



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 8. 7. 2013
COM(2013) 510 final

OZNÁMENIE KOMISIE

Jednotný dopravný priestor pre lodnú dopravu Blue Belt

OZNÁMENIE KOMISIE

Jednotný dopravný priestor pre lodnú dopravu Blue Belt

1. Úvod

Európska únia je od námornej dopravy mimoriadne závislá, či už ide o obchod so zvyškom sveta, alebo jej vlastný vnútorný trh. 74 %¹ dovážaného a vyvážaného tovaru a 37 %² obchodu v rámci Únie prechádza námornými prístavmi. V porovnaní s inými spôsobmi dopravy má námorná doprava také výhody, akými sú napríklad nižšie náklady a menší vplyv na životné prostredie, keď sa vezme do úvahy objem nákladu na palube.

Pre zbytočné administratívne požiadavky sa však lodná doprava nie vždy využíva naplno.

Článok 28 ZFEÚ umožňuje voľný pohyb tovaru Únie³ v rámci colného územia EÚ. Keď však plavidlá opúšťajú pobrežné vody členských štátov⁴, táto situácia sa vníma, akoby prekračovali vonkajšie hranice EÚ, a plavba medzi prístavmi v dvoch rôznych členských štátoch sa teda považuje za opustenie colného územia EÚ. Tak plavidlo musí podstúpiť colné formality pri vyplávaní z východiskového prístavu, ako aj pri vstupe do cieľového prístavu, a to aj vtedy, ak oba prístavy patria do EÚ. Hoci tieto postupy majú hospodárske, bezpečnostné, ochranné a finančné opodstatnenie, sú nákladné a vedú k zdržaniam, ktoré lodnú dopravu v porovnaní s inými druhmi dopravy znevýhodňujú, pokiaľ ide o pohyb tovaru Únie v rámci vnútorného trhu EÚ.

Ak sa má podporiť intenzívnejšie využívanie príbrežnej námornej dopravy a námorného obchodu medzi prístavmi EÚ, úsilie by sa malo zamerať najmä na znižovanie nákladov, ako aj zjednodušovanie všetkých administratívnych postupov.

Vytvorením skutočného vnútorného trhu pre tovar Únie prepravovaný na palube plavidiel by sa posilnilo konkurenčné postavenie lodnej dopravy v porovnaní s inými druhmi dopravy a celé hospodárstvo, keďže by sa zefektívnil logistický reťazec, čím by sa doplnili už prijaté opatrenia na uľahčenie obchodu. Je dôležité vytvoriť všetkým druhom dopravy rovnaké podmienky.

Medzi existujúce opatrenia na uľahčenie obchodu patrí schéma pravidelnej námornej dopravy na zjednodušenie colných postupov plavidlám, ktoré pravidelne vstupujú do prístavov EÚ a prevážajú najmä tovar Únie. Podľa zástupcov odvetvia námornej dopravy však iba 10 až 15 % námornej dopravy prebieha v rámci tejto schémy, pričom najčastejšie ide o trajekty. Keďže veľká väčšina plavidiel prepravuje tovar Únie spolu s tovarom, ktorý nie je tovarom Únie, a často sa zastavuje v rôznych prístavoch v Únii aj mimo nej (napr. v Nórsku, severnej Afrike či Rusku), skutočné

¹ Zdroj: ESPO, European Port Performance Dashboard, 2012.

² Zdroj: Eurostat.

³ Tovar Únie je tovar, ktorý je výlučne získaný na colnom území EÚ, ktorý bol dovezený z tretích krajín a prepustený do voľného obehu, alebo ktorý bol získaný alebo vyrobený v EÚ z tovaru spĺňajúceho definície predchádzajúcich kategórií. Tovar, ktorý nie je tovarom Únie, je iný tovar, najmä tovar dovezený z tretích krajín, ale neprepustený do voľného obehu. (článok 29 ZFEÚ)

⁴ Pobrežné vody alebo pobrežné more je pásmo pobrežných vôd ťahnuce sa najviac 12 námorných míľ (~ 22 km) od pobrežnej línie (zvyčajne meranej od priemernej úrovne najnižšieho stavu vody za odlivu) pobrežného štátu. Považuje sa za zvrchované územie štátu. (Dohovor Organizácie Spojených národov o morskom práve, 1982)

zjednodušenie musí pokryť takýto druh lodnej prepravnej služby, ak sa má naplno využiť potenciál námornej dopravy.

Toto oznámenie preto vytvára politický rámec pre Blue Belt – koncept, ktorý Rada podporila v roku 2010⁵ s cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť odvetvia námornej dopravy tým, že plavidlám sa umožní voľne pôsobiť v rámci vnútorného trhu EÚ za minimálnej byrokracie, čo zahŕňa aj zjednodušenie a harmonizáciu opatrení pre námornú dopravu z prístavov tretích krajín. Na dosiahnutie týchto cieľov sa v oznámení predstavujú dve potrebné právne opatrenia na zmenu vykonávacích ustanovení Colného kódexu (VUCK), z ktorých jedno už bolo predložené príslušnému výboru v júni 2013 a druhé bude navrhnuté do konca roka.

2. KONTEXT

V oznámení a akčnom pláne Komisie so zreteľom na vytvorenie **európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok**⁶ bola za jednu z kľúčových prekážok v rozvoji námornej dopravy označená zložitosť administratívnych postupov. Akčný plán obsahoval krátkodobé i strednodobé opatrenia, ako aj odporúčania členským štátom. V súvislosti s colníctvom sa v ňom zdôraznila potreba zjednodušiť formality plavidlám prepravujúcim tovar vo voľnom obehú medzi prístavmi EÚ a uľahčiť situáciu plavidlám vstupujúcim do prístavu v tretej krajine alebo vo voľnej zóne.

Ako súčasť akčného plánu Komisia prijala **nariadenie (EÚ) č. 177/2010**⁷, ktorým sa zavádzajú zjednodušené postupy pre tzv. „pravidelnú námornú dopravu“ (PND), ktoré vykonávajú oprávnené spoločnosti. Ďalšou súčasťou akčného plánu je **iniciatíva e-Maritime** na podporu používania vyspelých informačných technológií v odvetví námornej dopravy posilňovaním interoperability a uľahčovaním elektronickej komunikácie medzi jednotlivými aktérmi v námornej doprave. Prvým krokom vo vykonávaní iniciatívy e-Maritime je **smernica 2010/65/EÚ**⁸, podľa ktorej sa ohlasovacie formality vyžadované od lodí zasielajú a vymieňajú elektronicky cez vnútroštátne kontaktné miesta (VKM).

V širšom kontexte **biela kniha z roku 2011 o budúcnosti dopravy**⁹ (Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“) hlása myšlienku skutočného jednotného európskeho dopravného priestoru, z ktorého sa majú odstrániť všetky zvyšné prekážky medzi druhmi dopravy a medzi hranicami. V bielej knihe sa predovšetkým vyzýva na vytvorenie „modrého pásma“ (Blue Belt) v moriach okolo Európy, ktorý by lodiam plaviacim sa medzi prístavmi EÚ zjednodušil formality.

3. „MODRÉ PÁSMO“ – NÁSTROJ DOSTAVBY VNÚTORNÉHO TRHU NÁMORNEJ DOPRAVY

3.1. Cieľ „modrého pásma“

Administratívne zaťaženie lodných dopravcov a ich zákazníkov a prestoje v prístavoch majú negatívny vplyv na konkurencieschopnosť odvetvia. Efektívnosť

⁵ O tejto téme sa diskutovalo počas belgického predsedníctva na neformálnom zasadnutí Rady pre dopravu v Antverpách 15. a 16. septembra 2010, z ktorého vzišli závery Rady z 2. decembra 2010 o „úplnom začlenení vodnej dopravy do dopravných a logistických reťazcov EÚ“.

⁶ KOM(2009) 10 v konečnom znení.

⁷ Ú. v. EÚ L 52, 3.3.2010.

⁸ Ú. v. EÚ L 283, 29.10.2010.

⁹ KOM(2011) 144 v konečnom znení.

postupov colného konania pre tovar prepravovaný medzi prístavmi EÚ má značný vplyv na včasný a efektívny priebeh obchodovania medzi spoločnosťami a podnikmi v EÚ. Dodatočné náklady buď znáša lodný dopravca, čím sa ekonomicky zaťažuje trh, na ktorom je čoraz viac konkurentov, alebo sa prenášajú na zákazníkov, a tak spotrebitelia v EÚ musia platiť viac.

„Modré pásmo“ je oblasť, v ktorej plavidlá môžu voľne pôsobiť v rámci vnútorného trhu EÚ za minimálneho administratívneho zaťaženia, pričom sa dbá na bezpečnosť, spoľahlivosť, ochranu životného prostredia, ako aj daňové a colné politiky, a to využívaním kapacít námornej dopravy, pokiaľ ide o monitorovanie a podávanie správ (v súvislosti s procesmi, postupmi a informačnými systémami).

Jeho hlavným cieľom je zlepšiť konkurencieschopnosť odvetvia námornej dopravy znižovaním administratívnej záťaže a nákladov. Zatraktívnenie námornej dopravy a najmä pobrežnej námornej dopravy stimuluje zamestnanosť a znižuje environmentálny vplyv dopravy. Skrátka, podporuje skutočný „modrý rast“¹⁰.

Efektívnosť námorných dopravných služieb v rámci EÚ sa zlepší a očakáva sa, že po zavedení opatrení súvisiacich s „modrým pásmom“ sa znížia náklady, čím sa následne posilní konkurencieschopnosť európskych prepravcov, špeditérov a výrobcov; tak sa všetkým druhom dopravy vytvorí rovnaké podmienky. Toto ďalšie uľahčenie prepravy tovaru v rámci EÚ bude dôležité tak z ekonomického, ako aj z environmentálneho hľadiska a v praxi by prinieslo skutočné výsledky.

3.2. Pilotný projekt Blue Belt

Komisia na podporu tejto koncepcie v roku 2011 v spolupráci s Európskou námornou bezpečnostnou agentúrou (EMSA) vyhlásila pilotný projekt Blue Belt. Jeho cieľom bolo predstaviť vnútroštátnym orgánom vrátane colných orgánov potenciálne služby monitorovacieho a informačného systému pre lodnú dopravu SafeSeaNet¹¹, ktorý spravuje EMSA, aby sa im uľahčila práca a zároveň znížila administratívna záťaž v námornej doprave. Monitorovalo sa až 253 plavidiel podieľajúcich sa na pilotnom projekte a colné orgány pred každým príchodom dostali správu s informáciami o trasách, zastávkach v prístavoch a správaní plavidla (napr. o incidentoch na mori).

Hodnotenie projektu bolo opísané v pracovnom dokumente útvarov Komisie¹², ktorý obsahoval aj niekoľko prípadných následných opatrení, ako napríklad rozšírenie monitorovania na všetky plavidlá zabezpečujúce prepravu výlučne v rámci EÚ alebo na plavidlá vstupujúce do prístavov tretích krajín, poskytnutie prístupu k uvedeným informáciám ďalším relevantným orgánom, a to aj prostredníctvom vnútroštátnych kontaktných miest, a rozvíjanie automatizovanejšieho vybavovania formalít pre dopravu v rámci EÚ. O hodnotení aj navrhovaných opatreniach sa diskutovalo na zasadnutí Rady pre dopravu v júni 2012. Ministri dopravy vyjadrili silnú podporu rozvoju projektu Blue Belt a vyzvali Komisiu, aby predložila konkrétne návrhy.

¹⁰ COM(2012) 494 final.

¹¹ SafeSeaNet je systém zriadený smernicou 2002/59/ES v znení zmien, ktorý spravuje a technicky vyvíja EMSA. Kapitánom, operátorom alebo agentom lodí sa v ňom ukladá vykazovacia a oznamovacia povinnosť, čím sa členským štátom umožňuje poskytovanie a získavanie informácií o lodiach a ich nebezpečnom náklade. Okrem iného poskytuje informácie o základných údajoch lode, jej pozícii a statuse, ako aj o čase príchodu a odchodu, ďalej správy o incidentoch a podrobnosti o nebezpečnom náklade.

¹² SWD(2012) 145 final.

Pilotný projekt Blue Belt ukázal, že colným orgánom by sa mohli poskytnúť užitočné informácie o plavbách lodí. Colné orgány však poukázali na to, že okrem informácií o plavidlách by sa mali poskytovať aj informácie o prepravovanom tovare, a najmä o jeho statuse (či ide o tovar Únie alebo nie). Toto rozlíšenie umožňuje colným orgánom zabezpečiť primeraný colný dohľad nad tovarom, ktorý nie je tovarom Únie, a zároveň uľahčiť postupy, pokiaľ ide o tovar Únie.

3.3. Akt o jednotnom trhu II

Komisia 3. októbra 2012 navrhla vo svojom oznámení „Akt o jednotnom trhu II: Spoločne za nový rast“¹³ súbor opatrení, aby sa ďalej rozvíjal jednotný trh a využíval jeho potenciál v úlohe hnacej sily rastu. Blue Belt bol zaradený medzi kľúčové opatrenia a uviedlo sa, že má pozostávať z balíka s legislatívnymi i nelegislatívnymi iniciatívami, ktorých cieľom bude znížiť administratívnu záťaž námornej dopravy v rámci EÚ na úroveň, ktorá by bola porovnateľná s ostatnými spôsobmi dopravy (letecká, železničná a cestná).

Toto kľúčové opatrenie súvisí aj s preskúmaním prístavnej politiky¹⁴, ktoré bolo prijaté 23. mája 2013. Preskúmanie dopĺňa ciele iniciatívy Blue Belt. Jeho zámerom je podporovať konkurencieschopnosť európskych námorných prístavov a uvoľniť ich potenciál rastu. Preskúmanie zároveň ukladá požiadavku, aby sa pri diskusiách o efektívnosti administratívnych postupov v prístavoch a, ak je to vhodné, o možných opatreniach na ich zjednodušenie poskytol priestor na vyjadrenie zainteresovaným stranám a orgánom verejnej správy pôsobiacim v okolí prístavu.

4. BALÍK BLUE BELT

Komisia sa domnieva, že ak má balík Blue Belt prinášať rýchle a skutočné praktické výsledky, mal by obsahovať dve opatrenia, a to posilnenie schémy pravidelnej námornej dopravy a, berúc do úvahy hospodársku realitu, zjednodušujúci mechanizmus pre plavidlá, ktoré vstupujú aj do prístavov tretích krajín. Vykonávanie tohto rozšíreného konceptu Blue Belt navyše podporí aj plánovaná revízia smernice 2002/59/ES o monitorovacích a informačných systémoch pre lodnú dopravu¹⁵ a vykonávanie smernice o ohlasovacích formalitách.

4.1. Súčasná situácia

4.1.1. Súčasná zjednodušenia

Tovar Únie na palube lodí, ktoré počas plavby opustia pobrežné vody členských štátov, ktoré patria do colného územia Únie, stráca svoj status tovaru Únie a podlieha určitým postupom bez ohľadu na to, či sa pohybuje len medzi prístavmi EÚ alebo nie. To znamená, že ak sa napríklad tovar Únie preváža medzi Tallinnom a Lisabonom na kamióne, plne využíva výhody jednotného trhu¹⁶, zatiaľ čo ak sa ten istý tovar medzi Tallinnom a Lisabonom preváža na palube plavidla, vníma sa, akoby prekonal medzinárodnú plavbu.

Platná legislatíva už stanovuje zjednodušenie pre tovar prepravovaný v rámci územia EÚ prostredníctvom postupov pravidelnej námornej dopravy. Takýto tovar sa

¹³ COM(2012) 573 final.

¹⁴ COM(2013) 296 final a COM(2013) 295 final.

¹⁵ Ú. v. ES L 208, 27.6.2002.

¹⁶ Pod podmienkou, že kamión neopustí colné územie EÚ a trasa nevedie napríklad cez Kaliningrad alebo Ukrajinu.

považuje za tovar Únie, pokiaľ nie je stanovené inak. Aby prevádzkovateľ získal oprávnenie, musia byť splnené určité podmienky:

- plavidlá môžu premávať iba medzi prístavmi EÚ na vopred definovanej trase;
- musia mať predchádzajúce povolenie.

Aj tovar, ktorý nie je tovarom Únie, sa môže prevážať na palube plavidiel pravidelnej námornej dopravy, ale podlieha vonkajšiemu tranzitnému režimu Spoločenstva¹⁷, aby sa zaistil colný dohľad. Na tento účel môžu obchodníci využívať zjednodušené postupy, pri ktorých sa využíva zoznam tovaru. Dopravcovia často siahajú po takomto riešení. Týmto nie je dotknuté uplatňovanie kontrol na iné účely vrátane tých, ktoré sa vzťahujú na ochranu zvierat, verejného zdravia alebo zdravia rastlín Únie.

Je na lodnom dopravcovi, aby sa rozhodol, či sa bude podľa svojich individuálnych potrieb uchádzať o zahrnutie do schémy pravidelnej námornej dopravy. Takéto rozhodnutie sa bude zakladať na praktických výhodách v závislosti od toho, či plavidlá prevážajú najmä tovar Únie (v tomto prípade pravidelná námorná doprava môže byť vhodnou alternatívou, keďže sa nepožaduje nijaký dôkaz o tom, či má tovar status tovaru Únie) alebo najmä tovar, ktorý nie je tovarom Únie (v tomto prípade pravidelná námorná doprava nemusí byť vhodnou alternatívou, pretože ak plavidlo pôsobí mimo nej, nemá povinnosť používať tranzitný režim).

4.1.2. *Existujúce informačné systémy používané na zber colných informácií z lodí*

EÚ prijala opatrenia, na základe ktorých sa od členských štátov vyžaduje, aby zaviedli „vnútroštátne kontaktné miesta“ s cieľom umožniť obchodníkom odosielať informácie prostredníctvom jednotného rozhrania a splniť tak všetky dovozné a vývozné regulačné požiadavky.

Prvým krokom smerom k vytvoreniu vnútroštátnych kontaktných miest bolo zavedenie projektu elektronického colníctva. Cieľom tohto projektu, ktorý vzišiel z rozhodnutia č. 70/2008¹⁸, je nahradiť papierové doklady v colných režimoch elektronickými, ktoré by sa používali v celej EÚ, a tým vytvoriť efektívnejšie a modernejšie colné prostredie. Colné informácie týkajúce sa výsledkov zdravotných kontrol by sa mohli získať z obchodného kontrolného a expertného systému zavedeného rozhodnutím 2002/459/ES¹⁹, ktorý vytvára transeurópsku sieť pre oznamovanie, certifikáciu a monitorovanie dovozu a vývozu sanitárnych a fytosanitárnych výrobkov a obchodovania s nimi. Okrem toho sa v nariadení (ES) č. 648/2005²⁰ zaviedla analýza rizika ako základ colných kontrol v záujme zlepšenia ich účinnosti a efektívnosti vo všetkých oblastiach (ochrana, bezpečnosť, dane).

Vnútroštátne colné orgány navyše od roku 2011 vyvíjajú a prevádzkujú systémy kontroly dovozu²¹, prostredníctvom ktorých prijímajú automatizované predbežné

¹⁷ Tento režim je vymedzený v článku 91 ods. 1 Colného kódexu Spoločenstva. Umožňuje najmä pohyb tovaru, ktorý nie je tovarom Spoločenstva, z jedného miesta na druhé v rámci colného územia bez toho, aby takýto tovar podliehal dovozným clám a iným poplatkom alebo opatreniam obchodnej politiky.

¹⁸ Ú. v. EÚ L 23, 26.1.2008.

¹⁹ Ú. v. ES L 159, 17.6.2002, s. 27.

²⁰ Ú. v. EÚ L 117, 4.5.2005.

²¹ Systém kontroly dovozu, teda systém elektronickej výmeny informácií na základe spoločných špecifikácií, slúži na spracovanie colných vyhlásení pred príchodom a prepájanie informácií s analýzou rizík.

colné vyhlásenia o vstupe²², a to najmä na účely posudzovania rizika pre bezpečnosť a ochranu. Predbežné colné vyhlásenia o vstupe podávajú zodpovedné strany na prvom colnom úrade vstupu v EÚ v prípade plavidiel, ktoré vyplávali z prístavov v tretích krajinách. Interoperabilita systémov kontroly dovozu už umožňuje colniciam na prvom mieste vstupu odosielať výsledky analýzy rizika pre bezpečnosť a ochranu colným úradom v iných členských štátoch, ktorých prístavy sú uvedené v predbežných colných vyhláseniach o vstupe.

Účelom smernice 2010/65/EÚ o ohlasovacích formalitách, ktoré musia spĺňať lode plávajúce do prístavov a/alebo z prístavov členských štátov, je „zjednodušiť a harmonizovať administratívne postupy uplatňované v námornej doprave prostredníctvom šandardizácie elektronického prenosu informácií a racionalizácie ohlasovacích formalít“. V smernici sa vyžaduje, aby členské štáty do 1. júna 2015 zriadili vnútroštátne kontaktné miesta, ktoré budú prijímať oznámenia o zastávkach lodí v prístavoch. Keďže informácie bude stačiť predložiť iba raz, príslušné správne orgány, ako napríklad colnice a úrady hraničnej kontroly, si ich budú musieť vymieňať.

Na tieto účely bola smernica o ohlasovacích formalitách prepojená so smernicou o monitorovacích a informačných systémoch pre lodnú dopravu, najmä pokiaľ ide o využívanie a rozvoj platformy SafeSeaNet v tejto súvislosti. Aby sa efektívne využili existujúce zdroje a investície, predišlo duplicitu a tam, kde je to možné, znížila administratívna záťaž pre priemysel a zainteresované správne orgány, systém SafeSeaNet by sa mal využívať aj na doplnkovú výmenu informácií v záujme hladšieho chodu námornej dopravy. Na dosiahnutie tohto cieľa by systém mal byť interoperabilný s inými systémami slúžiacimi na monitorovanie a vykazovanie správ. Celkovým cieľom je zaručiť monitorovanie plavidiel v rámci systému (alebo vzájomne prepojených systémov) tak, aby sa vychádzalo v ústrety rozličným požiadavkám na vnútroštátnej úrovni, úrovni EÚ i medzinárodnej úrovni a aby sa umožnilo vytvorenie európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok.

Informácie týkajúce sa nákladu, ktoré požadujú colné a iné orgány, sa zbierajú prostredníctvom vyhlásenia o náklade označovaného ako „zoznam tovaru“, ktoré predkladá lodný dopravca. Napriek tomu, že v dohovore FAL²³ bolo prijaté šandardizované vyhlásenie o náklade a že existuje elektronický formát, ktorý odporúča Svetová colná organizácia, členské štáty nemajú nijakú harmonizovanú štruktúru pre zoznamy nákladu, ktorá by sa dala používať v elektronických administratívnych systémoch colného konania.

4.2. Budúce prostredie Blue Belt

4.2.1. Vylepšenia konceptu pravidelnej námornej dopravy

Prevádzku pravidelnej námornej dopravy musia vopred schváliť colné orgány. Žiadosť sa musí predložiť colným orgánom členského štátu, na území ktorého má dopravca sídlo, alebo, ak táto podmienka nie je splnená, na území ktorého má regionálnu pobočku. Povoľujúci colný orgán žiada o súhlas colných orgánov príslušných členských štátov, t. j. tých členských štátov, do ktorých prístavov chce dopravca vstúpiť. Ak chce dopravca doplniť nové prístavy v iných členských štátoch, musí sa začať nový povoľovací postup.

²² Predbežné colné vyhlásenie o vstupe je vyhlásenie uvedené v článku 36a Colného kódexu, ktoré sa predkladá v prípade tovaru dovážaného na colné územie Únie.

²³ Dohovor FAL je Dohovor o uľahčení medzinárodnej námornej dopravy prijatý Medzinárodnou námornou organizáciou 9. apríla 1965 v zmenenom znení.

V roku 2012 sa proces podávania žiadostí o prevádzku pravidelnej námornej dopravy a následné riadenie udeľovania povolení aktualizovali a zefektívnili, a to najmä využívaním elektronického informačného a komunikačného systému. Postup udeľovania povolení sa urýchlil vďaka skráteniu fázy konzultácií zo 60 na 45 dní a zjednodušila sa aj následná registrácia plavidiel a trás.

Napriek preukázanému prínosu týchto zjednodušení odvetvie lodnej dopravy stále považuje postup povoľovania prevádzky pravidelnej námornej dopravy za ťažkopádny a nedostatočne pružný, v dôsledku čoho sa o ňu ešte mnoho dopravcov neuchádza. Preto by sa mohlo pristúpiť k niektorým ďalším zmenám, ktoré by zlepšili, urýchlili a spružnili postup povoľovania prevádzky PND.

V záujme zavedenia ďalších zjednodušení schémy pravidelnej námornej dopravy Komisia v júni 2013 predložila príslušnému výboru zmenu súčasných vykonávacích ustanovení Colného kódexu²⁴ (VUCK).

Zmena zahŕňa:

- Urýchlenie povoľovacieho obdobia ďalším skrátením konzultačného obdobia medzi členskými štátmi na 15 dní.
- Jeho rozšírením na budúce vstupy do prístavov. V súčasnosti prevádzkovatelia, ktorí žiadajú o povolenie prevádzkovať pravidelnú námornú dopravu, musia uviesť členské štáty, ktorých sa doprava týka. Ak si následne želajú rozšíriť pôsobnosť v inom členskom štáte, vyžaduje sa ďalšia konzultácia. Ak by sa žiadateľom okrem tých členských štátov, v ktorých sa prevádzka skutočne plánuje, povolilo uviesť aj členské štáty, v ktorých sa prevádzka možno zavedie v budúcnosti, ušetril by sa čas, keď k takejto obchodnej situácii naozaj dôjde.

Uľahčenie prostredníctvom Blue Belt – Príklad 1

Prevádzkovateľ, ktorý chce ponúkať pravidelnú námornú dopravu medzi Felixstowe v Spojenom kráľovstve, Rotterdamom v Holandsku a Kodaňou v Dánsku, pričom v budúcnosti zvažuje aj eventuálnu dopravu do Gdansku v Poľsku, bude môcť ťažiť z vylepšenej schémy pravidelnej námornej dopravy. Prevádzkovateľ bude musieť požiadať colné orgány Spojeného kráľovstva o povolenie na prevádzku tejto dopravy a bude mať možnosť navyše uviesť, v ktorých členských štátoch v budúcnosti zvažuje pôsobenie – v tomto prípade v Poľsku. Orgány Spojeného kráľovstva oslovia všetky príslušné colné orgány, t. j. orgány v Holandsku, Dánsku a Poľsku, a požiadajú ich o súhlas s udelením povolenia. Členské štáty budú mať na odpoveď maximálne 15 dní (namiesto súčasných 45 dní). Povolenie sa následne udelí a prevádzkovateľ bude môcť začať prevádzkovať dopravu v pomerne krátkom čase. Ak si prevádzkovateľ neskôr želá upraviť ponúkanú dopravu a zahrnúť do nej aj prístav v poľskom Gdansku, možno tak urobiť veľmi jednoducho bez toho, aby sa musel začínať nový povoľovací postup.

4.2.2. eManifest, nástroj na uľahčenie plavby plavidlám, ktoré vstupujú aj do prístavov tretích krajín

Hoci je koncepcia pravidelnej námornej dopravy výhodná, oslovila iba obmedzené množstvo obchodníkov a často nezodpovedá potrebám prepravcov, výrobcov,

²⁴

Nariadenie Komisie (EHS) č. 2454/93 z 2. júla 1993, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EHS) č. 2913/92, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Spoločenstva, Ú. v. ES L 253, 11.10.1993.

dovozcov a vývozcov, ani potrebám obchodu a priemyslu. Keďže podmienky na udelenie povolenia a prevádzku spĺňajú iba plavby v rámci EÚ, lode, ktoré sa zúčastňujú na obchode v rámci EÚ, ale vstupujú aj do zahraničných prístavov, sú vylúčené z rozsahu pôsobnosti tejto schémy. Odhaduje sa, že iba 10 až 15 % námornej dopravy prebieha v rámci schémy pravidelnej námornej dopravy, pričom najčastejšie ide o trajekty. Keďže veľká väčšina plavidiel prepravuje tovar Únie spolu s tovarom, ktorý nie je tovarom Únie, a často sa zastavuje v rôznych prístavoch v Únii aj mimo nej (napr. v Nórsku, severnej Afrike či Rusku), skutočné zjednodušenie musí pokryť takýto druh lodnej prepravnej služby, ak sa má naplno využiť potenciál námornej dopravy.

Aby sa stanovil vhodný colný dohľad, musí byť vopred známy status tovaru prevázaného na palube (t. j. či ide o tovar Únie alebo nie, či ide o tovar určený na vývoz, prípadne či ide o tovar, ktorý má zostať na palube, atď.). Zjednodušenia teda možno dosiahnuť zavedením nástroja na jednoduché poskytovanie požadovaných informácií vrátane informácií, ktoré má lodný dopravca poskytnúť colným orgánom o statuse tovaru. To umožní orgánom určiť postup, ktorý sa má uplatňovať v závislosti od statusu tovaru. Tento nástroj umožní colným orgánom v prístave vykládky, aby zabezpečili rýchle prepustenie tovaru Únie a zároveň zaistili, že tovar, ktorý nie je tovarom Únie, pred prepustením napr. do voľného obehu prejde potrebnými colnými a inými administratívnymi kontrolami, napríklad zdravotnou kontrolou.

Ako praktické riešenie na dosiahnutie tohto cieľa sa javí elektronický zoznam tovaru „eManifest“ s informáciami o statuse tovaru. eManifest by mal podobu harmonizovaného a elektronického zoznamu tovaru a je nástrojom na ďalšie uľahčenie fungovania námornej dopravy pre plavidlá, ktoré vstupujú do prístavov v EÚ i v tretích krajinách.

Keď sa eManifest predloží v jednom z prístavov EÚ, bude v ňom uvedené, či má tovar na palube status tovaru Únie. Ak áno, okrem náhodných kontrol už na tovar Únie nebudú potrebné colné kontroly. To predstavuje značné uľahčenie obchodu z pohľadu prepravcov a lodných dopravcov, ako aj zjednodušenie z pohľadu colných orgánov, ktoré nemusia kontrolovať tovar Únie, pokiaľ nebol určený na náhodnú alebo špecifickú kontrolu.

Tovar naložený v prístavoch tretích krajín by podľa definície nebol tovarom Únie a táto skutočnosť by sa uvádzala aj v eManifeste. Ak navyše plavidlo na ceste medzi dvoma prístavmi EÚ vstúpi do prístavu tretej krajiny, ale tovar Únie zostane na palube, status, ktorý mu bol udelený pri opúšťaní posledného prístavu EÚ, sa nezmení. Okrem toho sa vďaka harmonizovanému eManifestu uľahčí aj overovanie správnosti informácií poskytovaných na celej trase od východiskového prístavu až po cieľový prístav.

eManifest by priniesol aj ďalšie zjednodušenia. Ak by mal prevádzkovateľ príslušné povolenie, mohol by sám potvrdiť status tovaru v eManifeste. Obchodníci, ktorí takéto povolenie nemajú, budú musieť o potvrdenie žiadať colné orgány.

Colné orgány v nasledujúcom prístave EÚ, do ktorého má loď vstúpiť a v ktorom sa má vykladať tovar, musia mať k eManifestu elektronický prístup, keďže status tovaru Únie je zárukou rýchleho prepustenia. Ak sa v eManifeste budú uvádzať aj informácie o náklade poskytnuté v predchádzajúcich prístavoch, do ktorých plavidlo vstúpilo, colné orgány budú mať k dispozícii ďalší spôsob, ako sledovať, či je tovar v

súlade s požiadavkami EÚ, a to nielen z daňového hľadiska, ale aj z hľadiska bezpečnosti a ochrany.

eManifest bude musieť byť v celej EÚ plne zharmonizovaný. Aj informačné systémy musia byť plne interoperabilné, aby sa eManifesty dali ľahko podávať a aby si príslušné orgány mohli vymieňať informácie. Zámerom však nie je vytvoriť nový systém, ktorý by si vyžadoval dodatočné náklady, ale budovať na existujúcich, prípadne v súčasnosti pripravovaných systémoch. Takým systémom sú napríklad vnútroštátne kontaktné miesta pripravované v rámci smernice o ohlasovacích formalitách, vďaka ktorým by si colné správy a ďalšie príslušné orgány mohli eManifest navzájom vymieňať.

Tovar Únie tak bude využívať výhody vnútorného trhu, a to dokonca aj na trasách so zastávkami v prístavoch tretích krajín, zatiaľ čo na tovar, ktorý nie je tovarom Únie, sa budú v plnej miere vzťahovať tie isté požiadavky súladu, ktoré platia v súčasnosti. Colné orgány budú mať väčší priestor na hodnotenie rizika a colné vybavovanie tovaru, ktorý nie je tovarom Únie, zatiaľ čo tovar Únie sa bude môcť pohybovať slobodnejšie.

Komisia v záujme tohto uľahčenia do konca roka 2013 predloží pripravovanú zmenu súčasných vykonávacích ustanovení Colného kódexu (VUCK), ktorá bude zahŕňať aj ustanovenia o zavedení eManifestu. Komisia očakáva, že eManifest by mohol byť v plnej prevádzke od júna 2015. Zmenou sa zohľadní doterajšia práca v súvislosti s vykonávaním smernice o ohlasovacích formalitách, v ktorej sa vyžaduje užšia spolupráca medzi všetkými zúčastnenými stranami na vnútroštátnej úrovni i na úrovni EÚ. Okrem toho sa požiadavky súvisiace s eManifestom musia zohľadniť aj pri revízii smernice o monitorovacích a informačných systémoch pre lodnú dopravu a počas ďalšieho vykonávania smernice o ohlasovacích formalitách.

Uľahčenie prostredníctvom Blue Belt – Príklad 2

Lod' vypláva zo čínskeho Šanghaja a vstúpi do Limassolu na Cypre. Všetok tovar na palube pochádza z tretích krajín. Na základe predbežného colného vyhlásenia o vstupe podaného pred odchodom zo Šanghaja sa vykonalo hodnotenie druhu a úrovne rizika. Akékoľvek prípady, ktoré predstavujú bezprostrednú hrozbu, budú podrobené všetkým nevyhnutným kontrolám, akými sú zdravotné kontroly, bezpečnostné a ochranné kontroly, veterinárne kontroly a pod. Pokiaľ ide o čínsky tovar, ktorý sa vykladá na Cypre, všetky bežné kontroly sa vykonajú tu. Pokiaľ ide o tovar, ktorý zostáva na palube a predstavuje riziko, nie však riziko bezprostrednej hrozby, informácie sa postúpia všetkým členským štátom, cez územia ktorých vedie plánovaná trasa, aby colné orgány v prístavoch vykládky mohli uskutočniť potrebné kontroly. Na loď sa potom naloží tovar EÚ, ktorý sa z Cypru odosiela do francúzskeho Marseille. Vďaka projektu Blue Belt prevádzkovateľ plavidla v Limassole aktualizuje eManifest, v ktorom sa v elektronickej forme uvádza status nákladu (teda ktorý náklad je a ktorý nie je tovarom Únie). Na ceste do Marseille sa plavidlo zastaví v Tangeri, aby vyložilo tovar z Číny a naložilo ďalší tovar. eManifest sa opäť aktualizuje a pokiaľ ide o tovar naložený v Tangeri, predloží sa nové predbežné colné vyhlásenie o vstupe na účely hodnotenia rizika pre bezpečnosť a ochranu. Všetok tovar pochádzajúci z Číny a ďalší tovar naložený v Tangeri sa považuje za tovar, ktorý nie je tovarom Únie. Keď loď dorazí do Marseille, tovar Únie naložený v Limassole, ktorého status bol zaznamenaný do eManifestu, môže colníca rýchlo prepustiť na základe údajov o jeho statuse Únie uvedených v eManifeste. Všetok tovar, ktorý nie je tovarom Únie, sa podrobí príslušným kontrolám, teda ochranným, bezpečnostným, zdravotným, veterinárnym, daňovým atď.

5. PODÁVANIE SPRÁV

Komisia do polovice roka 2016 Európskemu parlamentu a Rade predloží správu o iniciatíve Blue Belt, ktorá bude zahŕňať informácie o jej vykonávaní, účinnosti, vplyve na hospodárstvo EÚ, ďalšom vývoji atď.

Komisia bude o vykonávaní a účinnosti iniciatívy Blue Belt pravidelne informovať aj zainteresované strany.

6. ZÁVER

Pripomínajúc ciele Aktu o jednotnom trhu II smerujúce k vytvoreniu skutočného jednotného trhu námornej dopravy, Komisia potvrdzuje svoj záväzok v plnom rozsahu zrealizovať koncepciu Blue Belt, ako aj rozšírené opatrenia na zjednodušenie, pokiaľ ide o vstup do prístavov tretích krajín.

Komisia preto Európsky parlament a Radu žiada o podporu pri zavádzaní iniciatívy Blue Belt do praxe a obracia sa i na odvetvie lodnej dopravy, aby k tejto snahe prispelo po technickej stránke. Colné a námorné orgány členských štátov by zároveň mali pokračovať v spolupráci a rozvíjať ju, keďže spoločné úsilie je jediným kľúčom k úspechu iniciatívy Blue Belt a, slovami Aktu o jednotnom trhu II, k dosiahnutiu skutočných účinkov v bežnom živote.