

SK

SK

SK



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 21.1.2009

KOM(2009) 10 v konečnom znení

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

**Oznámenie a akčný plán so zreteľom na vytvorenie európskeho priestoru námornej
dopravy bez prekážok**

{KOM(2009) 11 v konečnom znení}

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

Oznámenie a akčný plán so zreteľom na vytvorenie európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok

(Text s významom pre EHP)

1. Úvod

Námorná doprava podlieha zložitým administratívnym postupom, i keď plavidlá premávajú len medzi prístavmi EÚ (námorná doprava v rámci EÚ) a náklad predstavuje len tovar vo voľnom obehú („tovar Spoločenstva“). Dôsledkom toho námorná doprava tovaru v rámci EÚ čelí administratívnym nákladom v súvislosti s dodržiavaním súladu, a preto je menej atraktívnou možnosťou prepravy tovaru na vnútornom trhu.

Tieto postupy obsahujú širokú škálu hlavne právnych predpisov EÚ zahŕňajúcich colné a dopravné predpisy, veterinárne právne predpisy a právne predpisy o ochrane rastlín a formality pre plavidlá, ktoré prichádzajú do alebo odchádzajú z prístavov a väčšina zainteresovaných strán ich určila ako hlavné prekážky námornej dopravy v rámci EÚ.

Keďže sa podobné administratívne postupy nevzťahujú na pozemnú dopravu, veľa zainteresovaných strán takisto naliehavo požadovalo prijatie opatrení v oblasti námornej dopravy.

Vo svojich záveroch o podpore príbrežnej námornej dopravy (SSS) z 11. decembra 2006 Rada zdôraznila najmä potrebu posilniť využívanie SSS a na tento účel zjednodušiť administratívne postupy. Táto požiadavka sa opakovala v záveroch Rady týkajúcich sa lisabonskej stratégie z 12. februára 2007. Koncom roka 2006 Európsky hospodársky a sociálny výbor zopakoval svoju výzvu zrušiť kontroly pre námornú dopravu na vnútorných hraniciach.

Vo svojom strednodobom preskúmaní bielej knihy o dopravnej politike¹ Komisia oznámila vytvorenie európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok. Potreba odstrániť nevýhody námornej dopravy v rámci EÚ v porovnaní s inými druhmi dopravy sa takisto zdôraznila v oznámení v súvislosti s „modrou knihou“ o integrovanej námornej politike². Táto koncepcia je v plnej miere zlučiteľná so stratégiou Komisie pre zjednodušenie právnych predpisov v Európskej únii.

¹ Oznámenie Komisie: „Udržujte Európu v pohybe - Trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent - Strednodobé preskúmanie bielej knihy Európskej komisie o doprave z roku 2001“, KOM(2006) 314.

² Oznámenie: Integrovaná námorná politika Európskej únie – KOM(2007) 575, 10.10.2007.

Komisia takisto prijala oznámenie o európskej prístavnej politike³, ktoré rieši iné problémy ako administratívne prekážky.

2. Európsky priestor námornej dopravy bez prekážok je koncepcia, ktorá rozširuje vnútorný trh na námornú dopravu v rámci EÚ tým, že odstráni a zjednoduší administratívne postupy v námornej doprave v rámci EÚ v záujme zvýšenia jej atraktívnosti, efektívnosti a konkurencieschopnosti a posilnenia ochrany životného prostredia.

Na tento účel Komisia určila celý rad opatrení, ktoré sú uvedené v tomto oznámení.

3. ÚLOHA PRÍBREŽNEJ NÁMORNEJ DOPRAVY V LOGISTICKOM REŤAZCI INTERMODÁLNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVY

3.1. Príbrežná námorná doprava prispieva k udržateľnej a bezpečnej mobilite

Globalizácia a rozšírenie EÚ spôsobili významný nárast v objeme dopravy v posledných desaťročiach, čo viedlo k preťaženiu dopravy a zvýšenému tlaku na životné prostredie a bezpečnosť. Z prognóz vyplýva, že dopyt po doprave bude naďalej rásť, a preto by sa mali optimálne využívať všetky formy dopravy, hlavne príbrežná námorná doprava, ktorá je dobre prispôbena geografickým podmienkam Európy a vhodná pre jej dlhé pobrežie, ktorého poloha je priaznivá pre tento druh dopravy.

Príbrežná námorná doprava s porovnateľne nízkymi vonkajšími nákladmi a vysokou energetickou efektívnosťou sa môže považovať za najšetrnejší druh dopravy k životnému prostrediu, i keď sa aj v tejto oblasti určite môže urobiť viac.

Príbrežná námorná doprava je takisto porovnateľne bezpečným druhom dopravy a jej náklady na infraštruktúru sú oveľa nižšie ako náklady pozemnej dopravy.

Využitie tejto dopravy vo väčšej miere by Spoločenstvu pomohlo dosiahnuť ciele týkajúce sa znižovania emisií CO₂ v období po skončení platnosti Kjótskeho protokolu.

3.2. Technické riešenia pre jednoduchšie administratívne postupy

Povinné vybavenie plavidiel zariadeniami na monitorovanie lodnej dopravy zohrávalo pre zjednodušenie postupov kľúčovú úlohu.

Podľa smernice 2002/59/ES⁴ musia byť takmer všetky kategórie plavidiel povinne vybavené automatickým identifikačným systémom (AIS). Na monitorovanie dopravy v určitých lokalitách sa používajú služby lodnej dopravy/riadiace a informačné systémy námornej dopravy (VTS/VTMIS), pobrežné radary a rádiokomunikačné systémy.

³ Oznámenie Komisie – Oznámenie o európskej prístavnej politike, KOM(2007) 616 v konečnom znení z 18. októbra 2007.

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu, a ktorou sa zrušuje smernica Rady 93/75/EHS (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10).

V roku 2006 EÚ prijala zmeny a doplnenia dohovoru SOLAS Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), podľa ktorého musia byť lode s tonážou 300 GT a viac vybavené systémom na identifikáciu a sledovanie lodí na veľké vzdialenosti (LRIT), ktorý má byť k dispozícii od januára 2009.

Tieto systémy vytvoria lepší základ pre zavedenie koncepcie elektronickej námornej dopravy v súvislosti s tovarom a navigačnými službami, čím sa zvýši konkurencieschopnosť tohto sektora a vytvoria sa alternatívne riešenia k súčasným administratívnym kontrolám a kontrolám dokumentov. V tejto súvislosti sa zavedením integrovaného systému na monitorovanie pohybov lodí na mori zlepši monitorovanie námornej dopravy.

4. POSUDZOVANIE PRÍPADNÝCH OPATRENÍ NA ZLEPŠENIE VNÚTORNÉHO TRHU PRÍBREŽNEJ NÁMORNEJ DOPRAVY

4.1. Konzultácie so zainteresovanými stranami

Zainteresované strany sa vyjadrili k otázke európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok v rámci konzultácie o integrovanej námornej politike, ktorá sa začala v júni 2006. V októbri 2007 sa začala verejná online konzultácia s názvom „Konzultácia o európskom priestore námornej dopravy bez prekážok na posilnenie vnútorného trhu námornej dopravy v Európe“.

V decembri 2007 bola koncepcia predstavená národným koordinačným strediskám pre príbrežnú námornú dopravu, v apríli 2008 riaditeľom námornej dopravy a v marci 2007 a apríli 2008 na seminároch, na ktorých sa stretla len s pozitívnym ohlasom.

V marci 2007 a apríli 2008 sa v Bruseli a Antverpách uskutočnili tematické semináre so zainteresovanými stranami a v októbri 2007 sa vytvorila referenčná záujmová skupina zahŕňajúca expertov z oblasti priemyslu a verejnej správy, aby pripravili návrhy a dohliadali na vypracovanie štúdie o posúdení vplyvu.

Konzultácia so zainteresovanými stranami priniesla viacero otvorených otázok, ktoré sa uvádzajú ďalej.

4.2. Hlavné administratívne prekážky, na ktoré sa poukázalo počas konzultácie

Zainteresované strany naznačili, že administratívne postupy pre námornú dopravu sú veľmi často zbytočne zložité, nepotrebné a nezosúladené medzi členskými štátmi alebo prístavmi. Operácie pre prichádzajúce alebo odchádzajúce plavidlá do/z prístavov sú spomalené, majú za následok vyššie náklady a nakladanie a vykládka sú zvyčajne oneskorené.

Námorné prístavy v Spoločenstve sú skutočne súčasťou vonkajších hraníc EÚ a lode, ktoré prichádzajú do týchto prístavov, musia pri príchode a odchode vybaviť celý rad administratívnych postupov zahŕňajúcich širokú škálu právnych predpisov EÚ a medzinárodných právnych predpisov, počnúc od colných a daňových predpisov, cez predpisy týkajúce sa kontroly hraníc, obchodu, štatistiky, životného prostredia a odpadu, rastlinolekárstva, veterinárnej ochrany a ochrany zdravia, až po právne predpisy o doprave, bezpečnosti a zabezpečení (pozri zoznam v prílohe A k správe

o posúdení vplyvu). Takéto právne predpisy nie sú vždy riadne koordinované, čo občas vedie k oneskoreniam, prekryvaniu práce a nadmerným administratívnym nákladom.

Prístavné alebo colné orgány nesmú povoliť nakladanie/vykládku, kým sa nevybavia ohlasovacie formality lode. Úradné hodiny colných orgánov v niektorých prístavoch spôsobujú oneskorenia v spracovaní informácií.

Zainteresované strany avizovali problémy s rôznymi postupmi v závislosti od organizácie prevádzkovateľa v prístave nakladania. V niektorých členských štátoch sa musia colným úradom napríklad predložiť originály určitých colných dokumentov, pričom tieto úrady sa môžu nachádzať ďaleko od pobrežia a ich úradné hodiny alebo umiestnenie môže spôsobiť logistické problémy. V niektorých prístavoch sa vykládka lode môže začať až po tom, ako sa vybavia všetky formality s dokumentmi, čo môže trvať aj pol dňa.

Okrem toho sú aj iné administratívne problémy, na ktoré sa oznámenie zameriava:

- Preprava nebezpečného tovaru je na mori obmedzená, drahá a komplikovaná, pretože sa prekývajú súbory technických právnych predpisov a námorná doprava často nie je vhodnou možnosťou a tovar sa prepravuje po zemi.
- Jazykové ťažkosti predstavujú ďalší hlavný problém, pretože niektoré orgány v prístavoch odmietajú zoznamy lodného nákladu a osvedčenia lode v inom jazyku ako ich vlastnom.
- Vážnym problémom môžu byť služby lodivoda. Plavidlá využívajúce príbrežnú námornú dopravu pravidelne prichádzajú do tých istých prístavov a ich kapitáni poznajú fyzické danosti prístavu. V mnohých prípadoch je však pomoc lodivoda povinná. Kým niektoré krajiny ponúkajú osvedčenie o oslobodení od povinnosti poskytovať služby lodivoda (Pilotage Exemption Certificate - PEC), často existujú vnútroštátne požiadavky, ktoré komplikujú nadobudnutie takého osvedčenia.
- Nie všetky prístavy v EÚ akceptujú elektronické zoznamy lodného nákladu. Len 55 % prístavov využíva elektronické systémy na spracovanie informácií o lodi a náklade, pričom stále využívajú aj fax a telefón.
- Len niekoľko členských štátov má vlastnú koncepciu jednej priehrady. Prepojenie medzi SafeSeaNet a sieťami prístavov je veľmi obmedzené a výmena údajov sa uskutočňuje vtedy, keď si to vnútroštátne orgány vyžadujú. Výmena elektronických správ medzi prístavmi prakticky neexistuje.

Odhad nákladov vynaložených v súvislosti s administratívnymi postupmi bol predmetom posúdenia (pozri správu o posúdení vplyvu).

5. AKČNÝ PLÁN

V záujme rozšírenia vnútorného trhu na námornú dopravu a vytvorenia európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok Komisia predkladá súbor opatrení, ktoré

zahŕňajú legislatívne opatrenia, opatrenia vyžadujúce ďalšiu prípravu, ktoré budú navrhnuté neskôr a odporúčania členským štátom. Vplyv opatrení sa už posúdil a výsledná správa je dostupná na webovej stránke Európskej komisie.

5.1. Krátkodobé opatrenia na úrovni EÚ

5.1.1. Zjednodušenie colných formalít pre plavidlá plaviace sa len medzi prístavmi EÚ

Zmyslom európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok je zefektívniť námornú dopravu tým, že sa odstránia administratívne formality pre tovar vo voľnom obehu (tovar Spoločenstva): pri príchode lodí do prístavu EÚ by lode z iného prístavu EÚ prepravujúce tovar Spoločenstva nemuseli predkladať dôkaz o štatúte tovaru Spoločenstva. To bude ďalší dôležitý krok na dokončenie vnútorného trhu.

Na začiatku roka 2009 Komisia navrhne zmeniť a doplniť nariadenie, ktorým sa vykonáva Colný kódex Spoločenstva⁵, aby sa vytvoril predpoklad, že tovar prepravovaný medzi prístavmi Spoločenstva má colný štatút tovaru Spoločenstva, takže sa nebude požadovať dokument ako dôkaz o štatúte tovaru Spoločenstva.

Tento predpoklad sa bude vzťahovať na tovar, ktorý sa prepravuje medzi prístavmi na colnom území Spoločenstva na palube plavidla, ktoré nevychádza, nesmeruje a ani sa nezastaví v žiadnych prístavoch mimo tohto územia alebo vo voľnej zóne kontrolného typu I (ako je ustanovené vo vykonávacích ustanoveniach Colného kódexu Spoločenstva), ak sa na prepravovaný tovar vzťahuje len jeden prepravný dokument vydaný v členskom štáte. Na tovar pochádzajúci mimo Spoločenstva prepravovaný na palube týchto plavidiel sa vzťahuje tranzitný postup.

Súčasný predpoklad, ktorý sa vzťahuje len na plavidlá plaviace sa medzi prístavmi v rámci colného územia Spoločenstva, ktoré majú vopred udelené colné povolenie („povolené pravidelné služby námornej dopravy“) sa preto môže zrušiť.

Komisia navrhne, aby nové predpisy nadobudli účinnosť v roku 2010. Komisia považuje zmenu a doplnenie nariadenia, ktorým sa vykonáva Colný kódex Spoločenstva za vhodný spôsob realizácie jedného z hlavných cieľov európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok, ktorým je značné zníženie administratívneho zaťaženia, ktoré vyplýva pre námornú dopravu v rámci Spoločenstva, a to bez vyvolania nepriaznivých vplyvov na iné kategórie námornej dopravy prepravujúcej tovar z tretích krajín. To prispeje k výhodám, ktoré sa očakávajú od modernizovaného Colného kódexu a elektronickej colnej správy (e-Customs) v zmysle zníženia administratívneho zaťaženia pre dopravu.

5.1.2. Usmernenia pre urýchlenie kontrol dokladov týkajúcich sa živočíšnych a rastlinných výrobkov, ktoré sa vykonávajú v prístavoch EÚ

Živočíšne výrobky a živé zvieratá pochádzajúce zo Spoločenstva podliehajú kontrolám dokumentov, keď sa vykladajú v prístavoch so stanovišťom hraničnej kontroly, a takisto aj v prípade, ak sú prepravované službou námornej dopravy, ktorá nie je pravidelnou a priamou linkou medzi dvoma prístavmi Spoločenstva. To má

⁵ Nariadenie Komisie (EHS) č. 2454/93, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EHS) č. 2913/92, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Spoločenstva (Ú. v. ES L 302, 19.10.1992, s. 1).

vylúčiť riziko, že tovar pochádzajúci z tretích krajín bude nedopatrením alebo zámerne prezentovaný ako tovar Spoločenstva, čím by sa Spoločenstvo vystavilo značnému riziku v oblasti zdravia ľudí a zvierat.

Spoločenstvo sa osobitnými usmerneniami pričiní o účinnejšie a rýchlejšie colné vybavenie živočíšnych a rastlinných výrobkov v námornej doprave v rámci Spoločenstva tak, ako sa uvádza v smernici Rady 89/662/EHS⁶ o veterinárnych kontrolách, smernici Rady 90/425/EHS⁷ týkajúcej sa veterinárnych a zootechnických kontrol a smernici Rady 2000/29/ES⁸ o ochranných opatreniach pre rastliny alebo rastlinné výrobky. Príležitosti na synergie by bolo možné nájsť v kontrolách, hlavne v kontrolách dokumentov, ktoré sa vyžadujú pred povolením colného vybavenia nákladu v prístavoch Spoločenstva pre daný tovar. Mnohé zainteresované strany poukázali na prípady prekryvania prác pri týchto kontrolách, čo vedie k oneskoreniam a vyšším nákladom na vybavenie. Podobne existujú aj náznaky, že najlepšia prax v niektorých prístavoch ponúka možnosti na účinnejšie kontroly bez ohrozenia bezpečnosti. Táto najlepšia prax sa zavedie v usmerneniach o postupe pre živočíšne a rastlinné výrobky prepravované námornou dopravou. Usmernenia okrem iného objasnia postupy vzťahujúce sa na živočíšne výrobky a živé zvieratá pochádzajúce zo Spoločenstva, ak plavidlo príde do prístavu so stanovišťom hraničnej kontroly, a postupy pre živočíšne výrobky a živé zvieratá nepochádzajúce zo Spoločenstva. Takisto budú zahŕňať tovar prepravovaný v rámci tranzitného postupu, prekladaný tovar alebo tovar, ktorý je priamo dovážaný. Podporia spoločnú stratégiu, objasnia koncepciu pravidelných služieb, zlepšia využívanie elektronického prenosu údajov a zabezpečia účinnejšiu koordináciu s colnými orgánmi.

Komisia bezodkladne začne diskusie s členskými štátmi s cieľom uzavrieť dohodu o týchto usmerneniach v roku 2009. Ak to bude potrebné, zmeny a doplnenia by sa takisto mohli zohľadniť v aktuálnom preskúmaní postupov Spoločenstva pri dovoze živočíšnych výrobkov a živých zvierat.

5.1.3. *Racionalizácia dokumentov požadovaných podľa rôznych súborov právnych predpisov*

Ďalším opatrením na zjednodušenie administratívnych postupov bude objasnenie používania harmonizovaných formulárov IMO/FAL prostredníctvom návrhu smernice predloženého Európskemu parlamentu a Rade, ktorou sa nahradí smernica 2002/6/ES o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov⁹. Z návrhu vyplýva požiadavka, aby sa na výmenu údajov využívali elektronické systémy prenosu údajov a aby sa od dokumentov v papierovej forme upustilo najneskôr v roku 2013. To pripraví cestu na používanie jednej priehradky,

⁶ Smernica Rady 89/662/EHS z 11. decembra 1989 o veterinárnych kontrolách v obchode vnútri Spoločenstva s cieľom dobudovania vnútorného trhu (Ú. v. ES L 395, 30.12.1989, s. 13).

⁷ Smernica Rady 90/425/EHS z 26. júna 1990 týkajúca sa veterinárnych a zootechnických kontrol uplatňovaných v obchode vnútri Spoločenstva s určitými živými zvieratami a výrobkami s ohľadom na vytvorenie vnútorného trhu (Ú. v. ES L 224, 18. 8.1990, s. 29).

⁸ Smernica Rady 2000/29/ES z 8. mája 2000 o ochranných opatreniach proti zavlečeniu organizmov škodlivých pre rastliny alebo rastlinné produkty do Spoločenstva a proti ich rozšíreniu v rámci Spoločenstva (Ú. v. ES L 169, 10.7.2000, s. 1).

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/6/ES o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov Spoločenstva (Ú. v. ES L 67, 9.3.2002, s. 31).

čím sa vďaka využitiu elektronického prenosu údajov zabezpečí spracovanie všetkých administratívnych postupov koordinovaným spôsobom medzi rôznymi subjektmi.

Okrem toho sa odstránia prípady prekryvania smerníc 95/21/ES¹⁰, 2000/59/ES¹¹, 2002/59/ES a nariadenia (ES) č. 725/2004¹², pričom sa v štandardnom formulári zachovávajú tie isté informácie. Toto opatrenie bude mať pozitívny prínos, pretože sa vytvorí rámec, v ktorom dopravní prevádzkovatelia a sprostredkovatelia zodpovední za spracovanie formalít s dokumentmi ich vybaví naraz, čím sa urýchlia administratívne postupy.

5.2. Strednodobé opatrenia na úrovni EÚ

Okrem uvedených krátkodobých opatrení Komisia začne v roku 2009 v spolupráci so zainteresovanými stranami pracovať na opatreniach zameraných na zjednodušovanie, uvedených ďalej so zámerom prezentovať riešenia v roku 2010.

5.2.1. *Zjednodušenie administratívnych formalít pre plavidlá plaviace sa medzi prístavmi EÚ, ktoré vplávajú do prístavu v tretej krajine alebo vo voľnej zóne*

V strednodobom horizonte má už Komisia v pláne zjednodušenie formalít pre pobrežnú námornú dopravu a námorné diaľnice pre plavidlá, ktoré vplávajú do prístavu v tretej krajine alebo vo voľnej zóne tým, že vytvorí elektronické prostriedky určujúce tovar Spoločenstva prepravovaný na palube týchto plavidiel podľa modernizovaného colného kódexu, realizáciou koncepcie jednej priehradky. Týmto Komisia ďalej zníži náklady pre prevádzkovateľov, ktorí dopravujú tovar Spoločenstva na jeho územie.

5.2.2. *Zlepšený elektronický prenos údajov*

Komisia vo svojom akčnom pláne pripojenom k Bielej knihe o dopravnej politike z roku 2006 oznámila, že navrhne opatrenia na zavedenie systémov elektronickej námornej dopravy. Okrem smernice 2002/59/ES, ktorá poskytuje právny základ pre harmonizáciu VTMS a spoločné využívanie údajov medzi členskými štátmi, niekoľko informačných systémov pre prístavnú komunitu už v súčasnosti v Európskej únii existuje, alebo sa čoskoro zavedie. Každý z nich splňa iný zámer.

Takisto existuje niekoľko sietí na spoločné využívanie informácií o námornej doprave medzi členskými štátmi. Vzniká teda potreba integrácie týchto systémov vrátane siete SafeSeaNet v celej EÚ. Táto integrácia systémov na monitorovanie námornej dopravy veľmi zlepší sledovanie plavidiel a dopravy.

¹⁰ Smernica Rady 95/21/ES z 19. júna 1995 týkajúca sa presadzovania medzinárodných štandardov pre bezpečnosť lodí, ochranu proti znečisteniu a životné a pracovné podmienky na lodiach (prístavná štátna kontrola) vzhľadom k lodnej preprave, ktorá využíva prístavy Spoločenstva a plaví sa vo vodách pod jurisdikciou členských štátov (Ú. v. ES L 157, 7.7.1995, s. 1).

¹¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES z 27. novembra 2000 o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu (Ú. v. ES L 332, 28.12.2000, s. 81).

¹² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004 z 31. marca 2004 o zvýšení bezpečnosti lodí a prístavných zariadení (Ú. v. EÚ L 129, 29.4.2004, s. 6).

Tým sa uľahčia administratívne postupy pre lode prichádzajúce do alebo odchádzajúce z prístavov, ako aj colné postupy. Colné orgány by skutočne mali byť užívateľmi systémov elektronickej námornej dopravy a tento systém by mal byť úplne zlučiteľný so systémami elektronickej colnej správy zavedenými rozhodnutím č. 70/2008/ES¹³.

Rozvoj plynulého toku prepravných dokladov, ktorý je cieľom projektu Komisie elektronickej nákladnej dopravy, v konečnom dôsledku posilní konkurencieschopnosť príbrežnej námornej dopravy „od dverí k dverám“.

5.2.3. *Koncepcia jednej priehradky*

Komisia pripravuje opatrenia na zavedenie „jednej vnútroštátnej priehradky“. Koncepcia jednej priehradky je systém, ktorý obchodníkom dovoľuje zadať informácie jednému orgánu, čím splní všetky dovozné a vývozné regulačné požiadavky.

V súčasnosti plavidlá potrebujú byť v kontakte s viacerými subjektmi v prístavoch, aby vykonali všetky administratívne postupy. To značne ovplyvňuje náklady, rýchlosť vybavenia tovaru a celkovú spoľahlivosť systému. Vytvorenie jedného miesta, ktoré sa bude zaoberať celou dokumentáciou, bude veľmi prospešné. Administratívne formality sa budú spracovávať elektronicky alebo v spolupráci medzi subjektmi.

Prvý krok sa zrealizoval rozhodnutím č. 70/2008/ES, ktorým bola zavedená koncepcia jednej priehradky pre formality týkajúce sa vybavenia tovaru. V spolupráci s rôznymi zainteresovanými stranami sa vypracujú vykonávacie opatrenia a opatrenia zamerané na zabezpečenie toho, aby všetky informácie potrebné pre prístavné orgány boli zadané len raz.

Toto opatrenie sa spojí s opatrením o elektronickom prenose údajov, čím sa medzi plavidlami a orgánmi budú pokiaľ možno vymieňať informácie v elektronickom formáte.

5.2.4. *Zjednodušenie predpisov o preprave nebezpečného tovaru na mori*

Právne predpisy o nebezpečnom tovare sú pre námornú dopravu menej priaznivé ako pre pozemnú dopravu. Kódex IMDG¹⁴ a smernica 2002/59/ES obsahujú osobitné ustanovenia pre prepravu nebezpečného tovaru a ustanovuje sa v nich špeciálny postup zahŕňajúci včasné oznámenia a vyhlásenia, ktorý je oveľa prísnejší ako pre pozemnú dopravu.

¹³ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 70/2008 o colnom a obchodnom prostredí bez dokladov v papierovej forme.

¹⁴ Medzinárodný kódex námornej dopravy pre prepravu nebezpečného tovaru (IMDG) prijala Medzinárodná námorná organizácia v roku 1960.

Zjednodušenie právnych predpisov o nebezpečnom tovare pre plavidlá RoRo (horizontálna nakládka a vykládka) prepravujúce nákladné vozidlá, čo je v súlade so smernicou Rady 94/55/ES¹⁵ alebo dohodou ADR¹⁶, predstavuje jedno riešenie.

Po jeho schválení už nebude potrebné presne dodržiavať komplexné postupy ustanovené v kódexe IMDG a vnútroštátnych právnych predpisoch. Námorné orgány by mali uznať osvedčenia vydané na základe ADR pre nákladné vozidlá.

Všeobecné predpisy o doprave, uskladnení a izolácii nebezpečného tovaru by sa v súlade s kódexom IMDG uplatňovali naďalej, ale vzhľadom na kódex ADR by sa malo povoliť rozšírenie niektorých druhov a množstiev nebezpečného tovaru na palube.

Komisia sa plánuje poradiť s príslušnými zainteresovanými stranami, ktoré sa podieľajú na preprave nebezpečného tovaru všetkými druhmi dopravy, s cieľom vypracovať návrh harmonizovaných zjednodušených predpisov alebo vyzvať členské štáty, aby prijali regionálne dohody podobné Memorandu o porozumení, ktoré už prijali krajiny na pobreží Baltského mora. Navrhnuté zjednodušenie nezníži úroveň bezpečnosti a zabezpečenia.

5.3. Odporúčania členským štátom

5.3.1. Koordinácia administratívnych kontrol s cieľom skrátiť čas obrátok

Ďalším opatrením je v prípade potreby zorganizovať „jednorazové kontroly“, pri ktorých všetky orgány, ktoré musia vstúpiť na palubu lode v prístave (napr. z dôvodu zdravotných, bezpečnostných, environmentálnych, veterinárnych a rastlinolekárskejších kontrol a pod.), aby vykonali kontrolu, tak urobia koordinovane a súčasne. Týmto spôsobom sa skráti oneskorenie a čas obrátok plavidiel. Členské štáty by mali podporiť orgány na úrovni prístavov k spoločnému plánovaniu kontrol, aby znížili negatívny hospodársky vplyv na príbrežnú námornú dopravu bez toho, aby poklesla kvalita kontrol.

5.3.2. Zjednodušenie administratívnej komunikácie

Vnútroštátne jazykové požiadavky často predstavujú problém pri rozvoji sietí príbrežnej námornej dopravy. Niektoré oblasti prekonal komunikáčnne problémy tak, že sa dohodli na používaní spoločného jazyka, ktorým sa v danej oblasti hovorí, alebo angličtiny.

Členské štáty sú vyzvané k tomu, aby ohodnotili, v akom rozsahu je používanie dohodnutého jazyka alebo angličtiny ako druhého jazyka uskutočniteľné vzhľadom na všetky námorné administratívne dokumenty a postupy.

Mali by sa uplatniť ustanovenia kapitoly V nariadenia 14 odseku 4 dohovoru SOLAS (ako sa uvádza v smernici 2001/25/ES o minimálnej úrovni prípravy námorníkov),

¹⁵ Smernica Rady 94/55/ES z 21. novembra 1994 o aproximácii právnych predpisov členských štátov vzhľadom na prepravu nebezpečného tovaru cestnou dopravou (Ú. v. ES L 319, 12.12.1994).

¹⁶ Európska dohoda o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečného tovaru (ďalej len „ADR“) z 30. septembra 1957.

keďže členské štáty sú zmluvné strany dohovoru SOLAS. V praxi by to znamenalo, že adekvátne komunikácia medzi personálom prístavu (colné orgány, prístavné orgány, zdravotní kontrolóri a pod.) a posádkami plavidiel by sa uskutočňovala v spoločnom jazyku.

5.3.3. *Vydávanie osvedčení o oslobodení od povinnosti poskytovať služby lodivoda*

Od členských štátov sa očakáva, že vytvoria regulačný rámec, ktorý by umožnil ľahšie udeľovanie výnimiek od povinnosti poskytovať služby lodivoda.

Tento regulačný rámec by mal kapitánom lodí, ktorí nehovoria domácim jazykom krajiny, dovoliť získať oslobodenie od povinnosti poskytovať služby lodivoda. Riešením bude zjednodušenie platných právnych predpisov, čím všetci prevádzkovatelia častých prepravných služieb budú môcť jednoduchšie požiadať o osvedčenie o oslobodení od povinnosti poskytovať služby lodivoda.

Podmienky na získanie osvedčenia by mali byť opodstatnené a nemali by obsahovať prvky protekcionizmu. Pri zmenách vlastností služby by sa od kapitána nemalo vyžadovať, aby na udelenie osvedčenia predložil dôkazy o všetkých aspektoch kvalifikácie a skúšok.

Týmto opatrením by sa znížili náklady pre prevádzkovateľov príbrežnej námornej dopravy a urýchlil čas obrátok plavidiel v prístavoch. Opatrenie potrebné na realizáciu tohto odporúčania sa bude musieť prijať na vnútroštátnej úrovni a koordinovať medzi vnútroštátnymi orgánmi.

5.3.4. *Racionalizácia prevádzky a priestoru v prístavoch*

Ďalším odporúčaným opatrením je fyzické oddelenie oblastí v prístavoch rezervovaných pre príbrežnú námornú dopravu prepravujúcu kontajnery a pre dopravu zahŕňajúcu RoRo (horizontálnu nakládku a vykládku). Prínosom tohto opatrenia by bol racionálnejší manažment prístavnej dopravy a rýchlejšie obrátky lodí v prístavoch.

Výsledkom by mohli byť zvýšené náklady na infraštruktúru; má to však aj isté výhody. Toto opatrenie by najmä pomohlo vyriešiť problém priority všetkých námorných plavidiel a lodiam v rámci príbrežnej námornej dopravy by umožnilo optimalizované a rýchlejšie spiatocné plavby.

6. **ĎALŠIE OPATRENIA**

6.1. **Mechanizmus na lepšiu všeobecnú koordináciu administratívnych útvarov na všetkých úrovniach**

Nedostatočná koordinácia na úrovni prevádzky v prístave medzi rôznymi administratívnymi útvarmi a prevádzkovateľmi na úrovni prístavov (napr. prístavné orgány, prevádzkovatelia prístavného terminálu, colné orgány, útvary zodpovedné za oblasť zdravia, rastlinnolekárske a veterinárne kontroly a inšpekcie, lodní sprostredkovatelia, kapitáni lodí) a na vnútroštátnej a medzinárodnej úrovni bola identifikovaná ako hlavný zdroj neoprávnených nákladov na lodnú dopravu aj za zdroj neefektívnosti.

Členské štáty by mali vyzvať miestne orgány, aby zlepšili prevádzkovú koordináciu tým, že zabezpečia, aby následnosť administratívnych krokov nespôsobila zbytočné oneskorenie.

Tento plán by mal zahŕňať všetky zainteresované strany, mal by ustanoviť ciele pre zníženie administratívnej záťaže pre príbrežnú námornú dopravu a naplánovať potrebné školenie na používanie spoločnej komunikácie a moderných nástrojov.

Na európskej úrovni by skupina koordinačných stredísk pre príbrežnú námornú dopravu¹⁷ mala zvýrazniť spoluprácu potrebnú medzi členskými štátmi a prístavmi, oznamovať pretrvávajúce problémy a navrhnúť riešenia. Komisia by sa mala usilovať o zabezpečenie potrebnej spolupráce a informačného toku medzi skupinami expertov Komisie zaoberajúcimi sa špecifickými záležitosťami (doprava, životné prostredie, clo, kontrola hraníc, zdravie...).

6.2. Monitorovanie a predkladanie správ

Krátkodobé činnosti by mali byť zavedené v roku 2010 a strednodobé činnosti v roku 2013. Vplyv opatrení na presun dopravy na iné druhy dopravy by mal byť merateľný rok po ich zavedení.

Komisia bude sledovať pokrok dosiahnutý pri vytváraní európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok a bude sa venovať všetkým problémom, ktoré sa vyskytnú vo fáze zavádzania, a v prípade potreby zabezpečí opravné opatrenia.

Vo svojej pravidelnej správe o príbrežnej námornej doprave naplánovanej na rok 2012 sa Komisia bude snažiť zahrnúť správu o činnosti opísanej v tomto oznámení, napríklad zahrnie správy členských štátov o nadobudnutí účinnosti právnych a iných opatrení odporučených v tomto oznámení.

¹⁷

Skupina koordinačných stredísk pre príbrežnú námornú dopravu a námorné diaľnice. Túto skupinu založila Európska komisia a zahŕňa expertov z členských štátov a kandidátskych krajín, predstaviteľov stredísk pre podporu príbrežnej námornej dopravy a fóra námorného priemyslu.

7. ZÁVER

Pomocou európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok sa Komisia snaží podporiť celkovú účinnosť námornej dopravy v rámci EÚ tak, že odstráni hlavné administratívne prekážky v rozvoji príbrežnej námornej dopravy. Tento druh dopravy zohráva dôležitú úlohu, pretože pomáha EÚ dodržiavať jej environmentálne záväzky a zaoberať sa výzvou v oblasti energetiky tým, že vytvorí lepšie konkurenčné podmienky v porovnaní s cestnou dopravou. Táto koncepcia je súčasťou komplexnej stratégie, ktorá obsahuje projekt námorných diaľnic a nové služby príbrežnej námornej dopravy prostredníctvom programu Marco Polo a projektov TEN-T, transparentnejšie prístavné poplatky, efektívne železničné a vodné spojenia s vnútrozemím a nižší vplyv prístavov a plavidiel na životné prostredie. Príbrežná námorná doprava môže takisto prispieť k tomu, že si EÚ zachová svoje odborné znalosti v námornej doprave všeobecne a udrží svoju pozíciu kľúčového aktéra v procese hospodárskej globalizácie.