmi dôležité. Záverom bolo, že existoval značný priestor pre ďalšie zjednodušenie a zníženie administratívnej záťaže pre prevádzkovateľov lodnej dopravy.

Boli identifikované tri problémy. Po prvé, neexistuje dostatočná harmonizácia medzi vnútroštátnymi námornými jednotnými kontaktnými miestami pre ohlasovanie lodí. Rozhrania, formáty údajov a postupy ohlasovania sa líšia medzi jednotlivými členskými štátmi a niekedy dokonca aj medzi prístavmi. V smernici 2010/65/EÚ sa nestanovili žiadne záväzné špecifikácie pre vnútroštátne jednotné kontaktné miesta. Výsledné ohlasovacie prostredie je preto rozdielne a fragmentované.

Po druhé, súčasný systém koordinácie ohlasovania prostredníctvom vnútroštátnych jednotných kontaktných miest spája len niektoré právne ohlasovacie povinnosti, ktorým lode čelia. Často sa požaduje, aby vnútroštátne a miestne požiadavky týkajúce sa ohlasovania boli predložené prostredníctvom iných kanálov než prostredníctvom vnútroštátnych jednotných kontaktných miest. Ostatné ohlasovacie formality v rámci EÚ, akými je napríklad väčšina colných formalít, prechádzajú cez osobitné vnútroštátne a transeurópske colné IT systémy.

Po tretie, prostredie na zdieľanie údajov je neefektívne vo väčšine členských štátov a v rámci EÚ ako celku. Od prevádzkovateľov lodnej dopravy sa často požaduje, aby v tej istej zastávke v prístave predložili rovnaké údaje viackrát. Keby bola výmena informácií medzi orgánmi efektívnejšia, týmto duplicitným ohlasovaniam by sa dalo vyhnúť v súlade s cieľom EÚ spočívajúcim v dodržiavaní zásady „ohlasovať len raz“.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Tieto konzultácie boli uskutočnené v súlade s usmerneniami o lepšej právnej regulácii. Od 25. októbra 2017 do 18. januára 2018 sa konala verejná online konzultácia. Dotazník bol k dispozícii vo všetkých úradných jazykoch EÚ. Odpovede poskytlo spolu 91 respondentov. Táto verejná konzultácia bola doplnená konkrétnejšími a cielenejšími konzultáciami uskutočnenými prostredníctvom seminárov, rozhovorov a iných podujatí a prostredníctvom podrobnejšieho online dotazníka určeného pre hlavné skupiny zainteresovaných strán. Do konzultačného procesu prispelo 418 zainteresovaných strán.

Vynaložilo sa osobitné úsilie na nadviazanie kontaktu s malými a strednými podnikmi (MSP) pôsobiacimi v odvetví námornej dopravy prostredníctvom siete MSP s cieľom informovať ich o príležitosti zúčastniť sa na konzultačnom procese. Komisia takisto kontaktovala príslušných európskych sociálnych partnerov (odborníkov v oblasti námornej dopravy a odborové organizácie pôsobiace v námornom odvetví⁵) s cieľom vyzvať ich na účasť na konzultácii.

Konzultácie so zainteresovanými stranami potvrdili analýzu problému a objasnili, ktoré skupiny zainteresovaných strán uprednostnili jednotlivé možnosti politiky. Zainteresované strany väčšiny kategórií uviedli, že uprednostňujú integrované a komplexné ohlasovacie

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

prostredie vrátane ohlasovania súvisiaceho s clami a dopravou. Osemdesiatdva percent respondentov, ktorí sa zúčastnili na otvorenej verejnej konzultácii, uviedlo, že tieto otázky by bolo najefektívnejšie riešiť na úrovni EÚ. Väčšina zainteresovaných strán považovala za hlavnú prioritu harmonizáciu na úrovni EÚ, keďže by mohla priniesť značné výhody a znížiť administratívnu záťaž. Ďalšími zdôraznenými prioritami bola jednoznačnosť v oblasti ochrany údajov, efektívnejšie toky údajov a zdieľanie údajov.

Lodné spoločnosti a zástupcovia lodí alebo nákladní dopravcovia uprednostnili centralizované riešenie harmonizácie, zatiaľ čo orgány a prístavy členských štátov uprednostnili riešenie založené na existujúcich vnútroštátnych jednotných kontaktných miestach.

Po dôkladnom zvážení a analýze tohto príspevku Komisia navrhuje kompromisné riešenie, ktorým sa zabezpečí harmonizácia na základe decentralizovaných, ale vzájomne prepojených vnútroštátnych jednotných kontaktných miest.

- **Zhromažďovanie a využívanie informácií/odborných znalostí**

Tento návrh je založený na zisťovaní skutočností a na informáciách poskytnutých príslušnými expertmi a na hospodárskych modeloch pre odhad nákladov a prínosov vrátane modelovania nepriamych účinkov a predpokladaného prechodu spôsobu dopravy z cestnej na vodnú dopravu. Tím externých konzultantov vypracoval podpornú štúdiu o nákladoch a vplyvoch.

Experti Komisie z rôznych oblastí politiky boli úzko zapojení s cieľom zabezpečiť komplementárnosť a súlad medzi iniciatívou v oblasti ohlasovacieho prostredia a ostatnými politikami EÚ (napr. základné kamene elektronickej verejnej správy, colná politika, otázky ochrany údajov).

- **Posúdenie vplyvu**

Po vylúčení dvoch možností v prvom kole posudzovania sa posúdenie vplyvu podrobne zaoberalo ďalšími šiestimi hlavnými možnosťami politiky. Tieto možnosti sú založené na dvoch hlavných možnostiach politiky: nástroji na dosiahnutie harmonizácie a rozsahu údajov/ohlasovania, ktoré sa majú zahrnúť do harmonizovaného súboru údajov.

Boli analyzované tri realistické možnosti štruktúry harmonizácie:

- a) záväzné technické špecifikácie zamerané na dosiahnutie harmonizovaných brán ohlasovania ako vstupov do vnútroštátnych jednotných kontaktných miest (za ktoré sú plne zodpovedné členské štáty);
- b) harmonizované brány ohlasovania ako vstupy do vnútroštátnych jednotných kontaktných miest, založené na spoločnom module IT riešenia vypracovanom na úrovni EÚ a zapojenom do každého vnútroštátneho jednotného kontaktného miesta (spoločná zodpovednosť EÚ/členských štátov); alebo
- c) centrálna brána ohlasovania na úrovni EÚ (zodpovednosť EÚ).

Pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti, môže byť 1) komplexný alebo 2) obmedzený. Komplexný rozsah pôsobnosti zahŕňa ohlasovanie súvisiace s clami a dopravou, zatiaľ čo obmedzená možnosť by udržiavala ohlasovacie prostredie súvisiace s dopravou oddelené od prostredia pre colné formality.

	A: <i>Harmonizované</i>	B: <i>Harmonizované</i> <i>brány</i>	C: <i>Centrálna</i> <i>brána</i>	D: <i>Povinné</i> <i>systémy pre</i>
--	-----------------------------------	--	--	--

	<i>brány vnútroštátnych jednotných kontaktných miest: technické špecifikácie</i>	<i>vnútroštátnych jednotných kontaktných miest: spoločné IT riešenie</i>	<i>ohlasovania</i>	<i>prístavnú komunitu (vylúčené)</i>
1. Komplexné riešenie s jednotným kontaktným miestom	Možnosť A1	Možnosť B1	Možnosť C1	<i>Možnosť D1</i>
2. Samostatné colné/námorné kontaktné miesta	Možnosť A2	Možnosť B2	Možnosť C2	<i>Možnosť D2</i>

Možnosť založiť harmonizáciu na povinných systémoch pre prístavnú komunitu (obchodné platformy) bola vylúčená v skorých fázach analýzy, keďže menej ako polovica všetkých prístavov EÚ má v súčasnosti takéto systémy. Povinné zavedenie systémov pre prístavnú komunitu bolo považované za opatrenie, ktoré je neprimerané a v rozpore so zásadou subsidiarity. Takisto by na základe neho vznikli vysoké dodatočné náklady pre členské štáty aj odvetvie.

Hlavným vplyvom analyzovaných možností je zníženie administratívnej záťaže pre prevádzkovateľov lodnej dopravy. To na druhej strane pravdepodobne povedie k zvýšeniu efektívnosti a konkurencieschopnosti námornej dopravy s miernym prechodom medzi spôsobmi dopravy (z cestnej na vodnú dopravu). Takisto sa zlepši kvalita pracovných miest pre kapitánov lodí a zvýši sa atraktivnosť tohto povolania. Výhody sú podstatne väčšie v scenári komplexného rozsahu pôsobnosti než v možnosti obmedzeného rozsahu.

Náklady vyplývajú predovšetkým z potreby prispôsobiť a udržiavať technické špecifikácie a IT systémy, na ktorých budú založené harmonizované brány ohlasovania. V porovnaní s východiskovými nákladmi na prevádzku súčasných vnútroštátnych jednotných kontaktných miest budú musieť členské štáty aj EÚ uskutočniť jednorazovú investíciu a ročné prevádzkové náklady budú mierne vyššie. Odhaduje sa, že náklady pre prevádzkovateľov lodnej dopravy budú z veľkej časti zanedbateľné.

Prijatie centralizovaných možností C1 a C2 je medzi členskými štátmi nízke, ale medzi prevádzkovateľmi lodnej dopravy je vysoké. Členské štáty uprednostnili možnosti založené na vnútroštátnych jednotných kontaktných miestach, ale prevádzkovatelia lodnej dopravy sa obávali, že decentralizované možnosti nemusia byť zlučiteľné s cieľom harmonizácie. Hoci možnosť B1 nebola prvou voľbou pre žiadnu skupinu zainteresovaných strán v rámci konzultácií, predstavuje vhodnú kompromisnú možnosť, ktorá je prijateľná pre všetky hlavné

kategórie zainteresovaných strán a ktorá spája decentralizovaný prístup s plne harmonizovaným vstupom zameraným na prevádzkovateľov lodnej dopravy.

Očakáva sa, že možnosti B1 a C1 by mali byť najúčinnnejšie, keďže riešia všetky otázky, ktoré spôsobujú problémy, a keďže sú možnosťami s najvyššou pravdepodobnosťou dosiahnutia úplnej harmonizácie rozhraní a formátov údajov. Možnosti B1 a B2 predstavujú menej rizík ako možnosti C1 a C2.

Kým možnosť B2 by bola najlacnejšia z hľadiska realizácie, priniesla by aj podstatne menšie výhody prevádzkovateľom lodnej dopravy (kompromis). Možnosť B1 predstavovala najlepší pomer z hľadiska nákladovej efektívnosti. Výsledky porovnania nákladov a prínosov sú jasne pozitívne v prípade všetkých možností.

Na základe pomeru nákladov a prínosov, prijatia zainteresovanými stranami a očakávanej účinnosti a hodnotenia rizika je preto uprednostňovanou možnosťou **možnosť B1**. Táto možnosť predstavuje celkové očakávané dodatočné náklady vo výške 29,4 milióna EUR v rokoch 2020 až 2030 a očakávané nové výhody, ktoré predstavujú 22 až 25 miliónov osobohodín, ktoré sa ušetria za rovnaké časové obdobie. Táto možnosť prináša najväčšiu výhodu pri prijateľných nákladoch. Zabezpečí harmonizované ohlasovacie prostredie a súčasne bude rešpektovať existujúcu sústavu vnútroštátnych jednotných kontaktných miest a využívať už uskutočnené investície. Závažnosť pre členské štáty je minimalizovaná poskytnutím rovnakého softvérového balíka vyvinutého na úrovni EÚ pre všetky z nich.

Správa o posúdení vplyvu bola prediskutovaná s výborom Komisie pre kontrolu regulácie, ktorý vydal kladné stanovisko s pripomienkami⁶.

• **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Keďže ide o revíziu existujúceho právneho predpisu, ktorý patrí do Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT) Komisie, Komisia preskúmala možnosti zjednodušenia a zníženia záťaže. Z analýzy vyplýva, že značné zjednodušenie a lepšia efektívnosť sú možné prostredníctvom zníženia administratívnej záťaže pre prevádzkovateľov lodnej dopravy, ktorí sú povinní splniť právne požiadavky v súvislosti so zastávkami v prístavoch.

Očakáva sa, že administratívna záťaž sa zníži vďaka 1) harmonizovaným rozhraniám, postupom a formátom údajov; 2) poskytnutiu jednotného kontaktného miesta pre ohlasovanie; 3) efektívnejšiemu opätovnému používaniu údajov, ktoré umožní, aby sa ohlasovanie vykonalo len raz a aby sa odstránilo dvojité ohlasovanie. Komplexný koordinačný mechanizmus pre všetky ohlasovania súvisiace so zastávkami v prístavoch pre prevádzkovateľa lodnej dopravy spolu s plne harmonizovanými formátmi údajov, postupmi a rozhraniami ohlasovania ušetrí veľa času, ktorý môžu zamestnanci venovať iným úlohám, najmä úlohám súvisiacim s podnikaním, bezpečnosťou a ochranou.

Zjednodušujúce prvky sú vyčíslené na odhadovaný počet **22 až 25 miliónov osobohodín v období rokov 2020 až 2030, čo zodpovedá hodnote 625 až 720 miliónov EUR** pre prevádzkovateľov lodnej dopravy.

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

Zjednodušené a harmonizované ohlasovanie bude výhodou najmä pre malé a stredné podniky a mikropodniky, ktoré sú proporcionálne zraniteľnejšie v súvislosti s neefektívnou správou a stratou osobohodín.

Návrh tiež prispieva k digitalizácii a lepším informačným tokom v súlade s „digitálnou kontrolou“.

- **Základné práva**

Návrh má vplyv na právo na ochranu osobných údajov zaručené v článku 8 charty. Akékoľvek spracovanie osobných údajov podľa tohto návrhu sa musí vykonávať v súlade s právnymi predpismi EÚ o ochrane osobných údajov, najmä so všeobecným nariadením o ochrane údajov.

4. ROZPOČTOVÉ DÔSLEDKY

Uprednostňovaná možnosť bude mať vplyv na rozpočet Komisie. Očakávané náklady na IT služby a na vývoj IT systémov budú predstavovať až 13,5 milióna EUR na obdobie 11 rokov od roku 2020 do roku 2030. Komisia navrhuje, aby sa jej náklady uhradili v rámci rozpočtového riadku *Podporné činnosti v oblasti európskej dopravnej politiky a práv cestujúcich vrátane komunikačných činností* (referenčný rozpočtový riadok 06.02.05).

Podľa súčasného viacročného finančného rámca nebude potrebný žiadny dodatočný rozpočet ani personálne zdroje z rozpočtu EÚ. Táto iniciatíva sa nemá dotknúť návrhu Komisie na budúci viacročný finančný rámec.

5. OSTATNÉ PRVKY

- **Plány vykonávania a monitorovania, mechanizmy hodnotenia a podávania správ**

Komisia bude sledovať pokrok, vplyvy a výsledky tejto iniciatívy prostredníctvom súboru mechanizmov monitorovania a hodnotenia. Tie budú merať pokrok smerom ku konkrétnym cieľom nového návrhu.

Žiadosti o informácie (správy, odpovede z prieskumov) budú starostlivo vyvážené s cieľom vyhnúť sa vytvoreniu dodatočnej záťaže pre zainteresované strany vytváraním neprimeraných nových požiadaviek na ohlasovanie.

Prvým krokom by mala byť monitorovacia správa založená na ukazovateľoch identifikovaných v posúdení vplyvu. Po tomto kroku by mala nasledovať hodnotiaci fáza. Po piatich rokoch od dátumu, kedy má byť právny návrh vykonaný, začne Komisia kontrolu zameranú na zisťovanie toho, či boli ciele iniciatívy splnené. Táto kontrola sa vykoná na základe správ členských štátov, prieskumov zainteresovaných strán a iných druhov príspevkov (napr. sťažností) od prevádzkovateľov lodnej dopravy. Následne sa hodnotenie zohľadní v budúcich rozhodovacích procesoch s cieľom zabezpečiť, aby sa vykonali úpravy potrebné na dosiahnutie stanovených cieľov.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Návrh pozostáva zo šiestich kapitol, pričom v prvej a v poslednej sa zavádzajú všeobecný rozsah pôsobnosti a niektoré prierezové ustanovenia. Kapitoly II až IV poskytujú podrobnejšie informácie o tomto rozsahu pôsobnosti a o technických nástrojoch, zatiaľ čo v

kapitole V sa stanovuje všeobecné riadenie prostredia jednotnej európskej námornej platformy (European Maritime Single Window environment – EMSWe).

- I. Všeobecné ustanovenia
- II. Súbor údajov v rámci EMSWe
- III. Poskytovanie informácií
- IV. Spoločné služby
- V. Koordinácia činností v rámci EMSWe
- VI. Záverečné ustanovenia

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa zriaďuje prostredie jednotnej európskej námornej platformy a ktorým sa zrušuje smernica 2010/65/EÚ

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁷,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁸,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ⁹ sa od členských štátov vyžaduje, aby akceptovali plnenie ohlasovacích povinností pre lode plávajúce do prístavov Únie a z prístavov Únie v elektronickom formáte a zabezpečili ich prenos prostredníctvom jednotného kontaktného miesta s cieľom uľahčiť námornú dopravu.
- (2) Námorná doprava je pilierom obchodu a komunikácie v rámci jednotného trhu i mimo neho. V záujme zjednodušenia námornej dopravy a na účely ďalšieho zníženia administratívnej záťaže pre lodné spoločnosti by sa mali informačné postupy plnenia ohlasovacích povinností uložených lodným spoločnostiam právnymi aktmi Únie a vnútroštátnymi právnymi predpismi členských štátov ďalej zjednodušiť a harmonizovať.
- (3) Cieľom tohto nariadenia je uľahčiť prenos informácií. Uplatňovaním tohto nariadenia by sa nemala zmeniť podstata ohlasovacích povinností a nemalo by ním byť dotknuté následné uchovávanie a spracovávanie informácií na úrovni Únie alebo na vnútroštátnej úrovni.
- (4) Existujúce vnútroštátne jednotné kontaktné miesta v každom členskom štáte by sa mali zachovať ako základ pre prostredie jednotnej európskej námornej platformy (ďalej len „EMSWe“ – European Maritime Single Window environment). Vnútroštátne jednotné kontaktné miesta by mali predstavovať komplexné ohlasovacie kontaktné miesta pre prevádzkovateľov námornej dopravy a vykonávať funkcie

⁷ Ú. v. EÚ C, , s. .

⁸ Ú. v. EÚ C, , s. .

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ z 20. októbra 2010 o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov členských štátov, ktorou sa zrušuje smernica 2002/6/ES (Ú. v. EÚ L 283, 29.10.2010, s. 1).

zhromažďovania údajov od deklarantov a rozdeľovania údajov medzi všetky dotknuté príslušné orgány.

- (5) Na strane deklarantov by sa na úrovni Únie mali harmonizovať vstupné rozhrania týchto vnútroštátnych jednotných kontaktných miest s cieľom uľahčiť ohlasovanie a ďalej znížiť administratívnu záťaž. Táto harmonizácia by sa mala dosiahnuť využívaním softvéru spoločného rozhrania na výmenu informácií medzi systémami, ktorý by bol vyvinutý na úrovni Únie, v rámci každého vnútroštátneho jednotného kontaktného miesta. Členské štáty by mali niesť zodpovednosť za integráciu a riadenie tohto modulu rozhrania a za pravidelnú a včasnú aktualizáciu softvéru, keď Komisia poskytne nové verzie. Komisia by mala vyvinúť modul a podľa potreby k nemu poskytovať aktualizácie.
- (6) Rozvíjajúce sa nové digitálne technológie predstavujú čoraz väčšie možnosti na zvýšenie efektívnosti odvetvia prenosu v oblasti námornej dopravy a na zníženie administratívnej záťaže. S cieľom čo najskôr využívať výhody, ktoré tieto nové technológie ponúkajú, by sa prostredníctvom vykonávacích aktov mala Komisia udeliť právomoc zmeniť technické špecifikácie, normy a postupy harmonizovaného ohlasovacieho prostredia. Pri revízii tohto nariadenia by sa takisto mali zohľadniť nové technológie.
- (7) Deklarantom by sa mala poskytnúť primeraná podpora a informácie týkajúce sa postupov a technických požiadaviek súvisiacich s používaním vnútroštátnych jednotných kontaktných miest prostredníctvom ľahko dostupných a používateľsky ústretových vnútroštátnych webových sídiel so spoločnými normami pre „vzhľad a formu“.
- (8) V Dohovore o uľahčení medzinárodnej námornej dopravy (ďalej len „dohovor FAL“)¹⁰ sa stanovuje, že verejné orgány by vo všetkých prípadoch mali vyžadovať, aby boli ohlasované len dôležité informácie, a mali by udržať počet položiek na minime.
- (9) Na umožnenie fungovania EMSWe je potrebné zriadiť komplexný súbor údajov v rámci EMSWe, ktorý by mal zahŕňať všetky informačné prvky, ktoré by mohli vyžadovať vnútroštátne orgány alebo prevádzkovatelia prístavov na administratívne alebo prevádzkové účely, keď loď uskutočňuje zastávku v prístave. Keďže rozsah ohlasovacích povinností sa medzi jednotlivými členskými štátmi líši, vnútroštátne jednotné kontaktné miesto v danom členskom štáte by malo byť nastavené tak, aby prijímalo súbor údajov v rámci EMSWe bez akejkoľvek zmeny a nebralo do úvahy žiadne informácie, ktoré nie sú relevantné pre uvedený členský štát.
- (10) Príslušné ohlasovacie povinnosti uvedené v právnych aktoch Únie a v medzinárodných právnych aktoch by sa mali uviesť v prílohe k tomuto nariadeniu. Tieto ohlasovacie povinnosti by mali poskytovať základ pre vytvorenie komplexného súboru údajov EMSWe. V prílohe by sa takisto malo odkazovať na príslušné kategórie ohlasovacích povinností na vnútroštátnej úrovni a členské štáty by mali mať možnosť požiadať Komisiu, aby zmenila súbor údajov v rámci EMSWe na základe ohlasovacích povinností uvedených v ich vnútroštátnych právnych predpisoch. Právny akt Únie, ktorým sa mení súbor údajov v rámci EMSWe na základe ohlasovacej

¹⁰ Dohovor Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) o uľahčení medzinárodnej námornej dopravy („dohovor FAL“), prijatý 9. apríla 1965 a zmenený 8. apríla 2016, norma 1.1.

povinnosti uvedenej vo vnútroštátnych právnych predpisoch, by mal zahŕňať výslovný odkaz na uvedené vnútroštátne právne predpisy.

- (11) Vždy, keď sa informácie od vnútroštátnych jednotných kontaktných miest rozdeľujú medzi príslušné orgány, musí prenos spĺňať spoločné požiadavky na údaje, formáty a kódy týkajúce sa ohlasovacích povinností a formalít stanovené v právnych predpisoch Únie uvedených v prílohe a musí byť vykonaný prostredníctvom IT systémov stanovených v uvedených právnych predpisoch, akými sú napríklad techniky elektronického spracovávania údajov uvedené v článku 6 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 952/2013.
- (12) Pri vykonávaní tohto nariadenia by sa mali zohľadniť systémy SafeSeaNet zriadené na vnútroštátnej úrovni a na úrovni Únie, ktoré by mali naďalej uľahčovať výmenu a rozdeľovanie informácií prijatých prostredníctvom vnútroštátneho jednotného kontaktného miesta medzi členskými štátmi v súlade so smernicou 2002/59.
- (13) Prístavy nie sú konečným miestom určenia tovaru. Efektívnosť zastávok lodí v prístavoch má vplyv na celý logistický reťazec týkajúci sa dopravy tovaru a cestujúcich do prístavov a z prístavov. S cieľom zabezpečiť interoperabilitu, multimodalitu a bezproblémovú integráciu námornej dopravy s celkovým logistickým reťazcom a s cieľom uľahčiť ostatné druhy dopravy by vnútroštátne jednotné kontaktné miesta mali umožňovať výmenu relevantných informácií, akými sú napríklad časy príchodu a odchodu s podobnými rámcami vypracovanými pre ostatné druhy dopravy.
- (14) S cieľom zlepšiť efektívnosť námornej dopravy a obmedziť duplicitu informácií, ktoré sa musia poskytnúť na prevádzkové účely, keď loď uskutočňuje zastávku v prístave, by sa informácie, ktoré deklarant poskytol vnútroštátnym jednotným kontaktným miestam, mali zdieľať aj s niektorými ďalšími subjektmi, akými sú napríklad prevádzkovatelia prístavov alebo terminálov.
- (15) V nariadení (EÚ) č. 952/2013 sa stanovuje, že na tovar, ktorý vstupuje na colné územie Únie, sa vzťahuje predbežné colné vyhlásenie o vstupe, ktoré musí byť predložené colným orgánom elektronicky. Vzhľadom na význam, ktorý majú informácie uvedené v predbežnom colnom vyhlásení o vstupe pre riadenie bezpečnosti a finančných rizík, sa v súčasnosti vyvíja osobitný elektronický systém na predkladanie a riadenie predbežných colných vyhlásení o vstupe na colnom území Únie. Preto nebude možné podávať predbežné colné vyhlásenie o vstupe prostredníctvom vnútroštátnych jednotných kontaktných miest. Avšak vzhľadom na to, že niektoré prvky údajov predložené spolu s predbežným colným vyhlásením o vstupe sú takisto potrebné na splnenie ďalších colných a námorných ohlasovacích formalít, keď loď uskutočňuje zastávku v prístave Únie, prostredie jednotnej európskej námornej platformy pre námornú dopravu by malo mať možnosť spracovávať prvky údajov predbežného colného vyhlásenia o vstupe. Treba takisto zvážiť možnosť, že vnútroštátne jednotné kontaktné miesta by mohli získať relevantné informácie, ktoré už boli predložené prostredníctvom predbežného colného vyhlásenia o vstupe.
- (16) S cieľom umožniť opätovné použitie informácií poskytovaných prostredníctvom vnútroštátnych jednotných kontaktných miest a s cieľom uľahčiť predkladanie informácií zo strany deklaranta je potrebné zriadiť spoločné databázy. Databáza lodí v rámci EMSWe by mala zahŕňať referenčný zoznam údajov o lodi a výnimiek z ohlasovania, ktoré pre ňu platia, ako boli ohlásené príslušným vnútroštátnym jednotným kontaktným miestam. S cieľom uľahčiť deklarantom predkladanie informácií by sa mal v spoločnej databáze miest (CLD) viesť referenčný zoznam s

kódmi lokalít, ktorý zahŕňa kód Organizácie Spojených národov pre lokality obchodu a dopravy (UN/LOCODE), osobitné kódy systémov SafeSeaNet, ako aj kódy prístavných zariadení, ako sú zaregistrované v Globálnom integrovanom informačnom systéme námornej dopravy (GISIS) Medzinárodnej námornej organizácie. Spoločná databáza nebezpečných materiálov by mala navyše obsahovať zoznam nebezpečného a znečisťujúceho tovaru, ktorý sa musí oznamovať vnútroštátnym jednotným kontaktným miestam v súlade so smernicou 2002/59/ES v znení zmien a s formulárom IMO FAL č. 7, pričom sa zohľadnia príslušné prvky údajov z dohôd a kódexov IMO.

- (17) Spracovanie osobných údajov v rámci tohto nariadenia príslušnými orgánmi by malo byť v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679. Spracovanie osobných údajov Komisiou v rámci tohto nariadenia by malo byť v súlade s ustanoveniami nariadenia [nového nariadenia, ktorým sa nahrádza nariadenie č. 45/2001 o spracovaní osobných údajov inštitúciami Spoločenstva].
- (18) EMSWe a vnútroštátne jednotné kontaktné miesta by nemali poskytovať žiadne ďalšie dôvody na akékoľvek spracovávanie osobných údajov, okrem tých, ktoré sú potrebné na ich fungovanie, a nemali by sa využívať na udeľovanie nových práv prístupu k osobným údajom.
- (19) Právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie by sa mala delegovať na Komisiu s cieľom doplniť toto nariadenie stanovením súboru údajov v rámci EMSWe a určením definícií, kategórií a špecifikácií údajov pre prvky údajov. Rovnaká právomoc by sa mala delegovať na Komisiu s cieľom zmeniť prílohu tak, aby zahŕňala ohlasovacie povinnosti existujúce na vnútroštátnej úrovni a aby zohľadňovala aj všetky nové ohlasovacie povinnosti prijaté v právnych aktoch Únie. Komisia by mala zabezpečiť, aby sa dodržiavali spoločné požiadavky na údaje, formáty a kódy stanovené v právnych aktoch Únie a v medzinárodných právnych aktoch uvedených v prílohe. Je takisto mimoriadne dôležité, aby Komisia počas svojich prípravných prác viedla vhodné konzultácie, a to aj na expertnej úrovni, a aby sa tieto konzultácie uskutočňovali v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016. Európsky parlament a Rada dostávajú najmä v záujme zabezpečenia rovnocennej účasti na príprave delegovaných aktov všetky dokumenty v tom istom čase ako experti členských štátov a ich experti majú systematický prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (20) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹¹.
- (21)
- (22) Komisii by sa mali udeliť vykonávacie právomoci najmä s cieľom prijímať a následne zmeniť súbor údajov v rámci EMSWe, ako aj prijímať funkčné a technické špecifikácie, mechanizmy kontroly kvality a postupy zavádzania, udržiavania a používania modulu harmonizovaného rozhrania a súvisiacich harmonizovaných prvkov vnútroštátnych jednotných kontaktných miest. Komisii by sa mali udeliť

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

vykonávacie právomoci s cieľom prijímať technické špecifikácie, normy a postupy pre spoločné služby v rámci EMSWe.

- (23) Toto nariadenie by malo vychádzať z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014¹², ktorým sa stanovujú podmienky, za ktorých členské štáty uznávajú určité prostriedky elektronickej identifikácie fyzických a právnických osôb, ktoré patria do oznámenej schémy elektronickej identifikácie iného členského štátu. V nariadení (EÚ) č. 910/2014 sa stanovujú podmienky pre užívateľov s cieľom poskytnúť im možnosť používať elektronickú identifikáciu a autentifikáciu na online prístup k verejným službám v cezhraničných situáciách.
- (24) Komisia by mala vykonať hodnotenie tohto nariadenia. Mali by sa zhromažďovať informácie s cieľom prispieť k uvedenému hodnoteniu a s cieľom umožniť posúdenie efektívnosti právnych predpisov v porovnaní s cieľmi, ktoré sledujú.
- (25) Smernica 2010/65/EÚ by sa preto mala zrušiť s účinnosťou od dátumu začatia uplatňovania tohto nariadenia.
- (26) V súlade s článkom 28 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 prebehla konzultácia s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov¹³,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Kapitola I

Všeobecné ustanovenia

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

Týmto nariadením sa zriaďuje rámec pre harmonizované a interoperabilné prostredie jednotnej európskej námornej platformy (ďalej len „EMSWe“ – European Maritime Single Window environment) založené na vnútroštátnych jednotných kontaktných miestach s cieľom uľahčiť elektronický prenos informácií vo vzťahu k ohlasovacím povinnostiam pre lode, ktoré prichádzajú do prístavov Únie, zdržujú sa v prístavoch Únie a odchádzajú z prístavov Únie.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- 1. „prostredie jednotnej európskej námornej platformy“ (ďalej len „EMSWe“) je právny a technický rámec pre elektronický prenos informácií vo vzťahu k ohlasovacím povinnostiam a postupom týkajúcim sa zastávok v prístavoch v Únii,

¹² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014 z 23. júla 2014 o elektronickej identifikácii a dôveryhodných službách pre elektronické transakcie na vnútornom trhu a o zrušení smernice 1999/93/ES (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 73 – 114).

¹³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1).

ktorý pozostáva zo siete vnútroštátnych jednotných kontaktných miest a zahŕňa harmonizované rozhranie, ako aj spoločné služby pre správu používateľov a riadenie prístupu, identifikáciu lodí, kódy lokalít a informácie o nebezpečnom a znečisťujúcom tovare;

2. „ohlasovacia povinnosť“ sú informácie požadované právnymi aktmi Únie, medzinárodnými právnymi aktmi, ako aj vnútroštátnymi právnymi predpismi uvedenými v prílohe, ktoré sa musia poskytnúť na administratívne a prevádzkové účely v súvislosti s príchodom lode do prístavu, zdržiavaním sa lode v prístave a odchodom lode z prístavu v členskom štáte (ďalej len „zastávka v prístave“);
3. „prvok údajov“ je najmenšia jednotka informácií, ktorá má jedinečnú definíciu a presné technické vlastnosti, akými sú formát, dĺžka a typ znaku;
4. „systém pre prístavnú komunitu“ je elektronický systém uľahčujúci výmenu prevádzkových alebo administratívnych informácií medzi rôznymi aktérmi v prístave;
5. „deklarant“ je prevádzkovateľ lode alebo akákoľvek iná fyzická alebo právnická osoba, ktorá podlieha ohlasovacím povinnostiam;
6. „poskytovateľ dátových služieb“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá poskytuje deklarantovi služby v oblasti informačných a komunikačných technológií alebo služby v oblasti vkladania údajov vo vzťahu k ohlasovacím povinnostiam.

Kapitola II

Súbor údajov v rámci EMSWe

Článok 3

Zriadenie súboru údajov v rámci EMSWe

1. Komisia stanoví úplný zoznam prvkov údajov (ďalej len „súbor údajov v rámci EMSWe“) na základe ohlasovacích povinností stanovených v právnych aktoch Únie, v medzinárodných právnych aktoch a vo vnútroštátnych právnych predpisoch uvedených v prílohe. Komisia zabezpečí, aby sa dodržiavali spoločné požiadavky na údaje, formát a kódy stanovené v právnych aktoch Únie uvedených v prílohe.
2. Komisii sa udelí právomoc prijímať delegované akty v súlade s postupom uvedeným v článku 18 s cieľom doplniť toto nariadenie na účely stanovenia a zmeny súboru údajov v rámci EMSWe. Delegovaný akt, ktorým sa vkladá alebo upravuje prvok údajov v súbore údajov v rámci EMSWe na základe ohlasovacej povinnosti uvedenej vo vnútroštátnych právnych predpisoch, obsahuje výslovný odkaz na uvedené vnútroštátne právne predpisy.
3. Členský štát môže požiadať Komisiu o zavedenie prvkov údajov do súboru údajov v rámci EMSWe na základe ohlasovacích povinností uvedených vo vnútroštátnych právnych predpisoch. Najneskôr do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia členské štáty oznámia Komisii ustanovenia vnútroštátnych právnych predpisov a príslušné ohlasovacie povinnosti obsahujúce prvky údajov, ktoré sa majú zahrnúť do súboru údajov v rámci EMSWe. Uvedené údaje musia presne identifikovať. Na základe uvedených oznámení Komisia posúdi potrebu vložiť alebo upraviť prvok údajov v súbore údajov v rámci EMSWe.

4. Komisii sa takisto udelí právomoc prijímať delegované akty v súlade s postupom uvedeným v článku 18 s cieľom zmeniť prílohu na účely uvedenia alebo prispôsobenia odkazu na ohlasovaciu povinnosť uvedenú v právnom akte Únie alebo medzinárodnom právnom akte alebo odkazu na vnútroštátne právne predpisy.

Článok 4

Žiadosti o ďalšie informácie

1. Ak má členský štát v úmysle zaviesť alebo zmeniť ohlasovaciu povinnosť podľa svojich vnútroštátnych právnych predpisov, čo by zahŕňalo poskytovanie iných informácií, ako sú informácie uvedené v súbore údajov v rámci EMSWe, uvedený členský štát bezodkladne oznámi tento svoj úmysel Komisii. V tomto oznámení členský štát presne identifikuje informácie, na ktoré sa nevzťahuje súbor údajov v rámci EMSWe, a uvedie plánované obdobie uplatňovania príslušnej ohlasovacej povinnosti.
2. Komisia posúdi potrebu zmeny súboru údajov v rámci EMSWe v súlade s článkom 3 ods. 2.

Kapitola III

Poskytovanie informácií

Článok 5

Vnútroštátne jednotné kontaktné miesta

1. Každý členský štát zriadi vnútroštátne jednotné kontaktné miesto, ktorému sa v súlade s týmto nariadením a bez toho, aby bol dotknutý článok 6, budú poskytovať všetky informácie potrebné na plnenie ohlasovacích povinností raz a pomocou súboru údajov v rámci EMSWe a v súlade s ním na účely sprístupnenia týchto informácií príslušným orgánom členských štátov.

Členské štáty zodpovedajú za vývoj, dostupnosť, údržbu, bezpečnosť a prevádzku svojich vnútroštátnych jednotných kontaktných miest.
2. Komisia vypracuje a aktualizuje harmonizovaný modul rozhrania na ohlasovanie pre vnútroštátne jednotné kontaktné miesta. Tento modul bude zahŕňať možnosť výmeny informácií medzi informačným systémom používaným deklarantom a vnútroštátnym jednotným kontaktným miestom.
3. Členské štáty zabezpečia:
 - a) zlučiteľnosť vnútroštátneho jednotného kontaktného miesta s modulom rozhrania na ohlasovanie;
 - b) včasnú integráciu modulu rozhrania na ohlasovanie a všetkých následných aktualizácií v súlade s dátumami vykonávania stanovenými vo vykonávacom akte uvedenom v odseku 11;
 - c) prepojenie s príslušnými systémami príslušných orgánov s cieľom umožniť prenos údajov, ktoré sa majú ohlásiť uvedeným orgánom prostredníctvom vnútroštátneho jednotného kontaktného miesta a uvedeným systémom v súlade s právnymi predpismi Únie a s vnútroštátnymi právnymi predpismi a v súlade s technickými špecifikáciami týchto systémov;

- d) poskytovanie webového sídla online podpory.
4. Vnútroštátne jednotné kontaktné miesta takisto umožnia deklarantom poskytovanie informácií prostredníctvom digitálnych tabuliek harmonizovaných na úrovni Únie, z ktorých bude možné extrahovať prvky ohlasovaných údajov.
5. Členské štáty zabezpečia, aby sa požadované informácie dostali k orgánom zodpovedným za uplatňovanie príslušných právnych predpisov a aby sa tieto informácie obmedzili na potreby každého z uvedených orgánov. Členské štáty pritom zabezpečia súlad s právnymi požiadavkami týkajúcimi sa prenosu informácií vrátane osobných údajov stanovenými v právnych aktoch Únie uvedených v prílohe a v prípade potreby využijú techniky elektronického spracovania údajov uvedené v článku 6 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 952/2013. Zabezpečia takisto interoperabilitu s informačnými systémami používanými uvedenými orgánmi.
6. Vnútroštátne jednotné kontaktné miesta zabezpečia, aby deklaranti mali technickú možnosť sprístupniť príslušné informácie samostatne poskytovateľom prístavných služieb v mieste určenia.
7. Ak členský štát nevyžaduje všetky prvky súboru údajov v rámci EMSWe s cieľom splniť ohlasovacie formality, vnútroštátne jednotné kontaktné miesto prijme predložené informácie, ktoré sú obmedzené na prvky údajov požadované uvedeným členským štátom. Takisto prijme informácie predložené deklarantom, ktoré obsahujú dodatočné prvky údajov zo súboru údajov v rámci EMSWe.
8. Členský štát bude uchovávať informácie predložené svojmu vnútroštátnemu jednotnému kontaktnému miestu počas obdobia potrebného na zabezpečenie plnenia požiadaviek stanovených v tomto nariadení a v prípadoch, keď súlad s právnymi aktmi Únie uvedenými v prílohe možno zabezpečiť len prostredníctvom uchovávania na vnútroštátnom jednotnom kontaktnom mieste, bude uchovávať tieto informácie počas obdobia, ktoré bude potrebné na dosiahnutie súladu s uvedenými právnymi aktmi. Následne budú bezodkladne vymazané.
9. Vnútroštátne jednotné kontaktné miesta zverejnia odhadované a skutočné časy príchodu a odchodu lodí v elektronickom formáte harmonizovanom na úrovni Únie.
10. Vnútroštátne jednotné kontaktné miesta budú mať jednotnú internetovú adresu a webové stránky podpory, ktoré budú harmonizované na úrovni Únie.
11. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov:
- a) funkčné a technické špecifikácie, mechanizmy kontroly kvality a postupy zavádzania, udržiavania a používania modulu rozhrania na ohlasovanie uvedeného v odseku 2;
 - b) harmonizovanú digitálnu tabuľku uvedenú v odseku 4;
 - c) harmonizované technické špecifikácie s cieľom sprístupniť časy príchodu a odchodu uvedené v odseku 9;
 - d) jednotný formát internetových adries a harmonizovanú štruktúru webového sídla podpory, ktoré sú uvedené v odseku 10.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 19 ods. 2.

Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov zmení technické špecifikácie, normy a postupy s cieľom zohľadniť dostupnosť nových technológií.

Článok 6

Iné ohlasovacie prostriedky

1. Členské štáty môžu povoliť deklarantom, aby poskytli informácie prostredníctvom iných ohlasovacích kanálov, akými sú napríklad systémy pre prístavnú komunitu, za predpokladu, že uvedené kanály sú pre deklarantov dobrovoľné. V tomto prípade členské štáty zabezpečia, aby tieto iné kanály sprístupnili príslušné informácie vnútroštátnemu jednotnému kontaktnému miestu.
2. Členské štáty stanovia alternatívne prostriedky na poskytovanie informácií v prípade dočasného zlyhania ktoréhokoľvek z elektronických systémov uvedených v článku 5 a v článkoch 9 až 12.
3. Týmto nariadením sa nebráni výmene informácií medzi colnými orgánmi členských štátov alebo medzi colnými orgánmi a hospodárskymi subjektmi, ktoré používajú techniky elektronického spracovania údajov uvedené v článku 6 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 952/2013.

Článok 7

Zásada „ohlasovať len raz“

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 6 ods. 3, členské štáty zabezpečia, aby sa od deklaranta podľa tohto nariadenia požadovalo poskytnutie informácií pri každej zastávke v prístave len raz a aby sa príslušné informácie sprístupnili alebo opätovne použili v súlade s odsekom 2.
2. Členské štáty zabezpečia, aby:
 - a) sa identifikačné informácie o lodiach a údaje poskytnuté vnútroštátnemu jednotnému kontaktnému miestu zaznamenávali do databázy lodí v rámci EMSWe uvedenej v článku 10 a nevyžadovali sa znova pre žiadne následné zastávky v prístavoch v rámci Únie;
 - b) sa akékoľvek príslušné informácie prijaté v súlade s týmto nariadením sprístupnili ostatným vnútroštátnym jednotným kontaktným miestam prostredníctvom systému SafeSeaNet v súlade s technickými požiadavkami stanovenými v smernici 2002/59/ES;
 - c) sa ohlasované informácie, ktoré boli poskytnuté pri odchode z prístavu v Únii, znovu nevyžadovali počas plavby alebo pri príchode do ďalšieho prístavu v Únii za predpokladu, že loď sa počas plavby nezastavila v prístave mimo Únie. Tento bod sa nevzťahuje na informácie prijaté podľa nariadenia (EÚ) č. 952/2013, pokiaľ takáto možnosť nie je stanovená v uvedenom nariadení;
 - d) sa príslušné informácie z predbežného colného vyhlásenia o vstupe uvedeného v článku 127 nariadenia (EÚ) č. 952/2013 sprístupnili vnútroštátnym jednotným kontaktným miestam na referenčné účely a v prípade potreby sa opätovne použili na iné ohlasovacie povinnosti uvedené v prílohe.
3. Deklarant je zodpovedný za zabezpečenie včasného predloženia, presnosti a úplnosti informácií poskytovaných v súlade s týmto nariadením a za ich súlad s akýmkoľvek technickými požiadavkami vnútroštátnych jednotných kontaktných miest. V prípade, že sa tieto informácie po predložení zmenili, je deklarant naďalej zodpovedný za aktualizáciu akýchkoľvek informácií.

4. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov zoznam príslušných informácií uvedených v odseku 2 písm. b), c) a d). Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 19 ods. 2.

Článok 8 *Dôvernosť*

Členské štáty v súlade s platnými právnymi predpismi Únie alebo v súlade s platnými vnútroštátnymi právnymi predpismi prijímú opatrenia potrebné na zabezpečenie dôvernosti obchodných a iných citlivých informácií, ktoré sa vymieňajú v súlade s týmto nariadením.

Kapitola IV **Spoločné služby**

Článok 9 *Systém správy používateľov a riadenia prístupu k EMSWe*

1. Komisia zriadi spoločný systém správy používateľov a riadenia prístupu pre deklarantov a poskytovateľov dátových služieb, ktorí využívajú vnútroštátne jednotné kontaktné miesta, ako aj pre orgány, ktoré vykonávajú prístup k vnútroštátnym jednotným kontaktným miestam. Tento systém zabezpečí registráciu jednotlivých používateľov, ktorá bude uznaná na úrovni EÚ, spoločnú správu používateľov a monitorovanie používateľov na úrovni EÚ.
2. Na účely prístupu k vnútroštátnym jednotným kontaktným miestam v rôznych členských štátoch sa deklarant alebo poskytovateľ dátových služieb zaregistrovaný v systéme správy používateľov a riadenia prístupu k EMSWe považuje za deklaranta alebo poskytovateľa zaregistrovaného vo vnútroštátnych jednotných kontaktných miestach vo všetkých členských štátoch.
3. Každý členský štát určí vnútroštátny orgán zodpovedný za správu používateľov, pokiaľ ide o deklarantov a poskytovateľov dátových služieb, ktorý bude zodpovedný aj za registráciu nových používateľov, úpravu a zrušenie existujúcich účtov nástroja na overovanie používateľov.
4. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov technické špecifikácie, normy a postupy na zriadenie nástroja uvedeného v odseku 1 na účely zhromažďovania, uchovávaní a poskytovania používateľských údajov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 19 ods. 2.

Článok 10 *Databáza lodí v rámci EMSWe*

1. V súlade s článkom 7 ods. 2 písm. a) zriadi Komisia databázu v rámci EMSWe, ktorá bude obsahovať zoznam identifikačných informácií a údajov o lodiach, ako aj záznamy o výnimkách z ohlasovania lodí.
2. Členské štáty zabezpečia poskytovanie nových údajov o lodiach do databázy lodí v rámci EMSWe a dostupnosť týchto informácií na uľahčenie ohlasovania lodí.
3. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov technické špecifikácie, normy a postupy na zriadenie databázy uvedenej v odseku 1 na účely zhromažďovania, uchovávaní a poskytovania údajov o lodiach a výnimkách, ktoré sa ich týkajú.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 19 ods. 2.

Článok 11 *Spoločná databáza lokalít*

1. Komisia zriadi spoločnú databázu lokalít obsahujúcu referenčný zoznam kódov lokalít¹⁴ a zoznam kódov prístavných zariadení zaregistrovaných v databáze GISIS organizácie IMO.
2. Členské štáty sprístupnia na vnútroštátnej úrovni informácie z databázy lokalít prostredníctvom vnútroštátnych jednotných kontaktných miest.
3. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov technické špecifikácie, normy a postupy na zriadenie databázy lokalít uvedenej v odseku 1 na účely zhromažďovania, uchovávaní a poskytovania kódov lokalít a prístavných zariadení. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 19 ods. 2.

Článok 12 *Spoločná databáza nebezpečných materiálov*

1. Komisia zriadi spoločnú databázu nebezpečných materiálov obsahujúcu zoznam nebezpečného a znečisťujúceho tovaru, ktorý sa musí oznamovať v súlade so smernicou 2002/59/ES¹⁵ a formulárom IMO FAL č. 7, pričom sa zohľadnia príslušné prvky údajov z dohovorov a kódexov IMO.
2. Táto databáza bude prepojená s príslušnými záznamami v databáze MAR-CIS, ktorú vyvinula Európska námorná bezpečnostná agentúra, s cieľom poskytovať informácie o súvisiacich nebezpečenstvách a rizikách, ktoré predstavuje nebezpečný a znečisťujúci tovar.
3. Táto databáza sa bude používať ako referenčný a overovací nástroj na vnútroštátnej úrovni a na úrovni Únie počas procesu ohlasovania prostredníctvom vnútroštátnych jednotných kontaktných miest.
4. Členské štáty sprístupnia informácie zo spoločnej databázy nebezpečných materiálov na vnútroštátnej úrovni prostredníctvom vnútroštátnych jednotných kontaktných miest.
5. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov technické špecifikácie, normy a postupy na zriadenie spoločnej databázy nebezpečných materiálov uvedenej v odseku 1 na účely zhromažďovania, uchovávaní a poskytovania referenčných informácií týkajúcich sa nebezpečných materiálov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 19 ods. 2.

¹⁴ „Kódex Organizácie Spojených národov pre lokality obchodu a dopravy“.

¹⁵ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10 – 27.

Kapitola V

Koordinácia činností v rámci EMSWe

Článok 13

Vnútroštátni koordinátori

Každý členský štát určí príslušný orgán, ktorý bude pôsobiť ako vnútroštátny koordinátor pre EMSWe. Vnútroštátny koordinátor bude:

- a) pôsobiť ako vnútroštátne kontaktné miesto pre všetky záležitosti týkajúce sa vykonávania tohto nariadenia;
- b) koordinovať uplatňovanie tohto nariadenia príslušnými vnútroštátnymi orgánmi v rámci členského štátu;
- c) koordinovať činnosti zamerané na zabezpečenie prepojenia s príslušnými systémami príslušných orgánov podľa článku 5 ods. 3 písm. c);
- d) pôsobiť ako jednotné kontaktné miesto s Komisiou pre všetky záležitosti týkajúce sa EMSWe.

Článok 14

Viacročný plán vykonávania

S cieľom uľahčiť včasné vykonávanie tohto nariadenia prijme Komisia po primeraných konzultáciách s expertmi viacročný plán vykonávania, ktorý bude každoročne revidovaný a ktorým sa stanovia:

- a) plán vývoja pre vývoj a aktualizáciu modulu rozhrania na ohlasovanie, ktorý sa plánuje v priebehu nasledujúcich 18 mesiacov;
- b) orientačné lehoty pre členské štáty na následnú integráciu modulu rozhrania na ohlasovanie do vnútroštátnych jednotných kontaktných miest;
- c) testovacie obdobie pre členské štáty a deklarantov s cieľom overiť ich prepojenie s akýmkoľvek novými verziami modulu rozhrania;
- d) orientačné lehoty na postupné ukončenie starších verzií modulu rozhrania pre členské štáty a deklarantov.

Kapitola VI

Záverečné ustanovenia

Článok 15

Náklady

Zo všeobecného rozpočtu Európskej únie sa kryjú náklady na:

- a) vývoj a údržbu nástrojov IKT podporujúcich vykonávanie tohto nariadenia na úrovni Únie;
- b) propagáciu EMSWe na úrovni Únie a v príslušných medzinárodných organizáciách.

Článok 16

Spolupráca s inými systémami alebo službami na uľahčenie obchodu a dopravy

V prípadoch, keď boli systémy alebo služby na uľahčenie obchodu a dopravy vytvorené podľa iných právnych aktov Únie, bude Komisia koordinovať činnosti súvisiace s uvedenými systémami alebo službami s cieľom dosiahnuť súčinnosť a zabrániť duplicité.

Článok 17

Preskúmanie a predloženie správy

1. Členské štáty zabezpečia zavedenie postupov na zhromažďovanie údajov vrátane štatistiky, okrem iného využívaním prieskumov o fungovaní EMSWe a predložia Komisii správu o svojich zisteniach. Správa bude zahŕňať tieto ukazovatele:
 - a) vykonávanie harmonizovaného súboru údajov;
 - b) inštaláciu harmonizovaného softvéru brán ohlasovania;
 - c) používanie iných systémov ohlasovania uvedených v odsekoch 1 a 2 článku 6;
 - d) žiadosti o ďalšie informácie uvedené v článku 4.
2. Členské štáty budú organizovať zhromažďovanie a vytváranie údajov potrebných na meranie zmeny ukazovateľov opísaných v odseku 1 a uvedené informácie poskytnú Komisii každého polroka.

Najneskôr do šiestich rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia Komisia preskúma uplatňovanie tohto nariadenia a predloží Európskemu parlamentu a Rade hodnotiacu správu o fungovaní EMSWe na základe zhromaždených údajov a štatistík. Hodnotiaca správa musí v prípade potreby zahŕňať hodnotenie nových technológií, ktoré by mohli viesť k zmenám alebo nahradeniu modulu rozhrania na ohlasovanie.

Článok 18

Vykonávanie delegovania

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 3 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia. Komisia vypracuje správu o delegovaní právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú námietku proti takémuto predĺženiu najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 3 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedenej. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom uvedený. Nemá vplyv na platnosť akýchkoľvek delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu uskutoční konzultácie s vnútroštátnymi expertmi, ktorých nominujú členské štáty v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016.

5. Pri prijímaní delegovaného aktu Komisia oznámi túto skutočnosť súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 3 nadobudne účinnosť iba vtedy, ak Európsky parlament alebo Rada nevyslovia námietky do dvoch mesiacov od oznámenia tohto aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím tejto lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu, že nevznesú námietky. Táto lehota sa na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady predĺži o dva mesiace.

Článok 19 *Postup výboru*

1. Komisii pomáha Výbor na podporu digitálnej dopravy a obchodu. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011¹⁶.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 20 *Zrušenie smernice 2010/65/EÚ*

Smernica 2010/65/EÚ sa zrušuje od dátumu začiatku uplatňovania tohto nariadenia.

Odkazy na smernicu 2010/65/EÚ sa považujú za odkazy na toto nariadenie.

Článok 21 *Nadobudnutie účinnosti*

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
2. Uplatňuje sa od [OP – vložte dátum štyri roky po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia].
3. Funkcie uvedené v článku 7 ods. 2 písm. d) a tie, ktoré sa týkajú colných formalít uvedených v časti A bode 7 prílohy, nadobúdajú účinnosť, keď sú elektronické systémy uvedené v článku 6 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 952/2013, ktoré sú potrebné na uplatňovanie uvedených formalít, v súlade s pracovným programom stanoveným Komisiou podľa článkov 280 a 281 nariadenia (EÚ) č. 952/2013.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda

¹⁶ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

- 1.1. Názov návrhu/iniciatívy
- 1.2. Príslušné oblasti politiky
- 1.3. Druh návrhu/iniciatívy
- 1.4. Ciele
- 1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy
- 1.6. Trvanie a finančný vplyv
- 1.7. Plánovaný spôsob riadenia

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

- 2.1. Opatrenia týkajúce sa monitorovania a predkladania správ
- 2.2. Systém riadenia a kontroly
- 2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

- 3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov
- 3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky
 - 3.2.1. *Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky*
 - 3.2.2. *Odhadovaný vplyv na operačné rozpočtové prostriedky*
 - 3.2.3. *Odhadovaný vplyv na administratívne rozpočtové prostriedky*
 - 3.2.4. *Súlad s platným viacročným finančným rámcom*
 - 3.2.5. *Príspevky od tretích strán*
- 3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Návrh nariadenia o prostredí jednotnej európskej námornej platformy

1.2. Príslušné oblasti politiky

Námorná doprava

1.3. Druh návrhu/iniciatívy

☐ Návrh/iniciatíva sa týka **novej akcie**

☐ Návrh/iniciatíva sa týka **novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu**¹⁷

☒ Návrh/iniciatíva sa týka **predĺženia trvania existujúcej akcie**

☐ Návrh/iniciatíva sa týka **akcie presmerovanej na novú akciu**

1.4. Ciele

1.4.1. Viacročné strategické ciele Komisie, ktoré sú predmetom návrhu/iniciatívy

Všeobecným cieľom iniciatívy je prispieť k bezproblémovému fungovaniu jednotného trhu a uľahčiť obchod a dopravu riešením v súčasnosti ťažkopádnych a rôznorodých postupov ohlasovania pre lode, ktoré uskutočňujú zastávky v prístavoch EÚ.

Táto iniciatíva preto prispieva k týmto všeobecným cieľom Komisie:

- fungovanie jednotného trhu (znižovanie administratívnej záťaže; prispievanie k odstraňovaniu prekážok a k zvyšovaniu konkurencieschopnosti),
- digitálny jednotný trh,
- podpora zamestnanosti a rastu

1.4.2. Špecifické ciele

Špecifický cieľ č. 1

Harmonizovať postupy ohlasovania, rozhrania a formáty údajov s cieľom podporiť európsky priestor námornej dopravy bez prekážok.

Špecifický cieľ č. 2

Znížiť administratívnu záťaž pri ohlasovaní lodí poskytnutím jedného jednotného kontaktného miesta pre ohlasovanie v oblasti námornej dopravy.

Špecifický cieľ č. 3

Prispieť k zvýšeniu efektívnosti digitálneho ohlasovania pre prevádzkovateľov námornej dopravy uľahčením zdieľania/opätovného použitia údajov s cieľom uplatniť zásadu „ohlasovať len raz“.

¹⁷

Ako sa uvádza v článku 54 ods. 2 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

1.4.3. „Očakávané výsledky a vplyv

Uved'te, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na príjemcov/cieľové skupiny.

Cieľom návrhu je zriadiť skutočne harmonizované a komplexné prostredie jednotnej európskej námornej platformy založené na súčasnom systéme vnútroštátnych jednotných kontaktných miest. Vypracovaním záväzných technických špecifikácií týkajúcich sa rozhraní, prijatím spoločných požiadaviek na údaje a postupov a stanovením jasných pravidiel a práv na predkladanie a zdieľanie informácií sa dosiahne zjednodušené ohlasovacie prostredie. Výsledkom je, že prevádzkovatelia lodnej dopravy budú môcť ohlasovať rovnaký súbor údajov rovnakým spôsobom bez ohľadu na to, kam idú, ak sa rozhodnú použiť harmonizované kontaktné miesto pre ohlasovanie.

Hlavným prínosom je výrazné zníženie administratívnej záťaže pre prevádzkovateľov lodnej dopravy. Tento prínos sa odhaduje na 22 až 25 miliónov osobohodín v rokoch 2020 až 2030, čo zodpovedá hodnote 625 až 720 miliónov EUR (v rámci 28 členských štátov EÚ). Odhaduje sa, že zníženie záťaže a lepšia efektívnosť povedú k zvýšeniu konkurencieschopnosti námornej dopravy, čo bude mať za následok odhadovaný prechod 3 395 miliónov tonokilometrov väčšinou z cestnej dopravy na vodnú dopravu v roku 2030. To predstavuje približne 0,3 % nárast dopravnej činnosti vodnej dopravy v roku 2030 v porovnaní s východiskovou hodnotou, čo bude mať pozitívny vplyv na pracovné miesta a rast v tomto odvetví. Následne sa odhaduje, že prechod na iné druhy dopravy zasa povedie k zníženiu celkových emisií CO₂ o 1 880 tisíc ton CO₂ v porovnaní s východiskovou hodnotou. To znamená nepriame prínosy vo výške približne 145 miliónov EUR v rokoch 2020 až 2030, vyjadrené ako súčasná hodnota. Okrem toho sa očakávajú prínosy z hľadiska zvýšenia efektívnosti pre celý multimodálny/logistický reťazec na základe lepšieho využívania údajov v prístavoch; vyššej pracovnej spokojnosti kapitánov lodí a vyššej atraktívnosti tohto povolania, čo povedie k lepším možnostiam lepšieho prijímania do zamestnania; a prínosy z hľadiska bezpečnosti a ochrany, keďže kapitán lode bude môcť tráviť viac času na mostíku namiesto vykonávania administratívnych úloh.

1.4.4. Ukazovatele výsledkov a vplyvu

Uved'te ukazovatele, pomocou ktorých je možné sledovať uskutočňovanie návrhu/iniciatívy.

Špecifický cieľ	Operačné ciele	Ukazovateľ pokroku	Zdroje údajov
Harmonizovať postupy ohlasovania, rozhrania a formáty údajov	Zriadiť súbor technických údajov s harmonizovanými formátmi údajov Vypracovať a vykonávať spoločné harmonizované IT riešenie pre brány ohlasovania v rámci vnútroštátneho jednotného kontaktného miesta (vstupy)	Súbor údajov zriadený a schválený expertnou skupinou Percentuálny podiel členských štátov, ktoré nainštalovali harmonizované IT riešenie pre brány ohlasovania v rámci vnútroštátneho jednotného kontaktného miesta (synchronizovaná, aktualizovaná verzia) z celkového počtu (Ref.: Celkový počet členských štátov) Percentuálny podiel zníženia času potrebného na ohlasovanie na zastávku v prístave z	Správy členských štátov; prieskumy medzi prevádzkovateľmi lodnej dopravy; počet sťažností od prevádzkovateľov lodnej dopravy týkajúcich sa prístupu k harmonizovanému rozhraniu; počet prebiehajúcich postupov v prípade nesplnenia povinnosti proti členským štátom v dôsledku nevykonávania

		celkového času (Ref.: Priemerný čas na zastávku v prístave)	
Znížiť administratívnu záťaž prostredníctvom jednotného kontaktného miesta pre ohlasovanie	Znížiť prvky údajov požadované mimo harmonizovaného prostredia jednotnej európskej námornej platformy	Percentuálny podiel prvkov údajov požadovaných mimo harmonizovaného prostredia jednotnej európskej námornej platformy z celkového počtu (Ref.: Celkový počet prvkov údajov, ktoré sú v súčasnosti mapované skupinou Časť C a skupinou eManifest)	Správy členských štátov; prieskum medzi prevádzkovateľmi lodnej dopravy
Zvýšiť efektivitu umožnením ohlasovania len raz	Znížiť statické prvky údajov ohlasované viac ako raz	Percentuálny podiel statických prvkov údajov požadovaných viac ako raz počas zastávky v prístave z celkového počtu (Ref.: Celkový počet prvkov údajov požadovaných v prístave) Percentuálny podiel statických prvkov údajov požadovaných viac ako raz v rámci EÚ (Ref.: Celkový počet prvkov údajov požadovaných v EÚ)	Správy členských štátov; prieskum medzi prevádzkovateľmi lodnej dopravy

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Potreby, ktoré sa majú uspokojiť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte

1. Harmonizované prostredie jednotnej európskej námornej platformy pre lode bude vychádzať z už existujúceho rámca (štruktúra vnútroštátnych jednotných kontaktných miest).
2. Harmonizované prostredie jednotnej európskej námornej platformy by malo byť vždy k dispozícii; ak sa prevádzkovatelia lodnej dopravy rozhodnú použiť tento kanál na predkladanie svojich ohlasovacích formalít, príjemcovia údajov (orgány, colné systémy, systémy ohlasovania) musia prijať tieto predložené ohlásenia a zdržať sa požadovania dodatočného a samostatného ohlasovania prostredníctvom iných spôsobov ohlasovania.
3. Vnútroštátne jednotné kontaktné miesta budú aj naďalej najmä koordinačným mechanizmom, ktorý slúži predovšetkým ako smerovač (v prípade potreby s technickým prevodníkom medzi formátmi údajov) na prenášanie obojsmerných informácií medzi prevádzkovateľmi námornej dopravy a príjemcami údajov (napr. prístavné orgány, colné rozhrania a systémy ohlasovania, orgány hraničnej kontroly, systém SafeSeaNet, štatistické úrady) s cieľom uľahčiť ohlasovanie pre námorný priemysel. Všetko ostatné spracovanie sa bude aj naďalej vykonávať prostredníctvom prepojených výstupných systémov príjemcov údajov.
4. Touto iniciatívou sa nevytvoria nové požiadavky na ohlasovanie, ale bude sa ňou koordinovať ohlasovanie medzi poskytovateľmi údajov v sektore námornej dopravy a príjemcami údajov, ako je uvedené v základných právnych aktoch uvedených v revidovanom právnom akte. Každá žiadosť týkajúca sa ohlasovania prostredníctvom prostredia jednotnej európskej námornej platformy bude plne dodržiavať platné technické špecifikácie stanovené v základných právnych aktoch a v IT systémoch, ktoré podporujú tieto základné právne akty.

5. Prostredie jednotnej európskej námornej platformy bude mať jasné vymedzenie a spravodlivé rozdelenie zodpovednosti za všetky prepojené subjekty vrátane záruky plnej zodpovednosti príslušných vnútroštátnych orgánov za sprostredkovateľské služby v rámci vnútroštátnych jednotných kontaktných miest voči poskytovateľom údajov a príjemcov prepojených údajov (napr. funkčná a právna zodpovednosť, vysoká dostupnosť, zabezpečenie obojsmerného toku informácií atď.).

1.5.2. *Prínos zapojenia Únie (môže byť dôsledkom rôznych faktorov, napr. prínosov vyplývajúcich z koordinácie, právnej istoty, vyššej efektívnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínosom zapojenia Únie“ hodnota vyplývajúca z intervencie Únie, ktorá je pridaná k hodnote, ktorú by inak vytvorili samotné členské štáty.*

Dôvody na prijatie opatrenia na európskej úrovni (ex-ante): nadmerne vysoká administratívna záťaž pre prevádzkovateľov lodnej dopravy z dôvodu duplicitného ohlasovania v neharmonizovaných formátoch a v neharmonizovaných rozhraniach v celej EÚ.

Očakávaná vytvorená pridaná hodnota Únie (ex-post): navrhované opatrenie sa vykonáva najefektívnejšie a najúčinnnejšie na úrovni Únie, keďže podstatné výsledky a skutočná harmonizácia si vyžadujú ucelený rámec, ktorý rieši celoeurópske potreby.

1.5.3. *Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti*

Doterajšie skúsenosti s uplatňovaním smernice 2010/65/EÚ spočívajú v tom, že harmonizácia v tejto oblasti sa nedá dosiahnuť prostredníctvom dobrovoľných opatrení. Podobná harmonizácia úspešného ohlasovania prostredníctvom záväzných špecifikácií a IT systémov/aplikácií sa vykonáva napríklad v rámci Colného kódexu Únie (na úrovni EÚ).

1.5.4. *Zlučiteľnosť a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi*

Ciele návrhu sú v súlade s dopravnou politikou EÚ vo všeobecnosti, a najmä s politikou námornej dopravy. Táto iniciatíva podporuje politiku EÚ týkajúcu sa zníženia emisií z odvetvia dopravy a prispieva k plneniu cieľov sociálneho programu EÚ v oblasti dopravy. Návrh je takisto v súlade s cieľmi programu REFIT Komisie týkajúcimi sa administratívnej záťaže a jej zjednodušenia a s celkovými cieľmi Komisie v oblasti konkurencieschopnosti, bezproblémovo fungujúceho vnútorného trhu a digitalizácie.

Návrh prináša pridanú hodnotu najmä umožnením koordinácie požiadaviek na ohlasovanie podľa referenčných právnych aktov. Mechanizmus riadenia zahrnutý v návrhu poskytuje záruku, že zmeny v základných právnych predpisoch budú vhodné a včas zohľadnené v súbore technických údajov a s požadovanými aktualizáciami špecifikácií a softvéru.

Táto iniciatíva je aj naďalej v súlade so smernicou o monitorovacích a informačných systémoch pre lodnú dopravu aj s vykonávaním Colného kódexu Únie, ktorému presne zodpovedá.

Tento návrh dopĺňa aj iniciatívu v oblasti elektronických dokumentov týkajúcu sa prijímania informácií súvisiacich s nákladnou dopravou a osvedčení v digitálnom formáte orgánmi vykonávajúcimi inšpekcie súvisiace s dopravou vo vnútrozemí EÚ.

Rovnako ako aj v prípade iniciatívy v oblasti elektronických dokumentov, harmonizované ohlasovacie prostredie v oblasti námornej dopravy podporí digitalizáciu a zjednodušenie v prospech prevádzkovateľov dopravy; a to aj napriek tomu, že sa tieto dve iniciatívy zaoberajú rôznymi aspektmi požiadaviek na ohlasovanie informácií v rôznych fázach prevádzky nákladnej dopravy. Tieto dva návrhy boli vypracované s osobitným dôrazom na využitie súčinnosti v súvislosti s aspektmi interoperability údajov.

1.6. Trvanie a finančný vplyv

☐ Návrh/iniciatíva s **obmedzeným trvaním**

- ☐ Návrh/iniciatíva je v platnosti od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR
- ☐ Finančný vplyv trvá od RRRR do RRRR

☒ Návrh/iniciatíva s **neobmedzeným trvaním**

- Počiatočná fáza implementácie bude trvať od roku 2020 do roku 2027,
- a potom bude implementácia pokračovať v plnom rozsahu.

1.7. Plánovaný spôsob riadenia

☒ **Priame riadenie** na úrovni Komisie

- ☒ prostredníctvom jej útvarov vrátane zamestnancov v delegáciách Únie;
- ☐ prostredníctvom výkonných agentúr

☐ **Zdieľané riadenie** s členskými štátmi

☐ **Nepriame riadenie** s delegovaním úloh súvisiacich s plnením rozpočtu na:

- ☐ tretie krajiny alebo subjekty, ktoré tieto krajiny určili;
- ☐ medzinárodné organizácie a ich agentúry (uved'te);
- ☐ EIB a Európsky investičný fond;
- ☐ subjekty uvedené v článkoch 208 a 209 nariadenia o rozpočtových pravidlách;
- ☐ verejnoprávne subjekty;
- ☐ súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním verejnej služby, pokiaľ tieto subjekty poskytujú dostatočné finančné záruky;
- ☐ súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktoré poskytujú dostatočné finančné záruky;
- ☐ osoby poverené vykonávaním osobitných činností v oblasti SZBP podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte.
- *V prípade viacerých spôsobov riadenia uved'te v oddiele „Poznámky“ presnejšie vysvetlenie.*

Poznámky

Riadenie zo strany GR MOVE Komisie s technickou podporou expertných subjektov podľa potreby, najmä s podporou DIGIT (v prípade odborných znalostí v oblasti vývoja a prevádzky IT technológií vrátane správneho využívania základných kameňov elektronickej verejnej správy) a EMSA (v súvislosti s konkrétnymi námornými ohlasovacími vstupmi). EMSA by túto prácu vykonávala v súlade so súčasným nariadením o EMSA a neudelila by sa jej právomoc na dodatočné úlohy patriace mimo tých pracovných oblastí, ktoré sú súčasťou jej súčasného mandátu. Existujúce personálne zdroje by sa využívali bežným spôsobom.

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Opatrenia týkajúce sa monitorovania a predkladania správ

Uved'te časový interval a podmienky.

Podávanie správ zo strany členských štátov o fungovaní softvéru – pravidelná výmena v rámci riadenia (expertná skupina a podskupiny).

Prieskumy medzi prevádzkovateľmi lodnej dopravy na účely monitorovania skutočného vplyvu opatrenia.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. Odôvodnenie spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a navrhovanej stratégie kontroly

S cieľom kontrolovať náklady (úspora z rozsahu) a znížiť záťaž pre členské štáty a zároveň zaručiť skutočnú harmonizáciu rozhrania a súboru údajov sa navrhuje, aby sa vývoj IT technológií vykonával na úrovni EÚ (uzatváranie zmlúv o službách IKT), pričom by bol riadený Komisiou s cieľom kontrolovať účinnosť. Očakáva sa, že tento spôsob riadenia vytvorí nízku mieru chybovosti a vysokú transparentnosť pre členské štáty, ktoré sa zapoja do monitorovacej expertnej skupiny. Toto opatrenie má vysokú zložitosť z hľadiska IKT a bude si vyžadovať koordináciu medzi jednotlivými oblasťami politiky v rámci Komisie; má však nízku rozpočtovú zložitosť a z hľadiska riadenia a vykonávania zmlúv prináša len malé riziká.

2.2.2. Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly vytvorených na ich zmiernenie

Riziká týkajúce sa bezpečnosti a kybernetických incidentov (kontinuita podnikania)

Riziko nevykonávania/nesynchronizácie (nedodržiavanie predpisov členskými štátmi)

2.2.3. Odhad a zdôvodnenie nákladovej efektívnosti kontrol (pomer „nákladov na kontrolu ÷ hodnoty súvisiacich riadených finančných prostriedkov“) a posúdenie očakávaných úrovni rizika chyby (pri platbe a pri uzávierke)

Nízke náklady na kontrolu: obmedzený počet zmlúv a nízka kontrolná záťaž.

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Uved'te existujúce alebo plánované preventívne a ochranné opatrenia, napr. opatrenia založené na stratégii boja proti podvodom.

GR MOVE zaviedlo organizačnú štruktúru a systémy vnútornej kontroly, ktoré sú vhodné na dosiahnutie jeho cieľov politiky a kontroly. Cieľom týchto postupov vnútornej kontroly je zabezpečiť primerané riadenie rizík týkajúcich sa zákonnosti a riadnosti príslušných operácií. Celkový kontrolný systém GR MOVE zabezpečí efektívnosť a nákladovú účinnosť kontrol, najmä pomocou stratégie GR MOVE v oblasti boja proti podvodom vypracovanej na základe metodiky poskytnutej úradom OLAF.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

- Existujúce rozpočtové riadky

V poradií, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	1a: Konkurencieschopnosť pre rast a zamestnanosť	DRP/NRP ¹⁸	krajín EZVO ¹⁹	kandidátskych krajín ²⁰	tretích krajín	v zmysle článku 21 ods. 2 písm. b) nariadenia o rozpočtových pravidlách
	06 02 05: Podporné činnosti pre európsku dopravnú politiku a práva cestujúcich vrátane komunikačných činností	DRP	NIE	NIE	NIE	NIE

- Požadované nové rozpočtové riadky: Neuplatňuje sa

V poradií, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo [Okruh.....]	DRP/NRP	krajín EZVO	kandidátskych krajín	tretích krajín	v zmysle článku 21 ods. 2 písm. b) nariadenia o rozpočtových pravidlách
	[XX.YY.YY.YY]		ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE

¹⁸ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky/NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

¹⁹ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

²⁰ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálne kandidátske krajiny západného Balkánu.

3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky

Závazky navrhnuté na rok 2020 (4,339 milióna EUR) budú pokryté pridelenými finančnými prostriedkami, ktoré sa už predpokladajú vo finančnom pláne na rok 2020.

Upozornenie: Odhadovaný vplyv na výdavky a personálne obsadenie na rok 2021 a nasledujúce roky v tomto legislatívnom finančnom výkaze sa pridáva na ilustračné účely a nie sú ním dotknuté pripravované návrhy Komisie týkajúce sa budúceho viacročného finančného rámca vrátane zdrojov financovania tejto iniciatívy.

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca			Číslo 1a	Názov Konkurencieschopnosť pre rast a zamestnanosť						
GR 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	SPOLU
•Operačné rozpočtové prostriedky										
06 02 05: Podporné činnosti pre európsku dopravnú politiku a práva cestujúcich vrátane komunikačných činností	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
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na implementáciu osobitných programov ²¹										
Číslo rozpočtového riadka		(3)	-	-	-	-	-	-	-	-
Rozpočtové prostriedky pre GR MOVE	Závazky	=1+1a +3	4,339			1,676		1,046		7,061

²¹ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie implementácie programov a/alebo akcií EÚ (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

SPOLU	Platby	=2+2a +3	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
--------------	--------	-------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

•Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	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
•Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na implementáciu osobitných programov SPOLU			(6)	-	-	-	-	-	-	-
Rozpočtové prostriedky OKRUHU 1a viacročného finančného rámca SPOLU	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

Ak má návrh/iniciatíva vplyv na viaceré okruhy: neuplatňuje sa

•Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závazky	(4)								
	Platby	(5)								
•Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na implementáciu osobitných programov SPOLU			(6)							
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 4 viacročného finančného rámca SPOLU (referenčná suma)	Závazky	=4+ 6								
	Platby	=5+ 6								

Okruh viacročného finančného rámca	5	„Administratívne výdavky“
---	----------	---------------------------

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

		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	SPOLU
GR MOVE									
•Ľudské zdroje		0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
•Ostatné administratívne výdavky									
GR MOVE SPOLU	Rozpočtové prostriedky	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 5 viacročného finančného rámca SPOLU	(Závázky spolu = Platby spolu)	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
--	--------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

		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	SPOLU
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 5 viacročného finančného rámca SPOLU	Závázky	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 vplyv na operačné rozpočtové prostriedky

- ☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov
- ☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Uveďte ciele 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		SPOLU	
	VÝSTUPY																	
	Druh ²²	Priemerné náklady	Nie	Náklad y	Nie	Náklad y	Nie	Náklad y	Nie	Náklad y	Nie	Náklad y	Nie	Náklad y	Nie	Náklad y	Celkov ý počet	Nákla dy spolu
CIEL: Poskytovanie a udržiavanie harmonizovaného softvéru a špecifikácií pre harmonizované rozhranie, postupy a																		
Harmonizovane rozhrania, postupy a súbory údajov	Náklady na softvér			0,189		0,234		0,185		0,119		0,116		0,076		0,071		0,990
	Prevádzkové služby			0,378		0,468		0,371		0,238		0,232		0,152		0,141		1,981
	Služby týkajúce sa riadenia zainteresovaných strán			0,567		0,701		0,555		0,356		0,348		1,228		0,212		2,967
	Technické špecifikácie			0,151		0,187		0,148		0,095		0,093		0,061		0,057		0,792
	Infraštruktúry			0,063		0,078		0,062		0,040		0,039		0,025		0,024		0,330

²²

Výstupy znamenajú dodané produkty a služby (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

Špecifický cieľ č. 1 medzisúčet		1 349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061
NÁKLADY SPOLU		1 349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061

3.2.3. Odhadovaný vplyv na administratívne rozpočtové prostriedky

3.2.3.1. Zhrnutie

- ☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie rozpočtových prostriedkov administratívnej povahy
- ☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie rozpočtových prostriedkov administratívnej povahy, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

	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	SPOLU
--	---------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-------

OKRUH 5 viacročného finančného rámca								
Ludské zdroje	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
Ostatné administratívne výdavky	-	-	-	-	-	-	-	-
Medzisúčet OKRUHU 5 viacročného finančného rámca	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038

Mimo OKRUHU 5²³ viacročného finančného rámca								
Ludské zdroje	-	-	-	-	-	-	-	-
Ostatné administratívne výdavky	-	-	-	-	-	-	-	-
Medzisúčet mimo OKRUHU 5 viacročného finančného rámca	-	-	-	-	-	-	-	-

SPOLU	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
--------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Rozpočtové prostriedky potrebné na ľudské zdroje a na ostatné administratívne výdavky budú pokryté rozpočtovými prostriedkami GR, ktoré už boli pridelené na riadenie akcie a/alebo boli prerozdelené v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania zdrojov a v závislosti od obmedzení.

²³

Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie implementácie programov a/alebo akcií EÚ (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

3.2.3.2. Odhadované potreby ľudských zdrojov

- ☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.
- ☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie ľudských zdrojov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

odhady sa vyjadrujú v jednotkách ekvivalentu plného pracovného času

	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
•Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)							
XX 01 01 01 (ústredie a zastúpenia Komisie)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 01 02 (delegácie)							
XX 01 05 01 (nepriamy výskum)							
10 01 05 01 (priamy výskum)							
•Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času: FTE)²⁴							
XX 01 02 01 (ZZ, VNE, DAZ z celkového balíka prostriedkov)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 02 02 (ZZ, MZ, VNE, DAZ, PED v delegáciách)							
XX 01 04 yy ²⁵	- ústredie						
	- delegácie						
XX 01 05 02 (ZZ, VNE, DAZ – nepriamy výskum)							
10 01 05 02 (ZZ, DAZ, VNE – priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uved'te)							
SPOLU	4	4	4	4	4	4	4

XX predstavuje príslušnú oblasť politiky alebo rozpočtovú hlavu.

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté zamestnancami GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	Monitorovanie politiky, mechanizmus riadenia (riadenie zainteresovaných strán) a koordinácia projektov (činnosti riadenia programu)
Externí zamestnanci	Podpora práce v oblasti monitorovania politiky, mechanizmu riadenia a koordinácie projektov (podporné činnosti programu)

²⁴ ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii.

²⁵ Čiastkový strop pre externých zamestnancov financovaných z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

3.2.4. *Súladi s platným viacročným finančným rámcom*

- ☒ Návrh/iniciatíva je v súlade s platným viacročným finančným rámcom.
- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje zmenu v plánovaní príslušného okruhu vo viacročnom finančnom rámci.

Vysvetlite požadovanú zmenu v plánovaní a uveďte príslušné rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

Neuplatňuje sa: rozpočtový riadok týkajúci sa podpory politiky – nevyžaduje sa žiadna zmena v plánovaní

- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje, aby sa použil nástroj flexibility alebo aby sa uskutočnila revízia viacročného finančného rámca.

Vysvetlite potrebu a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

neuplatňuje sa

3.2.5. *Príspevky od tretích strán*

- Návrh/iniciatíva nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami.

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

- ☒ Návrh/iniciatíva nemá žiadny finančný vplyv na príjmy.
- ☐ Návrh/iniciatíva má tento finančný vplyv:
 - ☐ na vlastné zdroje
 - ☐ na rôzne príjmy

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Rozpočtový riadok príjmov:	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v bežnom rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy ²⁶						
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
Článok								

V prípade rôznych pripísaných príjmov uveďte príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

--

Uveďte spôsob výpočtu vplyvu na príjmy.

--

²⁶

Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 25 % na náklady na výber.