



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 1. 6. 2023
COM(2023) 272 final

2023/0172 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 2009/21/ES o plnení povinností vlajkového štátu

(Text s významom pre EHP)

{SEC(2023) 210 final} - {SWD(2023) 165 final} - {SWD(2023) 166 final}

DŮVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Tento návrh sa týka úpravy smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/21/ES z 23. apríla 2009 o plnení povinností vlajkového štátu¹.

V námornej doprave sa vďaka jej histórii a medzinárodnej povahe vyvinula špecifická regulačná štruktúra. Námorná bezpečnosť a ochrana morského životného prostredia sa upravuje v Dohovore Organizácie Spojených národov o morskom práve (ďalej len „UNCLOS“), ktorého zmluvnou stranou je aj Únia². Dohovor, v ktorom sa takisto stanovujú povinnosti štátu ako vlajkového štátu, predstavuje základ pre formuláciu podrobných medzinárodných predpisov a noriem týkajúcich sa návrhu, vybavenia, prevádzky, riadenia a údržby lodí, kvalifikácie posádky a obsadenia lodí posádkou a likvidácie lodí. Na medzinárodnej úrovni to vykonáva Medzinárodná námorná organizácia (ďalej len „IMO“)³.

Smernicou 2009/21/ES (ďalej len „smernica“) sa upravuje presadzovanie pravidiel platných pre vlajkový štát na úrovni Únie. Zodpovednosť za monitorovanie dodržiavania súladu lodí s konkrétnymi dohovormi IMO⁴ má štát, v ktorom je loď registrovaná a ktorého krajinu registrácie má – vlajkový štát. Smernica má dva hlavné ciele: presadzovanie bezpečnostných pravidiel a zabránenie znečisťovaniu, ako aj zabezpečenie toho, aby si členské štáty plnili svoje povinnosti ako vlajkové štáty. Cieľom smernice je preto zabezpečiť, aby lode plaviace sa pod vlajkami členských štátov EÚ spĺňali všetky požiadavky na bezpečnosť⁵ a zabránenie znečisťovaniu a boli spôsobilé na určenú prevádzku⁶. Cieľom smernice je takisto zabezpečiť, aby členské štáty EÚ mali primerané zdroje na správne, účinné a dôsledné plnenie svojich povinností vlajkových štátov⁷. Toto je prvá línia obrany v námornej bezpečnosti.

Keďže sa však pravidlá vlajkových štátov vzťahujú len na plavidlá plaviace sa pod touto vlajkou, a keďže niektoré vlajkové štáty nie sú ochotné alebo schopné presadzovať uplatniteľné pravidlá vo svojich flotilách, štátna prístavná kontrola zabezpečuje inšpekcie zahraničných lodí, keď sú v prístavoch. Ide o systém inšpekcie zahraničných lodí v prístavoch iných štátov, ako je vlajkový štát, úradníkmi štátnej prístavnej kontroly s cieľom overiť, či

¹ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 132 – 135.

² Dohovor UNCLOS bol podpísaný v roku 1982. Európska únia ho ratifikovala v roku 1984: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm.

³ Zatiaľ čo jurisdikcia a presadzovanie na palube lode patrí do pôsobnosti štátu vlajky, vývoj pravidiel a predpisov vykonáva na medzinárodnej úrovni Medzinárodná námorná organizácia (www.imo.org). IMO je špecializovaná agentúra OSN; všetky členské štáty EÚ sú členmi IMO. Európska únia nie je jej členom, Komisia má však medzi mnohými ďalšími medzivládnyimi organizáciami štatút pozorovateľa.

⁴ Medzi medzinárodné predpisy patrí napríklad Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 74), Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL 73/78), Normy výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (STCW), Medzinárodný dohovor o nákladovej značke z roku 1966, Dohovor o medzinárodných pravidlách na zabránenie zrážkam na mori z roku 1972 (COLREG 72) atď. Predpisy týkajúce sa pracovných a životných podmienok na palubách lodí uvádza do platnosti iná agentúra OSN, Medzinárodná organizácia práce (MOP).

⁵ Keď sa hovorí o „bezpečnosti“, vo všeobecnosti to zahŕňa bezpečnosť, ochranu a zabránenie znečisťovaniu.

⁶ Pred začatím prevádzky musí vlajkový štát vydať všetky príslušné osvedčenia pre daný typ lode.

⁷ „Vlajkový štát“ plavidla je jurisdikcia, podľa právnych predpisov ktorej je plavidlo registrované, je to krajina registrácie plavidla. V dohovore UNCLOS sa stanovuje, že loď môže plávať len pod jednou vlajkou štátu a podlieha výlučnej právomoci toho vlajkového štátu, ktorý je zodpovedný za jej správanie a jej súlad s požiadavkami na bezpečnosť a ochranu životného prostredia.

spôsobilosť kapitána lode, dôstojníkov a posádky na palube, stav lode a jej vybavenie spĺňajú požiadavky medzinárodných dohôd – a v Európskej únii uplatniteľného práva EÚ. Toto je druhá línia obrany.

Napriek týmto dvom vrstvám prevencie stále môže dochádzať k nehodám a ich príčiny by sa mali vyšetrovať, aby sa zabezpečilo neustále zlepšovanie a aby sa zabránilo opakovaniu podobných nehôd. Smernica 2009/18/ES⁸ o vyšetrovaní nehôd v námornej doprave je preto tretou líniou obrany.

Smernica obsahuje pravidlá zamerané na určitú harmonizáciu pre prípady, keď loď zmení vlajku a keď loď (pod vlajkou členského štátu) bola zadržaná po inšpekcii štátnej prístavnej kontroly. Stanovuje sa v nej aj požiadavka, aby sa všetky členské štáty EÚ podrobili auditu IMO. Smernica ide takisto nad rámec toho, čo sa vyžaduje na medzinárodnej úrovni, tým, že sa v nej vyžaduje, aby členské štáty zaviedli a spravovali medzinárodne certifikovaný systém riadenia kvality pre svoje činnosti, ktoré súvisia s funkciou vlajkového štátu. Okrem toho obsahuje odkazy na meranie výkonu flotily plviacej sa pod vlajkou podľa Parížskeho memoranda o porozumení (ďalej len „Parížske MoP“) o štátnej prístavnej kontrole.

Je na každom členskom štáte EÚ ako vlajkovom štáte, aby pred vydaním príslušných lodných osvedčení alebo pred tým, ako si ich nechá vydať vo svojom mene, ako dôkaz o bezpečnosti lode a o tom, že loď je spôsobilá vyplávať na more, prijal všetky potrebné opatrenia vrátane inšpekcie a/alebo prehliadky na palube s cieľom zistiť, či loď spĺňa všetky medzinárodné pravidlá a predpisy, ako aj prípadné regionálne a/alebo vnútroštátne pravidlá a predpisy. Tieto prehliadky a osvedčenia sa preto označujú ako štatutárne⁹. Je na vlastníckovi lode, aby sprístupnil loď na všetky prehliadky a inšpekcie a vykonaním všetkých potrebných modernizácií a opráv udržiaval a aktualizoval všetky štatutárne osvedčenia, ktoré sú predpokladom toho, aby loď mohla vyplávať¹⁰.

Medzinárodný režim, ktorý sa zavádza aj do *acquis* EÚ v oblasti námornej bezpečnosti, umožňuje vlajkovému štátu delegovať technické úlohy na klasifikačné spoločnosti (mimovládne organizácie, ktoré vytvárajú a spravujú technické normy pre stavbu a prevádzku lodí), aby v jeho mene vykonávali tieto štatutárne prehliadky potrebné na overenie, či loď vyhovuje danému účelu. Keď klasifikačná spoločnosť koná týmto spôsobom, stáva sa uznanou organizáciou (ďalej len „UO“) pre daný vlajkový štát. Vlajkový štát môže takisto povoliť, aby uznaná organizácia vydávala osvedčenia v jeho mene.

Zodpovednosť, ktorú má vlajkový štát, však nemožno delegovať. Neexistuje žiadna povinnosť využívať uznané organizácie; je to voľba, ktorú robí každý vlajkový štát v závislosti od veľkosti a typu svojej flotily a od svojich vlastných zdrojov. V súčasnosti sa takmer všetky členské štáty EÚ ako vlajkové štáty rozhodli používať uznané organizácie na rôzne technické úlohy. Toto je povolené a regulované právom EÚ¹¹, pričom Komisia uviedla v zozname¹² klasifikačné spoločnosti, z ktorých si členské štáty môžu vybrať.

Keďže zodpovednosť vlajkového štátu nemožno delegovať, je *de jure* a *de facto* potrebné, aby vlajkové štáty pokračovali v inšpekciách plavidiel plaviacich sa pod ich vlajkou

⁸ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 114.

⁹ Ako sa vyžaduje v harmonizovanom systéme prehliadok a osvedčovania [HSSC, rezolúcia IMO A.1140(31), 2019].

¹⁰ Len s takýmito štatutárnymi bezpečnostnými osvedčeniami môže loď získať poistenie; bez poistenia loď bežne nemôže vyplávať.

¹¹ Nariadenie (ES) č. 391/2009 a smernica 2009/15/ES.

¹² Ú. v. EÚ C 466, 7.12.2022, s. 24 – 24.

a monitorovali štatutárnu úlohu, ktorú v ich mene vykonávajú uznané organizácie. Členské štáty to vykonávajú, ale v rôznej miere a majú takisto voľnosť v rozhodovaní o rozsahu inšpekcii vlajkového štátu. V podstate existujú dva hlavné typy kontroly vlajkového štátu na palube lodí plaviacich sa pod vlajkou: 1. štatutárna prehliadka vedúca k vydaniu štatutárneho osvedčenia lode a 2. inšpekcia vlajkového štátu nazývaná doplnkové inšpekcie, ktorá nevedie k vydaniu osvedčenia lode. Inšpekcie vlajkového štátu môže vykonávať iba vlajkový štát. Inšpekcie vlajkového štátu sú preto zásadnou súčasťou zabezpečenia dodržiavania a monitorovania bezpečnostných aspektov. Vyžadujú si technické zdroje s primeranými odbornými znalosťami a tvoria základnú súčasť akéhokoľvek námorného úradu. Základným medzinárodným predpokladom je, že všetky vlajkové štáty majú zdroje a spĺňajú požiadavky, ktoré sa na ne vzťahujú. Zabezpečí sa tým, aby vlajkové štáty na celom svete správne plnili svoje medzinárodné povinnosti, a tým sa zabezpečili rovnaké podmienky. Neplatí to však vždy.

Aby sa tomu zabránilo, IMO od prijatia smernice zaviedla „Kódex na vykonávanie nástrojov IMO“ (ďalej len „kódex III“) a audit IMO ako povinné¹³ od roku 2016 pre všetky vlajkové štáty na svete vrátane členských štátov EÚ. Cieľom kódexu III a auditu IMO je zabezpečiť, aby štáty prijali všetky potrebné opatrenia na správne vykonávanie a uplatňovanie dohovorov a aby mali zdroje a právomoci potrebné na to, aby ako vlajkové štáty prevzali svoje medzinárodné povinnosti a zabezpečili súlad lodí plaviacich sa pod ich vlajkou s týmito pravidlami. Systém auditu IMO vyžaduje, aby sa členovia IMO podrobili auditu každých sedem rokov. Počas týchto auditov sa overuje, či všetky štáty IMO s registrom vlajkového štátu vykonávajú kódex III a príslušné dohovory. IMO však nemá žiadne právomoci v oblasti presadzovania. Právnymi predpismi EÚ v oblasti námornej bezpečnosti sa v rámci politiky námornej bezpečnosti od roku 1992 vykonávajú pravidlá a predpisy dohodnuté s vlajkovými štátmi IMO vrátane všetkých členských štátov EÚ s flotilou plaviacou sa pod ich vlajkou, aby sa zabezpečila vykonateľnosť a umožnila kontrola súladu. Na rozdiel od IMO, ak sa niečo stane na úrovni EÚ, môže sa začať postup v prípade nesplnenia povinnosti, keď štát ako vlajkový štát poruší pravidlá.

Smernicu je preto potrebné zrevidovať a začleniť príslušné časti kódexu III pre vlajkový štát do právnych predpisov EÚ, aby boli vykonateľné podľa právneho poriadku EÚ.

Vzhľadom na význam Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave, ktorý nepatrí do rozsahu auditov vykonávaných IMO, keďže patrí do pôsobnosti a pod kontrolu Medzinárodnej organizácie práce, bola smernica v roku 2013 doplnená samostatnou smernicou s cieľom zabezpečiť presadzovanie Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 (MLC, 2006)¹⁴ vlajkovými štátmi.

Okrem toho od prijatia smernice v roku 2009 došlo k technologickému pokroku, najmä pokiaľ ide o digitalizáciu, ako je elektronické nahlasovanie osvedčení týkajúcich sa lodí a elektronické nahlasovanie po inšpekciách lodí. Boli prijaté určité iniciatívy na výmenu takýchto informácií medzi členskými štátmi EÚ a s príslušnými systémami vrátane systému Únie na výmenu námorných informácií¹⁵ prevádzkovaného v Európskej námornej bezpečnostnej agentúre (ďalej len „EMSA“), pokiaľ ide o spoločné využívanie elektronických

¹³ IMO však nemá žiadne právomoci v oblasti presadzovania.

¹⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/54/EÚ z 20. novembra 2013 o určitých zodpovednostiach vlajkového štátu za plnenie Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 a jeho presadzovanie (Ú. v. EÚ L 329, 10.12.2013, s. 1 – 4).

¹⁵ Zriadený smernicou 2002/59/ES

správ po inšpekciách osobných lodí ro-ro v pravidelnej preprave¹⁶ a pokiaľ ide o niektoré podrobnosti o štatutárnych osvedčeniach, ak ich vydáva uznaná organizácia. Tieto iniciatívy by sa mali podchytiť a ďalej zohľadniť v smernici o vlajkovom štáte pri všetkých prehliadkach, inšpekciách a auditoch na lodiach plaviacich sa pod vlajkou. V tejto oblasti možno dosiahnuť aj zvýšenie efektívnosti a zníženie administratívnej záťaže, keďže spoločné využívanie takýchto informácií v rámci jedného systému prevádzkovaného v agentúre EMSA umožňuje lepšiu prípravu a zacielenie na to, ktorá loď sa má kontrolovať a na čo sa má počas inšpekcií zamerať viac pozornosti, vďaka čomu sú tieto inšpekcie účinnejšie. V tom spočíva aj synergia so smernicou o štátnej prístavnej kontrole.

Smernica bola predmetom hodnotenia *ex post* a kontroly vhodnosti v oblasti námornej dopravy (spolu s inými právnymi predpismi EÚ), ktoré boli ukončené v roku 2018. Smernicu neustále monitoruje aj Komisia a počas tohto obdobia bolo niekoľko záležitostí identifikovaných ako problematických. Týkajú sa 1. právnej neistoty v oblasti vykonávania nových medzinárodných predpisov na úrovni EÚ a 2. nedostatočného harmonizovaného prístupu k inšpekciám, kontrole, monitorovaniu a spoločnému využívaniu informácií flotily plaviacej sa pod vlajkou. V hodnotení a kontrole vhodnosti sa takisto zdôraznilo, že vnútroštátne orgány by mali mať potrebné zdroje a právomoci na to, aby mohli prevziať svoje medzinárodné povinnosti ako vlajkové štáty a zabezpečiť súlad lodí plaviacich sa pod ich vlajkou.

So zreteľom na uvedené skutočnosti sa vypracoval návrh na zmenu smernice 2009/21/ES. Špecifické ciele jej revízie sú:

- aktualizovať a zosúladiť smernicu s medzinárodnými predpismi s cieľom zabezpečiť lepšiu konzistentnosť a právnu zrozumiteľnosť, najmä pokiaľ ide o kódex III,
- zabezpečiť primerané inšpekcie lodí plaviacich sa pod vlajkou a monitorovanie dohľadu uznaných organizácií pracujúcich v mene vlajkového štátu. To zahŕňa zabezpečenie harmonizovanejších úrovní inšpekcií a konzistentný dohľad uznaných organizácií so zapojením všetkých členských štátov do systému dohľadu v rámci celej EÚ,
- zabezpečiť väčšie zavádzanie digitálnych riešení. Najmä zabezpečenie nahlasovania, používania a spoločného využívania elektronických osvedčení, interoperabilných s databázami, ktoré prevádzkuje agentúra EMSA, prechod od ťažkopádnych systémov papierových osvedčení smerom k vyššej efektívnosti pre úrady aj lode,
- zabezpečiť harmonizovaný prístup v oblasti chápania, nahlasovania a merania výkonu flotíl a povinností vlajkových štátov. To zahŕňa rozšírenú spoluprácu medzi príslušnými vnútroštátnymi orgánmi na osobitnom fóre, ako aj budovanie kapacít a odbornú prípravu vlajkových štátov. Okrem toho je potrebné aktualizovať a modernizovať systémy merania výkonu na účely účinnejšieho neustáleho zlepšovania.

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

Návrh je plne v súlade so smernicou 2009/16/ES¹⁷ o štátnej prístavnej kontrole a smernicou 2009/18/ES¹⁸ o vyšetrovaní nehôd. Tieto tri smernice – ktoré sa menia súčasne – musia byť

¹⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110 z 15. novembra 2017 o systéme inšpekcií v záujme bezpečnej prevádzky osobných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel v pravidelnej preprave, ktorou sa mení smernica 2009/16/ES a zrušuje smernica Rady 1999/35/ES (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017).

¹⁷ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57.

navzájom zosúladené a v rámci každej navrhovanej zmeny v jednej z nich sa musia zohľadniť ďalšie dve smernice a širšie medzinárodné regulačné prostredie.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Návrh je súčasťou programu Komisie REFIT a plní jej program lepšej právnej regulácie tým, že zabezpečuje, aby boli existujúce právne predpisy jednoduché a jasné, nevytvárali zbytočné zaťaženie a držali krok s meniacim sa politickým, spoločenským a technologickým vývojom, najmä pokiaľ ide o digitalizáciu. Zjednodušenie možno dosiahnuť prostredníctvom používania elektronických osvedčení a elektronického nahlasovania vlajkového štátu, čím sa zníži administratívna záťaž. Spoločné využívanie takýchto informácií v rámci jedného systému, ktorý prevádzkuje agentúra EMSA, takisto umožňuje lepšiu prípravu a zacielenie na to, ktorá loď sa má kontrolovať a na čo sa má počas inšpekcii zamerať viac pozornosti, vďaka čomu sú tieto inšpekcie efektívnejšie. Môže sa tým skrátiť čas strávený na palube a následne čas, ktorý loď strávi mimo plavby (vylepšený čas obrátenia v prístave), v prospech kvalitných prevádzkovateľov. Tento návrh na zmenu, ako aj návrhy na zmenu ostatných smerníc o námornej bezpečnosti sú zároveň súčasťou rozsiahlejšieho *acquis* v oblasti námornej bezpečnosti, ktoré zahŕňa prvky, ako sú právne predpisy EÚ týkajúce sa uznaných organizácií¹⁹, monitorovací a informačný systém EÚ pre lodnú dopravu (SafeSeaNet)²⁰, nariadenie o zriadení agentúry EMSA²¹ a smernica o osobných lodiach ro-ro²², a majú s ním významnú interakciu.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom tejto pozmeňujúcej smernice je článok 100 ods. 2 ZFEÚ, v ktorom sa stanovujú opatrenia na zlepšenie bezpečnosti dopravy a špecifické ustanovenia pre námornú dopravu.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Keďže medzinárodné nástroje v oblasti dodržiavania súladu vlajkových štátov v sektore námornej dopravy patria podľa článku 3 ods. 2 ZFEÚ do výlučnej právomoci Únie, zásada subsidiarity sa neuplatňuje ani na tieto nástroje, ani na pravidlá Únie, ktorými sa tieto dohody vykonávajú.

- **Proporcionalita**

Návrh bol pripravený s ohľadom na najnovší vývoj na medzinárodnej úrovni a na výsledky uvedeného programu REFIT. Komisia vykonala aj posúdenie vplyvu s cieľom určiť, posúdiť a zhodnotiť alternatívne opatrenia na dosiahnutie tých istých cieľov.

¹⁸ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 114.

¹⁹ Nariadenie (ES) č. 391/2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 11) a smernica 2009/15/ES o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných úradov (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 47).

²⁰ Smernica 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10).

²¹ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1.

²² Smernica (EÚ) 2017/2110 o systéme inšpekcii v záujme bezpečnej prevádzky osobných lodí ro-ro a vysokorychlostných osobných plavidiel v pravidelnej preprave (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017, s. 61).

Cieľom navrhovanej zmeny je zlepšiť námornú bezpečnosť aktualizovaným, koherentným a harmonizovaným systémom dodržiavania súladu a monitorovania vlajkových štátov, a to aj prostredníctvom inšpekcií vlajkových štátov a dohľadu uznaných organizácií v celej EÚ. Členské štáty to už z veľkej časti odsúhlasili pri prijímaní²³ povinného kódexu III a auditu IMO, ktoré nadobudli účinnosť v roku 2016. Navrhovaným opatrením by sa mala ďalej zlepšiť bezpečnosť a environmentálne vlastnosti plavidiel plaviacich sa pod vlajkou členských štátov EÚ a vyvážiť povinnosti voči vlajkovým štátom, čím by sa mohlo znížiť zaťaženie štátnej prístavnej kontroly.

V dôsledku prechodu smerom k digitalizácii a používaniu elektronických osvedčení vzniknú náklady, ktoré však budú obmedzené a kompenzované pozitívnymi prínosmi v oblasti bezpečnosti a efektívnosti, ktoré môžu priniesť.

- **Výber nástroja**

Keďže sa má vo vzťahu k smernici 2009/21/ES vykonať len niekoľko zmien, pozmeňujúca smernica predstavuje najvhodnejší právny nástroj.

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

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

V rámci hodnotenia *ex post* z roku 2018²⁴ a kontroly vhodnosti v oblasti námornej dopravy²⁵ sa dospelo k záveru, že prínos opatrení EÚ spočíva v harmonizovanom vykonávaní a presadzovaní medzinárodných pravidiel do právnych predpisov EÚ a v rámci nich, ako aj v požadovaní a podporovaní spolupráce medzi členskými štátmi. V hodnotení sa zdôraznil prínos smernice o vlajkovom štáte pri zaisťovaní vysokej a jednotnej úrovne bezpečnosti a rovnakých podmienok medzi členskými štátmi, čo zase prispelo k dosiahnutiu bezpečnej, chránenej a udržateľnej námornej dopravy.

²³ Formálne a právne patrí táto záležitosť do výlučnej právomoci Únie, ako sa uznáva v rozhodnutí Rady 2013/268/EÚ, ktorým sa stanovuje pozícia Únie, ktorú museli členské štáty zaujať v IMO v čase (v roku 2013) odsúhlasenia kódexu III a auditu IMO.

²⁴ SWD(2018) 232 final.

²⁵ SWD(2018) 228 final.

Okrem toho Komisia aktívne sledovala prípady, v ktorých výkon členských štátov ako vlajkových štátov nespĺňal požiadavky stanovené v rámci medzinárodného práva a práva EÚ. Komisia v týchto prípadoch požiadala príslušné členské štáty, aby vykonali podrobnú analýzu základných príčin problémov a prijali akčný plán na ich nápravu. To povzbudilo mnohé vlajkové štáty, aby venovali väčšiu pozornosť kvalite svojej flotily.

Pri kontrole vhodnosti sa však poukázalo na potrebu širšieho vyváženia politiky EÚ v oblasti námornej bezpečnosti. Znamená to predovšetkým posilnenie úrovne EÚ pre „prvú líniu obrany“, dodržiavanie súladu a preventívne opatrenia, ktoré postihujú vlajkové štáty. V hodnotení sa dospelo k záveru, že súčasné politiky sa zameriavajú na členské štáty ako na prístavné a pobrežné štáty a menej ako na vlajkové štáty. Pri kontrole vhodnosti sa dospelo k záveru, že v smernici o vlajkovom štáte chýbajú príslušné časti povinného kódexu III týkajúce sa vlajkového štátu. Zároveň sa zdôraznila dôležitosť zachovania auditu IMO. Súčasne sa pri kontrole vhodnosti identifikovalo niekoľko oblastí, v ktorých by sa dodržiavanie súladu vlajkových štátov mohlo zlepšiť.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Hlavné konzultačné činnosti zahŕňali:

- V období medzi marcom a aprílom 2021 sa uskutočnili štyri orientačné rozhovory so zástupcami kľúčových zainteresovaných strán na úrovni EÚ, najmä s cieľom podporiť a spresniť celkové vymedzenie problému a prípadné možnosti politiky.
- V období od apríla do septembra 2021 uskutočnil konzultant zodpovedný za externú podpornú štúdiu k posúdeniu vplyvu dvadsaťtri cielených rozhovorov s týmito kategóriami zainteresovaných strán: vnútroštátne orgány (19), zástupcovia odvetvia (3), odborníci (1).
- Konzultant zodpovedný za externú podpornú štúdiu k posúdeniu vplyvu zorganizoval cielený prieskum, ktorý prebiehal od decembra 2021 do februára 2022 a ktorý sa týkal vnútroštátnych úradov, ako aj kategórií zainteresovaných strán v odvetví. V septembri 2022 bola vykonaná dodatočná cielená žiadosť o údaje a štatistiku, najmä pokiaľ ide o inšpektorov vlajkového štátu a počet inšpekcií.
- Dňa 21. októbra 2021 sa uskutočnil špecializovaný seminár s úradmi vlajkových štátov (17) a zástupcami odvetvia (8) – vlastníkami lodí, klasifikačnými spoločnosťami, prístavnými organizáciami, zástupcami pracovníkov, na ktorom sa riešili možné zmeny v meraní výkonu vlajkového štátu (zmena paradigmy v kľúčových ukazovateľoch výkonnosti z flotily na riadenie).
- Záverečný seminár sa uskutočnil 20. januára 2022. Podujatie bolo rozdelené na dve stretnutia s rôznymi skupinami zainteresovaných strán – jedno s orgánmi vlajkových štátov v členských štátoch EÚ (zastúpených bolo 23 členských štátov) a jedno so zainteresovanými stranami z námorného priemyslu. Seminár bol konkrétne zameraný na získanie názorov na konečnú verziu politických opatrení, ako aj na posúdenie rôznych vplyvov. Dodatočné konzultačné činnosti organizovalo GR pre mobilitu a dopravu a konzultant zodpovedný za externú podpornú štúdiu k posúdeniu vplyvu s cieľom viesť konzultácie s členskými štátmi a kľúčovými zainteresovanými stranami poskytnutím ich názorov na rôzne politické opatrenia, ale aj overiť vznikajúce a konečné výsledky podpornej štúdie k posúdeniu vplyvu z hľadiska kvantifikácie vplyvov. Tieto činnosti sa uskutočnili v rámci neformálneho stretnutia riaditeľov námornej dopravy EÚ/EHP (30. novembra 2021) a zasadnutí Výboru EÚ pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (17. mája 2021,

11. novembra 2021 a 31. mája 2022). Na všetkých sa potvrdila potreba zosúladenia s pravidlami IMO (kódex III).

- Dvojstranné diskusie s členskými štátmi a priemyslom na jeseň 2022 (august – október) na ich žiadosť. Vyjadrili celkovú podporu, pričom sa väčšinou zamerali na aspekty digitalizácie a potrebu zahrnúť ich do uprednostňovaného politického rozhodnutia; niektorí vyjadrili obavy v súvislosti s prístupom k presunu štatutárnych prehliadok späť do vlajkových štátov (z hľadiska vplyvu na bezpečnosť).
- Informácie zhromaždené od zainteresovaných strán boli kľúčové, pretože umožnili Komisii vylepšiť návrh možností politiky, ako aj posúdiť ich hospodársky, sociálny a environmentálny vplyv, porovnať ich a určiť, ktorou možnosťou politiky sa pravdepodobne maximalizuje pomer prínosov/nákladov spoločnosti a plne prispeje k dosiahnutiu uvážlivej, ale efektívnejšej a účinnejšej kontroly vlajkového štátu zabezpečujúcej dodržiavanie predpisov. Konzultáciami sa takisto podporila Komisia pri posudzovaní toho, ako zväziť uvážlivý prístup, ktorým by sa maximalizovala bezpečnosť, ale minimalizovalo riziko konkurenčnej nevýhody vlajok členských štátov EÚ, pri ktorej by hrozilo rušenie registrácií z vlajok členských štátov EÚ na vlajky tretích krajín. Zistenia z týchto procesov dopĺňali teoretický výskum uskutočnený v rámci externej podpornej štúdie.
- Všetky úrady vlajkových štátov a zainteresované strany priemyslu sú za jasný, koherentný a zosúladený právny rámec, ktorý zahŕňa medzinárodné predpisy: kódex III a audit IMO. Uprednostňovanú možnosť politiky podporujú vnútroštátne úrady, pretože zabezpečuje vysoký stupeň vnútornej a vonkajšej súdržnosti. Táto možnosť sa vzhľadom na veľkú rôznorodosť veľkosti a typu flotily v členských štátoch EÚ považuje za vyváženú a primeranú. Úrady vlajkových štátov podporujú využívanie digitalizácie, napr. elektronické inšpekčné správy vlajkového štátu a elektronické osvedčenia, a ich spoločné využívanie s ostatnými členskými štátmi EÚ a štátnou prístavnou kontrolou. Zainteresované strany priemyslu považujú takúto digitalizáciu za výhodu. Členské štáty EÚ plne podporujú ďalšiu harmonizáciu inšpekcií a dohľadu uznaných organizácií, ako aj budovanie kapacít a odbornú prípravu. Členské štáty s najväčšími flotilami (pokiaľ ide o počet lodí) podporujú aj uvážlivý prístup v uprednostňovanej možnosti politiky pred druhou možnosťou, pretože sa považuje za menej rušivú a zabezpečuje konkurencieschopnosť flotily plaviacej sa pod vlajkou členských štátov EÚ, a tým aj jej spoľahlivosť a odolnosť.

• **Získavanie a využívanie expertízy**

Pri tomto preskúmaní sa vychádza predovšetkým z údajov zozbieraných počas uvedeného hodnotenia *ex post* v roku 2018 a kontroly vhodnosti v oblasti námornej dopravy.

Okrem zozbieraných údajov a konzultácie vykonanej v tomto rámci si príprava tohto návrhu vyžiadala aj vstupy technických a právnych expertov, pokiaľ ide o konkrétnu formuláciu technických vymedzení a jasné právne texty. Tieto odborné znalosti boli zhromaždené v rámci Komisie a Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA). Správa o týchto vstupoch a znalostiach sa nachádza v pracovnom dokumente útvarov Komisie tvoriacom sprievodný dokument k návrhu.

• **Posúdenie vplyvu**

Návrh vychádza z výsledkov posúdenia vplyvu čerpajúceho z podpornej štúdie, ktorú vykonal externý konzultant s osobitnými znalosťami v tejto oblasti.

Počas posúdenia vplyvu sa skúmali štyri možnosti politík na revíziu smernice na základe týchto základných zásad:

1. potreba začlenenia a zosúladenia s medzinárodnými pravidlami a postupmi, ktoré boli vypracované po prijatí smernice v roku 2009 a odsúhlasené členskými štátmi EÚ;
2. zabezpečenie spolupráce, neustáleho zlepšovania a výkonu prostredníctvom zohľadnenia skúseností získaných počas vykonávania smernice;
3. zvýšenie digitalizácie s cieľom umožniť lepšie a cielenejšie inšpekcie vlajkového štátu a monitorovanie uznaných organizácií. Smernicou by sa malo aj uľahčiť používanie elektronických osvedčení;
4. zabezpečenie efektívneho a harmonizovaného prístupu k budovaniu kapacít, inšpekciám a monitorovaniu flotily plaviacej sa pod vlajkou s cieľom zabezpečiť technickú a prevádzkovú spôsobilosť úradov vlajkových štátov EÚ plniť povinnosti, ktoré im boli uložené.

V rámci všetkých možností sa navrhujú riešenia zistených problémov, líšia sa však z hľadiska úrovne a ambícií v oblasti harmonizácie a kontroly na zabezpečenie súladu, pričom členskému štátu sa ponecháva určitá voľnosť pri inšpekcii a monitorovaní flotily plaviacej sa pod jeho vlajkou. Vo všetkých možnostiach politiky sa predpokladajú zmeny smernice začlenením častí kódexu III, ktoré sú v súčasnosti pre príslušné vlajkové štáty záväzné, a zachovaním povinného auditu IMO.

Možnosťou 1 by sa navyše navrhli opatrenia, ktoré zabránia využívaniu iného ako výlučne technického personálu vykonávať akúkoľvek prácu pre úrady vlajkového štátu. Úrady by potrebovali získať zdroje na nábor, zamestnávanie a udržanie príslušného technického personálu na vykonávanie inšpekcií vlajkového štátu a monitorovanie uznaných organizácií.

Možnosťou 2 by sa nezakazovalo používanie iného ako výlučne technického personálu, ale „obmedzilo by sa“ na to, kedy a na aký typ prehliadok a za akých výnimočných okolností by takýto iný ako výlučne určený personál mohol byť povolený. Touto možnosťou sa zavádzajú osobitné požiadavky týkajúce sa inšpekcií, ktoré sú primerané veľkosti a typu flotily, aby sa zabezpečilo, že všetky úrady vlajkových štátov EÚ si ponechajú hlavný technický personál v rámci úradu. Zriadila by sa expertná skupina vlajkového štátu. Požiadavky týkajúce sa digitalizácie by sa zaviedli pri výmene informácií týkajúcich sa lodí, ako sú elektronické inšpekčné správy vlajkového štátu a elektronické osvedčenia. Napokon by sa ňou riešila aj otázka spoločného budovania kapacít a harmonizovanej odbornej prípravy (po získaní kvalifikácie) pre inšpektorov vlajkového štátu.

Možnosťou 3 by sa takisto zabránilo využívaniu iného ako výlučne technického personálu a navyše by sa vyžadovalo, aby úrady vlajkových členských štátov mali kapacitu vykonávať štatutárnu úlohu a vydávať štatutárne osvedčenia súvisiace s Medzinárodným kódexom pre bezpečnostný manažment. Akékoľvek následné audity by potom mohli vykonávať uznané organizácie. V rámci možnosti 4 by sa navyše vyžadovalo, aby vlajkové členské štáty boli spôsobilé vykonávať štatutárne prehliadky a vydávať súvisiace štatutárne osvedčenia týkajúce sa „vysokorizikových“ lodí predtým, ako sa im povolí prevádzka pod vlajkou členského štátu. Zakázalo by sa teda aj používanie iného ako výlučne technického personálu.

Akékoľvek opatrenia na úrovni EÚ musia byť vyvážené možným vplyvom na flotu plaviacu sa pod vlajkou členských štátov EÚ, a tým aj strategickou odolnosťou a vplyvmi na obchod smerujúci do EÚ ako celku a z nej (zabránenie rušeniu registrácií na vlajky tretích krajín). V posúdení vplyvu sa dospelo k záveru, že uprednostňovanou možnosťou politiky je možnosť 2.

Posúdenie vplyvu bolo v januári 2023 predložené na schválenie výboru pre kontrolu regulácie. Výbor vydal kladné stanovisko s výhradami. Týmto pripomienkam sa venuje

pozornosť v pracovnom dokumente útvarov Komisie, ktorý je priložený k tomuto legislatívnemu návrhu.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Iniciatíva má rozmer programu REFIT z hľadiska zosúladenia a zjednodušenia právnych predpisov v oblasti bezpečnosti a pomoci orgánom členských štátov lepšie plniť ich povinnosti týkajúce sa inšpekcii a ohlasovania.

Uprednostňovaná možnosť politiky okrem toho zahŕňa prvky zjednodušenia, pretože sa ňou objasní vydávanie, používanie a výmena elektronických dokumentov súvisiacich napríklad s vykonanými inšpekciami vlajkového štátu a elektronickými osvedčeniami týkajúcimi sa lode. Umožní sa tým efektívnejšia príprava a zameranie inšpekcii vlajkového štátu (ako aj inšpekcii štátnej prístavnej kontroly) a lepšie monitorovanie lode a akejkolvek práce vykonávanej v mene vlajkového štátu. Podporuje sa neustála kontrola súladu lodí plaviacich sa pod vlajkou. Tým, že agentúra EMSA poskytne pomoc vnútroštátnym orgánom vlajkového štátu pri budovaní kapacít a odbornej príprave týkajúcej sa spôsobu, ako vykonávať inšpekcie vlajkového štátu, a špecializovanú inšpekčnú databázu na nahlasovanie inšpekcii, sa zvýši harmonizácia a štandardizácia v celej EÚ.

- **Základné práva**

Návrh nemá žiadne dôsledky z hľadiska ochrany základných práv.

4. VPLYVY NA ROZPOČET

Návrh má na roky 2025 – 2050 čisté súčasné náklady pre rozpočet Únie vo výške 7 miliónov EUR až 8,1 milióna EUR. Vplyv návrhu na rozpočet sa podrobne uvádza v legislatívnom finančnom výkaze, ktorý je na informačné účely pripojený k tomuto návrhu. Vplyv návrhu na rozpočet je už súčasťou návrhu Komisie na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o Európskej námornej bezpečnostnej agentúre a o zrušení nariadenia (ES) č. 1406/2002.

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o viacročnom finančnom rámci.

5. ĎALŠIE PRVKY

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

Návrh sprevádza plán vykonávania, v ktorom sa uvádzajú činnosti potrebné na vykonávanie opatrení a identifikujú hlavné technické, právne a časové výzvy súvisiace s vykonávaním.

Určili sa primerané spôsoby monitorovania a podávania správ. Agentúra EMSA bude v tomto procese zohrávať dôležitú úlohu, keďže má na starosti vývoj a prevádzku elektronických dátových systémov pre námornú dopravu, najmä databáz na nahlasovanie inšpekcii.

Vykonávanie bude monitorovať Komisia s pomocou agentúry EMSA. Agentúra EMSA v rámci svojej úlohy na podporu Komisie vykonáva aj cykly návštev v členských štátoch

s cieľom overiť operácie na mieste²⁶. Členské štáty budú musieť mať aj naďalej systém riadenia kvality na preukázanie, že ich organizácia, politiky, procesy, zdroje a dokumentácia sú vhodné na plnenie ich povinností. Tento systém bude musieť získať osvedčenie a potom bude podliehať pravidelnému auditu. Členské štáty budú musieť sprístupniť Komisii a/alebo agentúre EMSA výsledky auditov vykonaných IMO a akreditovaným subjektom, aby si vnútroštátne orgány vlajkového štátu mohli ponechať svoje osvedčenie systému riadenia kvality. Revidovaný systém výkonnosti spolu s inšpekčnými správami a elektronickými osvedčeniami nahratými do databázy umožní účelné monitorovanie.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Vysvetľujúce dokumenty nie sú potrebné, keďže návrh sa zameriava na zjednodušenie a objasnenie existujúceho režimu.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Článok 1 návrhu pozmeňujúcej smernice tvorí jeho hlavnú časť a obsahuje zmeny mnohých ustanovení smernice 2009/21/ES.

Predmet úpravy, rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov

V bode 1 sa mení článok 3 s cieľom aktualizovať niektoré odkazy na nástroje IMO v existujúcom vymedzení pojmov a zahrnúť ďalšie vymedzenie pojmov relevantné pre túto smernicu, najmä kódex III.

Podmienky umožnenia plavby lode

V bode 2 sa mení článok 4 tak, že sa zavádza používanie databázy na overenie stavu lode (v prípade potreby prevod) predtým, ako sa umožní prevádzka lode.

V bode 3 sa vkladajú články 4a – 4c.

V novom článku 4a sa vyžaduje, aby členský štát ako vlajkový štát dodržiaval kódex III a požiadavku vykonávať doplnkové inšpekcie vlajkového štátu na zaistenie bezpečnosti lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu.

Novým článkom 4b sa zavádza požiadavka, aby mali úrady primerané zdroje zodpovedajúce veľkosti a typu flotily (lode registrované pod ich vlajkou) na splnenie povinnosti doplnkovej inšpekcie a požiadaviek na dohľad a monitorovanie zo strany uznaných organizácií EÚ. Presné podrobnosti o týchto zdrojoch na vykonávanie inšpekcií flotily plaviacej sa pod vlajkou vlajkového štátu a monitorovania zo strany uznaných organizácií budú stanovené prostredníctvom vykonávacieho opatrenia.

Novým článkom 4c sa stanovujú zodpovednosti a spoločné budovanie kapacít personálu vlajkového štátu. Zahŕňa to neustály vývoj systémov odbornej prípravy a materiálov zohľadňujúci aktualizácie medzinárodných dohovorov IMO, ako aj možné nové požiadavky vyplývajúce z environmentálnych hľadísk, najmä pokiaľ ide o nové technológie (napr. pohon, nové druhy paliva atď.).

Činnosti súvisiace s monitorovaním lodí plaviacich sa pod vlajkou alebo nadväzujúce na toto monitorovanie

²⁶ Agentúra EMSA vykonáva takéto návštevy ako súčasť svojich základných úloh podľa článku 3 nariadenia (ES) č. 1406/2002, ktorým sa ustanovuje Európska námorná bezpečnostná agentúra; preto sa neočakáva vznik žiadnych dodatočných nákladov.

V bode 4 sa mení článok 5 tak, že sa od členských štátov ako vlajkových štátov vyžaduje, aby používali systém Únie na výmenu námorných informácií (SafeSeaNet) na kontrolu a monitorovanie lodí plaviacich sa pod ich vlajkou a na kontrolu napríklad toho, či sú zadržiavané pod štátnou prístavnou kontrolou. Touto zmenou sa rieši aj nedostatočná pružnosť režimu vlajkového štátu v prípadoch krízy alebo neočakávaných udalostí, ako bola pandémia ochorenia COVID-19.

Elektronická informačná a inšpekčná databáza

V bode 5 sa mení článok 6 tak, že sa zavádzajú elektronické dokumenty, ktoré sa majú zaznamenávať, uchovávať, nahlasovať a vymieňať prostredníctvom národného registra elektronických osvedčení kompatibilného s inšpekčnou databázou v novom článku 6a. Elektronické dokumenty sa okrem iného týkajú elektronických inšpekčných správ a elektronických osvedčení.

V bode 6 sa zavádza nový článok 6a a zriadenie inšpekčnej databázy, ktorú bude prevádzkovať Komisia. Vychádza z inšpekčnej databázy, ktorá už je v prevádzke na nahlasovanie inšpekcií štátnej prístavnej kontroly a inšpekcií osobných lodí a bude využívať rovnaké technické prvky. Pokiaľ ide o elektronické prenosy elektronických osvedčení, budú sa pri nich využívať rovnaké technické riešenia, aké sú stanovené v smernici o štátnej prístavnej kontrole, a to na základe technického riešenia, ktoré už je v prevádzke pre uznané organizácie, aby splnili požiadavky na výmenu elektronických osvedčení, ako sa stanovuje v právnych predpisoch EÚ v oblasti uznaných organizácií.

Tento prístup spočíva v budovaní na existujúcich systémoch, vytváraní ďalších synergií, vyhýbaní sa duplicité a opätovnom využívaní informácií, pokiaľ je to možné, pričom sa opiera o jeden interoperabilný systém.

Monitorovanie súladu a výkonnosti

V bode 7 sa mení článok 7 s cieľom objasniť, aké informácie sa majú zverejniť po audite IMO. Zavádza sa ním aj požiadavka, aby členský štát ako auditovaný subjekt umožnil Komisii s pomocou agentúry EMSA pozorovať takéto audity IMO. Cieľom je zabezpečiť transparentnosť a uľahčiť synergie medzi auditmi IMO a návštevami agentúry EMSA.

Riadenie kvality a výkonnosť vlajkových štátov

V bode 8 sa mení článok 8 a objasňuje sa rozsah a pokrytie systému riadenia kvality tak, aby zahŕňal všetky registre, či už ide o tradičné (tzv. prvé registre), medzinárodné alebo námorské či podobné (nazývané druhé registre) v rámci právomoci vlajkového štátu a plaviace sa pod vlajkou tohto štátu, ako aj pokrytie všetkých činností súvisiacich s vlajkovým štátom.

Ďalej sa ním zavádzajú podmienky kontroly, ak vlajkový štát využíva alebo bude využívať iných ako výlučne určených inšpektorov, a zavádza sa požiadavka pre všetkých zúčastnených zabezpečiť absenciu konfliktu záujmov.

A napokon, súčasné meranie výkonu by sa malo zrevidovať a modernizovať prostredníctvom vykonávacieho aktu, v ktorom by sa zohľadnili viaceré ďalšie kritériá, ako aj podobný systém výkonnosti pre uznané organizácie. Zavádzajú sa požiadavky, ktoré majú členské štáty uplatňovať pri ich vlastnom posudzovaní výkonu, ako aj požiadavka, aby Komisia zverejnila celkové výsledky.

V bode 9 sa vypúšťa článok 9.

Spolupráca a výmena informácií

V bode 10 sa zavádzajú články 9a a 9b.

Novým článkom 9a sa zriaďuje skupina na vysokej úrovni pre záležitosti vlajkového štátu, zložená z orgánov vlajkového štátu a expertov členských štátov na účely diskusie o všetkých príslušných otázkach súvisiacich s vlajkovým štátom. Novým článkom 9b sa zavádza dynamický nástroj elektronického nahlasovania na účely zhromažďovania informácií a štatistiky.

Postup výboru

V bode 11 sa článok 10 aktualizuje o najnovší text týkajúci sa postupov výboru pre vykonávacie akty.

Delegované akty

V bode 12 sa stanovuje, že Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty na aktualizáciu prílohy a že všetky aktualizácie podliehajú štandardnej doložke o zákaze zníženia úrovne ochrany. Znamená to, že ak nastanú zmeny na medzinárodnej úrovni, normy v nástroji EÚ sa zachovávajú prinajmenšom na súčasnej úrovni.

Vykonávanie delegovania právomoci

V bode 13 sa uvádza štandardný text týkajúci sa výkonu delegovania právomoci.

Prílohy

V bode 14 sa stanovuje jedna nová príloha s časťami 1 a 2 týkajúcimi sa vlajkového štátu v rámci rezolúcie A.1070(28) o Kódexe na vykonávanie nástrojov IMO (kódex III).

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**ktorou sa mení smernica 2009/21/ES o plnení povinností vlajkového štátu**

(Text s významom pre EHP)

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 výboru²⁷,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²⁸,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

1. Bezpečnosť lodnej dopravy Únie a občanov, ktorí ju využívajú, ako aj ochrana životného prostredia by sa mali vždy zabezpečiť.
2. Podľa ustanovení Dohovoru Organizácie Spojených národov o námornom práve z roku 1982 (UNCLOS) a dohovorov, ktorých depozitárom je IMO, štáty, ktoré sú zmluvnou stranou týchto nástrojov, sú zodpovedné za prijatie zákonov a iných právnych predpisov a všetkých ostatných krokov, ktoré môžu byť potrebné, aby tieto nástroje nadobudli úplnú účinnosť s cieľom zabezpečiť, aby z hľadiska bezpečnosti ľudského života na mori a ochrany morského prostredia bola loď spôsobilá na určenú prevádzku.
3. Vzhľadom na to, že všetky členské štáty musia byť zmluvnou stranou dohovorov IMO a musia plniť povinnosti stanovené v týchto dohovoroch v súvislosti s loďami plaviacimi sa pod ich vlajkou, na zabezpečenie účinnosti dohovorov IMO v Únii by sa mali záväzné ustanovenia týchto dohovorov zapracovať do právnych predpisov Únie. Na tento účel si členské štáty musia plniť svoje povinnosti ako vlajkové štáty účinne a dôsledne v súlade s rezolúciou IMO A.1070(28) (prijatou 4. decembra 2013) o Kódexe na vykonávanie nástrojov IMO (kódex III) obsahujúcim záväzné ustanovenia, ktoré majú vykonávať vlajkové štáty.
4. Keďže rezolúcia IMO A.948(23) bola zrušená rezolúciou IMO A.1156(32), členské štáty by na lode plaviace sa pod ich vlajkou mali uplatňovať harmonizované požiadavky na certifikáciu a prehliadky vlajkovým štátom, ktoré sú stanovené v príslušných postupoch a usmerneniach pripojených k rezolúcii zhromaždenia IMO A.1156(32) o usmerneniach k prehliadkam v rámci harmonizovaného systému prehliadok a certifikácie.

²⁷ Ú. v. EÚ C , , s. .²⁸ Ú. v. EÚ C , , s. .

5. Na medzinárodnej úrovni je funkcia vyšetrovania námorných nehôd súčasťou zodpovedností vlajkového štátu, kým na úrovni Únie je nezávislá a regulovaná smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/18/ES²⁹. Táto smernica by nemala mať vplyv na smernicu 2009/18/ES.
6. Zohľadniť by sa mali niektoré vykonávacie akty, ktoré boli prijaté po nadobudnutí účinnosti smernice 2009/21/ES, ktorými sa už čiastočne vykonávajú aspekty týkajúce sa delegovania právomocí na uznané organizácie.
7. Námorné úrady členských štátov by mali byť schopné spoľahnúť sa na primerané zdroje, vrátane technických rozhodovacích kapacít, určené na plnenie povinností vlajkového štátu, ktoré sú primerané veľkosti a typu ich flotily a zakladajú sa na príslušných požiadavkách IMO. S cieľom zlepšiť celkový kvalitatívny výkon lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu je takisto potrebné zosúladiť prísne a dôkladné monitorovanie uznaných organizácií, ktoré v mene členských štátov vykonávajú povinnosti vlajkového štátu, vrátane vypracovania pravidiel a skúšania konštrukcie.
8. Minimálne kritériá a ciele inšpekcií týkajúce sa týchto zdrojov by sa mali vypracovať na základe praktických skúseností členských štátov, vrátane využitia iných ako výlučne určených inšpektorov, prostredníctvom vykonávacích opatrení.
9. Splnenie harmonizovaného systému budovania kapacít po získaní kvalifikácie zo strany znalcov a inšpektorov vlajkového štátu by malo zabezpečiť rovnaké podmienky medzi námornými úradmi a prispieť ku kvalitatívnej činnosti lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu.
10. Členské štáty by mali na účely monitorovania lodí plaviacich sa pod vlajkou, námorného dozoru a informovanosti o situácii na mori využívať systém Únie na výmenu námorných informácií (SafeSeaNet) a služby zriadené smernicou 2002/59/ES³⁰.
11. Zriadenie a rozvoj databázy poskytujúcej základné informácie v elektronickom formáte o lodiach plaviacich sa pod vlajkou členského štátu by malo prispieť k posilnenej výmene informácií, ďalej zlepšiť transparentnosť výkonu vysokokvalitnej flotily a umožniť lepšie monitorovanie povinností vlajkového štátu zabezpečiť rovnaké podmienky medzi námornými úradmi.
12. Všetky dotknuté orgány a Komisia by mali mať na účely monitorovania a na zvýšenie účinnosti vykonávania akéhokoľvek druhu inšpekcie k dispozícii základné informácie vrátane elektronických správ a lodných osvedčení po inšpekciách vlajkového štátu.
13. Povinný systém auditu členských štátov IMO sa riadi štandardným prístupom riadenia kvality s cieľom určiť, do akej miery členské štáty vykonávajú a presadzujú povinnosti a zodpovednosti vlajkového štátu obsiahnuté v záväzných dohovoroch IMO, ktorých sú zmluvnými stranami, a tým zabezpečiť konzistentné a účinné vykonávanie uplatniteľných nástrojov IMO a pomáhať členským štátom zlepšovať

²⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/18/ES z 23. apríla 2009, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/35/ES a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 114).

³⁰ 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).

ich spôsobilosti. Členské štáty by preto mali naďalej preukazovať svoj súlad so záväznými nástrojmi IMO, ako sa vyžaduje v rezolúcii A.1067(28) o rámci a postupoch systému auditu členského štátu Dohovoru IMO, ktorá bola prijatá zhromaždením IMO 4. decembra 2013.

14. Auditovaný členský štát by mal ako vlajkový štát pozvať a zapojiť Komisiu, ktorej pomáha Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) zriadená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002³¹, ako pozorovateľa na účely zabezpečenia súladu medzi auditom IMO a posúdeniami Komisie, ktoré v mene Komisie vykonáva agentúra EMSA na kontrolu vykonávania právnych predpisov Únie v oblasti námornej bezpečnosti prostredníctvom svojho programu návštev a inšpekcií.
15. S cieľom ďalej zvýšiť kvalitu lodí plaviacich sa pod vlajkou a zabezpečiť rovnaké podmienky medzi námornými úradmi by sa malo objasniť osvedčovanie kvality administratívnych postupov, a to aj v rámci systému riadenia kvality v súlade s normami ISO alebo rovnocennými normami, aby sa vzťahovalo na všetky registre, či už vnútroštátne (prvé registre) alebo medzinárodné (druhé alebo zámorské), v rámci zodpovednosti členského štátu ako vlajkového štátu. Okrem toho by sa mali objasniť všetky súvisiace činnosti vrátane zodpovedností, právomoci, vzájomných vzťahov a prostriedkov nahlasovania a komunikácie všetkých zamestnancov vlajkového štátu, ktorí vykonávajú prehliadky alebo inšpekcie, alebo sa na nich zúčastňujú, ako aj iných pracovníkov, ktorí pomáhajú pri vykonávaní inšpekcií, nie sú výlučne zamestnaní príslušným orgánom členského štátu a ktorí môžu vykonávať určité inšpekcie iné ako štatutárne prehliadky. Na zabezpečenie nezávislosti by sa mala zdokumentovať absencia akéhokoľvek konfliktu záujmov zapojených pracovníkov.
16. Hodnotením a preskúmaním systému výkonnosti pre vlajkové štáty na základe spoločných transparentných, spoľahlivých a objektívnych kľúčových kritérií výkonnosti a vychádzajúceho zo súčasných podobných systémov by sa mali podporiť všetky členské štáty v ich neustálom dodržiavaní predpisov a zlepšovaní.
17. S cieľom prediskutovať záležitosti vlajkového štátu vrátane technických otázok a uľahčiť výmenu odborných znalostí a informácií by sa mala zriadiť skupina na vysokej úrovni pre záležitosti vlajkového štátu pozostávajúca z vnútroštátnych orgánov členských štátov, odborníkov a inšpektorov vlajkového štátu a prípadne odborníkov zo súkromného sektora.
18. Na účely ďalšieho zlepšovania konzistentného zberu relevantných štatistík a námorných údajov a informácií od členských štátov by sa mal zaviesť nástroj elektronického nahlasovania.
19. Aby sa umožnilo aktuálne uplatňovanie ustanovení tejto smernice s cieľom umožniť členským štátom plniť ich povinnosti podľa medzinárodného práva v súlade s touto smernicou, by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o aktualizáciu prílohy. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby sa tieto konzultácie vykonávali v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode

³¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 z 27. júna 2002, ktorým sa ustanovuje Európska námorná bezpečnostná agentúra (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1).

z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva³². Predovšetkým, a to v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

20. Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011³³. V záujme zabezpečenia jednotných podmienok vykonávania smernice 2009/21/ES týkajúcich sa jednotných opatrení na určenie minimálnych požiadaviek na primerané zdroje zodpovedajúce veľkosti a typu flotily vlajkového štátu a v záujme zabezpečenia jednotných podmienok spoločného harmonizovaného systému merania výkonnosti vlajkového štátu by sa Komisii mali udeliť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011.
21. Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) by mala poskytovať potrebnú podporu na zabezpečenie vykonávania smernice 2009/21/ES.
22. V súlade so zásadou proporcionality podľa článku 5 Zmluvy táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedených cieľov.
23. Smernica 2009/21/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Zmeny smernice 2009/21/ES

Smernica 2009/21/ES sa mení takto:

1. Článok 3 sa mení takto:

a) Písmeno e) sa nahrádza takto:

„e) „audit IMO“ je audit vykonávaný v súlade s ustanoveniami rezolúcie A.1067(28) („Rámec a postupy systému auditu členských štátov Dohovoru IMO“) v jej aktualizovanom znení, prijatej Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO);“

b) Dopĺňajú sa tieto písmená:

„f) „dohovory“ sú dohovory s ich protokolmi a zmenami, ako aj príslušné právne záväzné kódexy v ich aktualizovanom znení, ako sa vymedzujú v článku 2 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES³⁴, s výnimkou Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 (MLC 2006);

³² Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

³³ 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).

³⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57).

- g) „kódex III“ sú časti 1 a 2 rezolúcie A.1070(28) („Kódex na vykonávanie nástrojov IMO“), ktorú prijala Medzinárodná námorná organizácia (IMO), s výnimkou bodov 16.1, 18.1, 19, 29, 30, 31 a 32 časti 2;
- h) „znalec vlajkového štátu“ je zamestnanec verejného sektora, ktorý je riadne oprávnený príslušným orgánom členského štátu na vykonávanie prehliadok a auditov súvisiacich so štatutárnymi osvedčeniami a pracuje výlučne pre tento orgán a ktorý spĺňa požiadavku nezávislosti stanovenú v článku 8 ods. 1;
- i) „inšpektor vlajkového štátu“ je zamestnanec verejného sektora, ktorý pracuje výlučne pre príslušný orgán členského štátu a je ním riadne oprávnený vykonávať doplnkové inšpekcie vlajkového štátu, a ktorý spĺňa požiadavku nezávislosti stanovenú v článku 8 ods. 1 a minimálne kritériá stanovené v prílohe XI k smernici 2009/16/ES;
- j) „iní pracovníci, ktorí pomáhajú pri vykonávaní inšpekcií“ sú osoby, ktoré nie sú výlučne zamestnané príslušným orgánom členského štátu, ale majú zmluvný vzťah s príslušným orgánom členského štátu a sú týmto orgánom riadne oprávnené, ktoré môžu vykonávať určité inšpekcie iné ako štatutárne prehliadky špecifikované príslušným orgánom a ktoré spĺňajú kritériá komunikácie, kvalifikácie a nezávislosti stanovené v článku 8 ods. 1;
- k) „doplnková inšpekcia vlajkového štátu“ je inšpekcia na palube, ktorá nevedie k vydaniu osvedčenia;
- j) „HSSC“ je rezolúcia A.1156(32) [„Usmernenia pre prehliadky v rámci harmonizovaného systému prehliadok a osvedčovania“ (HSSC), 2021, v jej aktualizovanom znení, ktorú prijala Medzinárodná námorná organizácia (IMO)];“.

2. V článku 4 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Pred tým, ako sa umožní prevádzkovanie lode, ktorej sa udelilo právo plaviť sa pod vlajkou členského štátu, príslušný členský štát zabezpečí, že daná loď spĺňa uplatniteľné medzinárodné pravidlá a predpisy. Overí najmä záznamy o lodi z hľadiska bezpečnosti pomocou inšpekčných správ a osvedčení nachádzajúcich sa v databáze uvedenej v článku 6a. V prípade potreby konzultuje s úradom vlajkového štátu, v ktorom bola loď predtým zaregistrovaná, aby zistil, či zostávajú nevyriešené niektoré nedostatky alebo bezpečnostné otázky, ktoré uvedený štát identifikoval.“

3. Vkladajú sa tieto články 4a až 4c:

„Článok 4a

Bezpečnosť lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu

1. Členské štáty uplatňujú vo vzťahu k medzinárodnej lodnej doprave v plnom rozsahu záväzné ustanovenia týkajúce sa vlajkových štátov, ktoré sú stanovené v dohovoroch IMO, v súlade s podmienkami a v súvislosti s loďami uvedenými v týchto dohovoroch a uplatňujú kódex III uvedený v prílohe k tejto smernici, s výnimkou bodov 16.1, 18.1, 19, 29, 30, 31 a 32 časti 2.

2. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie súladu lodí, ktoré sú oprávnené plaviť sa pod ich vlajkou, s medzinárodnými predpismi a normami. Tieto opatrenia zahŕňajú:
 - a) zákaz lodiam plaviť sa, až kým tieto lode nemôžu vyplávať v súlade s medzinárodnými predpismi a normami;
 - b) zabezpečenie toho, aby sa lode oprávnené plaviť sa pod ich vlajkou podrobili prehliadke v súlade s usmerneniami pre prehliadky v rámci harmonizovaného systému prehliadok a osvedčovania (HSSC) a
 - c) vykonávanie doplnkovej inšpekcie vlajkového štátu na lodiach na overenie toho, či je skutočný stav lode v súlade s udelenými osvedčeniami.
3. Členské štáty zabezpečia odstránenie všetkých nedostatkov potvrdených alebo zistených pri inšpekcii vykonanej v súlade s odsekom 2 písm. c).
4. Po ukončení každej vykonanej inšpekcie vypracuje inšpektor vlajkového štátu správu na základe prílohy IX k smernici 2009/16/ES.

„Článok 4b

Požiadavky na bezpečnosť a zabránenie znečisťovaniu

1. Každý členský štát zabezpečí, aby sa jeho úrad opieral o primerané zdroje zodpovedajúce veľkosti a typu jeho flotily, najmä pokiaľ ide o plnenie povinností stanovených v článku 4a a v odsekoch 2 a 3 tohto článku.
2. Každý členský štát zabezpečí dohľad nad činnosťami znalcov vlajkového štátu, inšpektorov vlajkového štátu a uznaných organizácií a zúčastňuje sa na systéme dohľadu uznanej organizácie EÚ, ktorý stanovila skupina na vysokej úrovni pre záležitosti vlajkového štátu uvedená v článku 9a ods. 1.
3. Každý členský štát rozvíja alebo udržiava schopnosť skúšania konštrukcie a technického rozhodovania zodpovedajúcu veľkosti a typu jeho flotily.
4. S cieľom zabezpečiť harmonizáciu doplnkových inšpekcí vlajkového štátu uvedených v článku 4a ods. 2 písm. c) Komisia po porade so skupinou na vysokej úrovni pre záležitosti vlajkového štátu uvedenou v článku 9a ods. 1 prijme vykonávacie akty vymedzujúce jednotné opatrenia na určenie minimálnych požiadaviek na plnenie povinností stanovených v odseku 1. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 10 ods. 2.“

„Článok 4c

Spoločné budovanie kapacít personálu vlajkového štátu

1. Členské štáty zabezpečia, aby personál zodpovedný za vykonávanie prehliadok, inšpekcí a auditov na lodiach a v spoločnostiach podliehal harmonizovanému systému uvedenému v odseku 2.
2. Komisia, ak požiada o radu skupinu na vysokej úrovni pre záležitosti vlajkového štátu uvedenú v článku 9a ods. 1, vypracuje pre znalcov a inšpektorov vlajkového štátu členských štátov spoločný systém budovania kapacít (po získaní kvalifikácie na vnútroštátnej úrovni), ktorý bude pravidelne aktualizovať, a to s prihliadnutím na nové technológie a vo vzťahu k novým resp. dodatočným povinnostiam vyplývajúcim z príslušných medzinárodných nástrojov.“

4. Článok 5 sa mení takto:
- a) Jediný odsek sa očísľuje ako odsek 1.
 - b) Dopĺňa sa tento odsek 2:
„2. Členské štáty vypracujú a zavedú vhodný program kontroly a monitorovania, pričom podľa potreby využijú systém Únie na výmenu námorných informácií („SafeSeaNet“) uvedený v článku 22a ods. 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES³⁵ a v prílohe III k tejto smernici na poskytnutie včasnej reakcie na situácie uvedené v odseku 1 tohto článku, ako aj na bezpečnostné incidenty a údajné prípady znečistenia.“
5. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

Elektronické informácie a výmena

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa uchovávali a sprístupňovali aspoň tieto informácie o lodiach plaviacich sa pod ich vlajkou v elektronickom formáte, ktorý je kompatibilný a interoperabilný s databázami Únie, ktoré súvisia s námornou bezpečnosťou:
 - a) údaje o lodi (názov, číslo IMO atď.);
 - b) štatutárne osvedčenia (úplné, prechodné alebo dočasné) vrátane dátumov prehliadok, prípadných dodatočných a doplnkových prehliadok a auditov;
 - c) identifikácia uznaných organizácií zapojených do osvedčovania a klasifikácie lode;
 - d) identifikácia príslušného orgánu, ktorý vykonal inšpekciu lode v súlade s ustanoveniami o štátnej prístavnej kontrole, a dátumy inšpekcií;
 - e) výsledky inšpekcií štátnej prístavnej kontroly (nedostatky: áno alebo nie, zadržanie: áno alebo nie);
 - f) identifikácia lodí, ktoré sa v predchádzajúcich 12 mesiacoch prestali plaviť pod vlajkou dotknutého členského štátu;
 - g) správy po prehliadke alebo inšpekcii vlajkového štátu vykonanej v súlade s článkom 4a ods. 2 písm. b) alebo c).
 2. Informácie sa oznámia do inšpekčnej databázy stanovenej v článku 6a. Kópia správy sa poskytne aj kapitánovi lode.“
6. Vkladá sa tento článok 6a:

„Článok 6a

Inšpekčná databáza

1. Komisia vytvorí, spravuje a aktualizuje inšpekčnú databázu obsahujúcu informácie uvedené v článku 6. Všetky členské štáty sú k tejto databáze pripojené. Táto databáza

³⁵ 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).

je založená na inšpekčnej databáze uvedenej v článku 24 smernice 2009/16/ES a má podobné funkcie.

2. Členské štáty zabezpečia, aby sa informácie týkajúce sa inšpekcií vykonaných v súlade s touto smernicou, vrátane informácií o nedostatkoch, bezodkladne preniesli do inšpekčnej databázy čo najskôr po dokončení správy podľa článku 4a ods. 4.

3. Komisia zabezpečí, aby inšpekčná databáza umožňovala vyhľadať všetky relevantné údaje týkajúce sa vykonávania tejto smernice na základe inšpekčných údajov, ktoré poskytnú členské štáty.

4. Členské štáty majú prístup ku všetkým informáciám zaznamenaným v inšpekčnej databáze uvedenej v odseku 1 tohto článku a v systéme inšpekcií stanovenom v smernici 2009/16/ES. Žiadne ustanovenie v tejto smernici nebráni výmene takýchto informácií medzi relevantnými príslušnými orgánmi v rámci členských štátov a medzi nimi, s Komisiou alebo s Európskou námornou bezpečnostnou agentúrou (EMSA) zriadenou nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002³⁶.

5. Členské štáty zabezpečia, aby sa štatutárne osvedčenia uvedené v článku 6 ods. 1 písm. b) elektronicke prenášali do inšpekčnej databázy uvedenej v odseku 1 tohto článku pomocou funkčných a technických špecifikácií pre harmonizované rozhranie na elektronicke ohlasovanie stanovených v článku 24a smernice 2009/16/ES.“

7. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Monitorovanie dodržiavania zhody a výkonu členských štátov

1. Členské štáty prijímú potrebné opatrenia na to, aby aspoň raz za sedem rokov bola ich správa predmetom auditu IMO, a zverejnia výsledok auditu, ako aj všetky nápravné opatrenia v databáze Globálneho integrovaného informačného systému námornej dopravy (GISIS) zriadenej IMO. Členské štáty takisto tie isté informácie sprístupnia verejnosti v súlade s príslušnými vnútroštátnymi právnymi predpismi o dôvernosti.

2. Členské štáty zabezpečia, aby sa Komisia s pomocou agentúry EMSA mohla zúčastniť ako pozorovateľ na procese auditu IMO a aby bola každá správa o audite a informácie o následných prijatých opatreniach okamžite sprístupnené Komisii.

3. S cieľom zabezpečiť účinné vykonávanie tejto smernice a monitorovať celkové fungovanie dodržiavania súladu vlajkových štátov a systému dohľadu uznanej organizácie EÚ Komisia zhromažďuje potrebné informácie a vykonáva návštevy v členských štátoch v súlade s článkom xx nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) xx/xx³⁷ [nariadenie o agentúre EMSA, ktoré sa má prijať],“

8. Článok 8 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„Každý členský štát zavedie a spravuje systém riadenia kvality, ktorý zahŕňa všetky registre patriace do jeho právomoci pre všetky činnosti jeho správy

³⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 z 27. júna 2002, ktorým sa ustanovuje Európska námorná bezpečnostná agentúra (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1).

³⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) xx/xx ... [nariadenie o agentúre EMSA].

súvisiace s vlajkovým štátom. Takýto systém riadenia kvality sa osvedčuje v súlade s uplatniteľnými medzinárodnými normami kvality.

Systém riadenia kvality obsahuje vymedzené zodpovednosti, právomoc a vzájomné vzťahy všetkých pracovníkov vlajkového štátu vrátane iných pracovníkov, ktorí pomáhajú pri vykonávaní inšpekcií, ktorí riadia, vykonávajú a overujú úlohy súvisiace s bezpečnosťou a predchádzaním znečisteniu a úlohy, ktoré ovplyvňujú bezpečnosť a predchádzanie znečisteniu. Takéto zodpovednosti sa zdokumentujú, pričom sa uvedie, aký typ a rozsah inšpekčnej práce môžu vykonávať iní pracovníci, ktorí pomáhajú pri vykonávaní inšpekcií, a zároveň sa uvedie, ako budú títo pracovníci komunikovať a podávať správy.

Každý členský štát zabezpečí, aby iní pracovníci, ktorí pomáhajú pri vykonávaní inšpekcií, mali primerané vzdelanie, odbornú prípravu a dohľad vzhľadom na úlohy, ktoré sú oprávnení vykonávať.

Všetci pracovníci vykonávajúci prehliadku alebo inšpekciu podpíšu vyhlásenie o absencii konfliktu záujmov, ktoré potvrdzuje ich nezávislosť vo vzťahu k práci, ktorá sa má vykonať, a ktoré uchováva zodpovedný orgán členského štátu.“;

b) Dopĺňajú sa tieto odseky:

„2a. Členské štáty každoročne hodnotia svoj výkon a určia oblasti možného zlepšenia na základe výsledkov činností vykonaných v rámci systému riadenia kvality uvedeného v odseku 1 tohto článku a výkon vlajkového štátu uvedený v odseku 2b tohto článku, ako aj v článku 7.

2b. S cieľom zabezpečiť spoločný harmonizovaný systém výkonnosti na účely odseku 2a Komisia po konzultácii so skupinou na vysokej úrovni pre záležitosti vlajkového štátu uvedenou v článku 9a ods. 1 prijme vykonávacie akty na účely vymedzenia podrobností pre revidovaný systém výkonnosti v odseku 2 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s článkom 10.2.

V opatreniach na hodnotenie výkonu vlajkových štátov sa okrem iného zohľadňujú výsledky inšpekcie zo strany vlajkového štátu, miera zadržaní pri štátnom prístavnom dozore, štatistika nehôd, komunikačné a informačné procesy, ročná štatistika strát (vynímajúc technické úplné straty) a podľa potreby ďalšie ukazovatele výkonu, ktorých cieľom je určiť, či personál, zdroje a správne postupy sú primerané na splnenie povinností vlajkového štátu.

2c. Komisia sprístupní a uchováva na verejnom webovom sídle informácie o výkone vlajkových štátov.“

9. Článok 9 sa vypúšťa.

10. Vkladajú sa tieto nové články:

„Článok 9a

Skupina na vysokej úrovni pre záležitosti vlajkového štátu

1. Komisia zriadi skupinu na vysokej úrovni pre záležitosti vlajkového štátu s cieľom prediskutovať otázky vlajkového štátu a uľahčiť výmenu skúseností medzi

vnútroštátnymi orgánmi členských štátov, odborníkmi a inšpektormi vlajkového štátu, a to podľa potreby aj zo strany inšpektorov zo súkromného sektora.

Skupina na vysokej úrovni pre záležitosti vlajkového štátu sa skladá zo zástupcov členských štátov a Komisie, ktorým pomáha agentúra EMSA.

Skupina prijme svoj rokovací poriadok.

2. Skupina na vysokej úrovni pre záležitosti vlajkového štátu má okrem iného tieto úlohy:

- a) vydávať odporúčania pre spoločný prístup k inšpekciám vlajkových štátov; postupy a usmernenia pre kontrolu lodí;
- b) pomáhať Komisii pri vývoji spoločného formátu nahlasovania vrátane načasovania inšpekcií vlajkového štátu/monitorovania uznanej organizácie;
- c) pomáhať Komisii pri vývoji technickej metódy pre to, čo predstavuje primerané zdroje zodpovedajúce veľkosti a typu flotily, ako je uvedené v článku 4b;
- d) pomáhať Komisii pri identifikácii opatrení, ktoré možno vypracovať s cieľom zlepšiť budovanie kapacít uvedených v článku 4c, najmä pokiaľ ide o udržiavanie aktuálnych poznatkov o zmenách v dohovoroch a vyplývajúcich z nových technológií;
- e) rozvíjať a realizovať systém dohľadu a monitorovania zo strany uznaných organizácií EÚ uvedený v článku 7;
- f) poskytovať usmernenia o tom, ako používať informácie v príslušných databázach Únie, ktoré súvisia s námornou bezpečnosťou, na účely prípravy inšpekcií vlajkových štátov/monitorovania zo strany uznaných organizácií s cieľom zvýšiť efektívnosť využívania/združovania zdrojov na monitorovanie zo strany uznaných organizácií, napr. podľa oblastí záujmu;
- g) pomáhať Komisii pri technickom vývoji kritérií výkonu uvedených v článku 8 ods. 2b;
- h) pomáhať Komisii pri vytváraní usmernení, vzorov a podobne pre povinnosti týkajúce sa nahlasovania uvedené v článku 9b;
- i) pomáhať pri analýze výkonu vlajkového štátu, auditoch systému riadenia kvality a auditoch IMO s porovnaním zistení a následných opatrení s cieľom identifikovať najlepšie postupy;
- j) pomáhať Komisii pri identifikácii opatrení, ktoré možno vypracovať s cieľom stanoviť:
 - i) harmonizované postupy pre uplatňovanie výnimiek a ekvivalentov uplatňovaných v súlade s dohovormi IMO,
 - ii) harmonizované výklady záležitostí, ktoré sú v dohovoroch ponechané na vlastné uváženie úradov,
 - iii) uplatňovať jednotnú interpretáciu ustanovení stanovených v týchto dohovoroch.

Článok 9b

Informácie a údaje

Komisia vytvorí nástroj elektronického nahlasovania na účely zhromažďovania informácií a údajov od členských štátov v súvislosti s touto smernicou. Členské štáty pravidelne a aspoň raz ročne informujú Komisiu o:

- a) požiadavkách na bezpečnosť a zabránenie znečisťovaniu
 - i) veľkosť a vek flotily plaviacej sa pod vlajkou z hľadiska počtu a hrubej priestornosti konvenčných lodí;
 - ii) počet inšpektorov/znalcov/audítorov vlajkového štátu a iných pracovníkov, ktorí pomáhajú pri vykonávaní inšpekcií;
 - iii) počet prehliadok, inšpekcií a auditov vlajkových štátov vykonaných ako vlajkové štáty;
 - iv) počet lodí nahlasujúcich a rušiacich registráciu vlajky podľa typu lode a podľa krajiny pôvodu alebo krajiny určenia;
- b) riadení kvality a auditoch
 - i) plánované alebo potvrdené dátumy auditu IMO;
 - ii) plánované alebo potvrdené dátumy auditu systému riadenia kvality, ako aj zvládnutie osvedčovania systému riadenia kvality;
- c) delegovaní právomoci
 - i) uznané organizácie oprávnené, funkcie delegované a osvedčenia vydané v mene členského štátu.“

11. Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) zriadený nariadením (ES) č. 2099/2002. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.“

12. Vkladá sa tento článok 10a:

„Článok 10a

Delegované akty

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 10b týkajúce sa zmien prílohy 1 s cieľom zohľadniť nové ustanovenia a záväzky týkajúce sa vlajkového štátu vypracované na medzinárodnej úrovni, najmä v IMO.

Zmeny dohovorov IMO a Kódexu na vykonávanie nástrojov IMO (kódex III) možno vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice v súlade s článkom 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 2099/2002.“

13. Vkladá sa tento článok 10b:

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
 2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10a sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [xx] 202X. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevzniesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
 3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 10a môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
 4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016.
 5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
 6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 10a nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.“
14. Text uvedený v prílohe k tejto smernici sa dopĺňa ako príloha k smernici 2009/21/ES.

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty do [*Úrad pre publikácie: vložte dátum: jeden rok od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice*] prijímú a uverejnia zákony, iné právne predpisy a administratívne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou.
Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.
2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda/predsedníčka*

*Za Radu
predseda/predsedníčka*

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ – „AGENTÚRY“

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2009/21/ES o plnení povinností vlajkových štátov

1.2. Príslušné oblasti politiky

Mobilita a doprava – námorná bezpečnosť

1.3. Návrh sa týka

☐ novej akcie

☐ novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu³⁸

☒ predĺženia trvania existujúcej akcie ☐ zlúčenia jednej alebo viacerých akcií do ďalšej/novej akcie

1.4. Ciele

1.4.1. Všeobecné ciele

K všeobecným cieľom pozmeňujúcej smernice 2009/21/ES patrí: 1. zachovať rovnaké podmienky a zabrániť narušeniam trhu; 2. zabezpečiť vysokú úroveň námornej bezpečnosti a 3. zabezpečiť predchádzanie znečisťovaniu morí v dôsledku námorných nehôd. Táto revízia by tak mala prispieť aj k cieľu udržateľného rozvoja 3 („Zabezpečiť zdravý život a podporovať blahobyt pre všetkých v každom veku“) a cieľu udržateľného rozvoja 14 („Zachovať a udržateľne využívať oceány, moria a morské zdroje na účely udržateľného rozvoja“).

1.4.2. Špecifické ciele

Špecifické ciele tejto smernice sú:

Zosúladenie smernice o vlajkovom štáte s novými medzinárodnými pravidlami.

Zabezpečenie primeraných inšpekcií a monitorovania/dohľadu.

Zabezpečenie väčšieho využívania digitálnych riešení.

Zabezpečenie harmonizovaného prístupu v oblasti chápania, nahlasovania a merania výkonu flotíl a povinností vlajkových štátov.

³⁸

Podľa článku 58 ods. 2 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

Uveďte, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na prijímateľov/cieľové skupiny.

Očakáva sa, že návrhom sa zosúladí vysoká úroveň bezpečnosti kontroly vlajkového štátu v celej Únii a zavedú sa digitalizované riešenia na podporu účinnosti monitorovania lodí, vykonávania akýchkoľvek inšpekcií lodí na účely kontroly vlajkového štátu a spoločného využívania príslušných informácií. Zároveň sa očakáva, že sa ním zlepši fungovanie vnútorného trhu zvýšením jasnosti a odstránením všetkých nejasností pre orgány vlajkových štátov.

Očakáva sa aj, že výsledkom návrhu bude zníženie strát na životoch a utrpených zranení, ako aj zníženie množstva paliva v zásobníkoch strateného na mori.

1.4.4. Ukazovatele výkonnosti

Uveďte ukazovatele na monitorovanie pokroku a dosiahnutých výsledkov.

Účinnosť navrhovanej smernice vzhľadom na špecifický cieľ č. 1 sa určí na základe auditov IMO, monitorovaných prostredníctvom GISIS zriadenej IMO a návštev agentúry EMSA v členských štátoch na účely overenia vykonávania smernice v mene Komisie.

Účinnosť navrhovanej smernice vzhľadom na špecifický cieľ č. 2 sa určí na základe počtu spoločne využívaných inšpekčných správ vlajkového štátu, použitia zistení, následných opatrení v súvislosti s uznanými organizáciami, akýchkoľvek bezpečnostných odporúčaní vydaných pre úrady vlajkového štátu, počtu plavidiel evidovaných v registroch vlajkového štátu a počtu plavidiel s pozastavenou evidenciou alebo vymazaných z registrov vlajkového štátu monitorovaných prostredníctvom systému THETIS a správ úradov vlajkových štátov. Stanoví sa aj na základe počtu technických pracovníkov a inšpekcií, podielu inšpekcií v prípade flotily plaviacej sa pod vlajkou členského štátu a počtu inšpektorov vlajkového štátu na loď nahlásených do špeciálneho systému nástrojov na nahlasovanie.

Účinnosť navrhovanej smernice vzhľadom na špecifický cieľ č. 3 sa určí na základe počtu elektronických osvedčení a elektronických správ o vlajkovom štáte predložených v module nahlasovania (THETIS).

Účinnosť navrhovanej smernice vzhľadom na špecifický cieľ č. 4 sa určí na základe ukazovateľov merania výkonu v systéme merania výkonu.

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Požiadavky, ktoré sa majú splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvej fázy vykonávania iniciatívy

Od agentúry EMSA sa bude vyžadovať, aby zaviedla technické riešenia pre register elektronických osvedčení, nahlasovanie elektronických osvedčení a elektronické inšpekčné správy vlajkového štátu, ako aj nástroje na overovanie a vývoj nových modulov. EMSA bude takisto musieť vyvinúť mechanizmus a vzor nahlasovania informácií a štatistík a zaviesť spoločné budovanie kapacít a harmonizovanú odbornú prípravu (po získaní kvalifikácie) pre inšpektorov a/alebo znalcov a/alebo audítorov vlajkového štátu, a to vypracovaním spoločných učebných osnov pre inšpektorov vlajkového štátu a odbornej prípravy inšpektorov vlajkového štátu o nových technológiách, okrem iného vrátane obnoviteľných a nízkouhlíkových palív, ktoré sú obzvlášť dôležité vzhľadom na legislatívny balík „Fit for 55“, a automatizáciu.

Do roku 2025 sa bude vyžadovať 1 ďalší ekvivalent plného pracovného času na vývoj nového modulu pre elektronické osvedčenia a 1 ďalší ekvivalent plného pracovného času na poskytovanie špecializovaných IT zručností a znalostí v oblasti námorníctva v rámci námorných podporných služieb.

- 1.5.2. *Prínos zapojenia Európskej únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.*

Dôvody na akciu na európskej úrovni (*ex ante*)

Ak by EÚ neprijala opatrenia, súčasná právna neistota by pretrvávala a členské štáty EÚ by transponovali medzinárodné povinnosti do vnútroštátnych právnych predpisov nekoordinovaným spôsobom. V konečnom dôsledku by to viedlo k nižšej ochrane občanov EÚ, námornej bezpečnosti a životného prostredia. Začlenenie medzinárodných pravidiel do práva EÚ poskytuje takisto základnú podporu, ktorú EMSA ponúka členským štátom, pokiaľ ide o zacielenie, zaznamenávanie a spoločné využívanie výsledkov inšpekcií a odbornú prípravu pre inšpekcie vlajkových štátov, ktoré vykonávajú. Cestujúci a občania vo všeobecnosti môžu byť uistení, že podobná bezpečnostná norma existuje v celej Únii a že výsledky inšpekcií (vlajkových štátov aj prístavných štátov) sa spoločne využívajú a monitorujú, takže z hľadiska námornej bezpečnosti neexistuje slabé miesto.

Očakávaný prínos vytvorený Úniou (*ex post*):

Prostredníctvom smernice by sa malo zabezpečiť účinné vykonávanie medzinárodných pravidiel, najmä kódexu III IMO. Právne povinnosti a presadzovanie, ktoré prináša smernica o vlajkovom štáte, umožňujú väčšiu harmonizáciu, konzistentnosť a súdržnosť medzi členskými štátmi a ich povinnosťami.

Smernicou sa zabezpečuje harmonizovaný a jednotný prístup k lodiam plaviacim sa pod vlajkou členských štátov EÚ, a to zapracovaním a konsolidáciou záväzných medzinárodných predpisov a zahrnutím právnej istoty do právneho poriadku EÚ.

- 1.5.3. *Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti*

Smernicou o vlajkovom štáte sa zabezpečuje harmonizované vykonávanie a presadzovanie medzinárodných pravidiel do právnych predpisov EÚ a v rámci nich, ako aj požiadavka a podpora spolupráce medzi členskými štátmi. Pri hodnotení smernice sa však ukázalo, že politiku EÚ v oblasti námornej bezpečnosti je potrebné širšie prehodnotiť. Znamená to posilnenie úrovne EÚ pre „prvú líniu obrany“, dodržiavanie súladu a preventívne opatrenia, ktoré postihujú vlajkové štáty. Súčasná politika sa zameriavajú na členské štáty ako prístavné a pobrežné štáty a menej na vlajkové štáty. Preto chýbajú príslušné časti záväzného kódexu III týkajúce sa vlajkového štátu.

Výsledky hodnotenia *ex post* sú zohľadnené v posúdení vplyvu, ktoré je súčasťou tejto iniciatívy (zhrnuté v jej prílohe 7).

- 1.5.4. *Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergie s inými vhodnými nástrojmi*

Navrhovaná revízia je kľúčovým výstupom oznámenia Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, v ktorej sa stanovuje vízia EÚ pre dopravný systém v budúcnosti. V stratégii sa oznámilo, že Komisia plánuje v roku 2021 začať rozsiahle preskúmanie existujúcich právnych predpisov o povinnostiach vlajkového štátu, štátnej prístavnej kontrole

a vyšetřování nehôd (v rámci hlavnej iniciatívy č. 10 – Zlepšenie ochrany a bezpečnosti dopravy).

Navrhovanou revíziou sa vytvorí synergia s inými časťami regulačného rámca EÚ, najmä so smernicou 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole a smernicou 2009/18/ES o vyšetřování nehôd.

Návrh je v súlade s platným viacročným finančným rámcom, hoci si vyžaduje zmenu v plánovaní okruhu 1, pokiaľ ide o ročný príspevok pre agentúru EMSA [vyrovnaním rozpočtu kompenzačným znížením plánovaných výdavkov v rámci NPE – Doprava (02 03 01)]. Vplyv predkladaného návrhu na rozpočet je už súčasťou rozpočtu návrhu Komisie týkajúceho sa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o Európskej námornej bezpečnostnej agentúre a o zrušení nariadenia (ES) č. 1406/2002.

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o viacročnom finančnom rámci.

1.5.5. *Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia*

Vplyv tejto iniciatívy na rozpočet sa vzťahuje na dodatočné zdroje potrebné pre rastúcu úlohu EMSA pri uľahčovaní plnenia povinností vlajkového štátu [t. j. v súvislosti s elektronickými osvedčeniami povinnosti vytvoriť a spravovať modul nahlasovania (THETIS) na používanie elektronických osvedčení vo vlajkových štátoch a uznaných organizáciách, ako aj nástrojov na overovanie a inšpekciu a modul pre elektronické inšpekčné správy vlajkového štátu, v súvislosti so štatistikou nahlasovania povinnosti ďalej rozvíjať nástroje/bránu pre nahlasovanie na podporu aplikácií a vo vzťahu k budovaniu kapacít povinnosti vypracovať spoločné učebné osnovy pre inšpektorov vlajkového štátu a poskytnúť odbornú prípravu v oblasti nových technológií, okrem iného vrátane obnoviteľných a nízkouhlíkových palív a automatizácie] podľa navrhovanej smernice.

Dodatočnú potrebu ľudských zdrojov nemožno uspokojiť prerozdelením, zatiaľ čo dodatočné rozpočtové potreby sa uspokojia prostredníctvom kompenzácie existujúcich programov, ktoré riadi GR pre mobilitu a dopravu v rámci platného viacročného finančného rámca.

Zvýšenie rozpočtových prostriedkov pre agentúru EMSA sa vyrovná kompenzačným znížením plánovaných výdavkov v rámci NPE – Doprava (02 03 01). Vplyv predkladaného návrhu na rozpočet je už súčasťou rozpočtu návrhu Komisie týkajúceho sa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o Európskej námornej bezpečnostnej agentúre a o zrušení nariadenia (ES) č. 1406/2002.

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o viacročnom finančnom rámci.

1.6. Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy

☐ obmedzené trvanie

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

☒ neobmedzené trvanie

- Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od RRRR do RRRR *[neuvádza sa]*
- a potom bude implementácia pokračovať v plnom rozsahu.

1.7. Plánované metódy plnenia rozpočtu³⁹

☐ Priame riadenie na úrovni Komisie prostredníctvom

- ☐ výkonných agentúr

☐ Zdieľané riadenie s členskými štátmi

☒ Nepriame riadenie, pri ktorom sa plnením rozpočtu poveria:

- ☐ medzinárodné organizácie a ich agentúry (uved'te),
- ☐ Európska investičná banka (EIB) a Európsky investičný fond,
- ☒ subjekty uvedené v článkoch 70 a 71,
- ☐ verejnoprávne subjekty,
- ☐ súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním verejnej služby, pokiaľ sú im poskytnuté primerané finančné záruky,
- ☐ súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktorým sú poskytnuté primerané finančné záruky,
- ☐ subjekty alebo osoby poverené vykonávaním osobitných akcií v oblasti SZBP podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte.

Poznámky

Celkové spravovanie navrhovanej smernice budú vykonávať útvary Komisie, ktorým bude v prípade potreby pomáhať Európska námorná bezpečnostná agentúra.

Členské štáty budú povinné v príslušnej lehote transponovať ustanovenia smernice.

³⁹ Vysvetlenie metód plnenia rozpočtu a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovom sídle BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Zásady monitorovania a predkladania správ

Uved'te frekvenciu a podmienky, ktoré sa vzťahujú na tieto opatrenia.

Za vykonávanie navrhovanej smernice bude celkovo zodpovedať Komisia.

Agentúra EMSA v mene Komisie vykonáva návštevy v členských štátoch s cieľom overiť operácie v praxi. V príslušných správach o návštevách sa určia akékoľvek nedostatky a oblasti na zlepšenie.

Komisia a/alebo EMSA sa ako pozorovatelia zúčastnia na audite Medzinárodnej námornej organizácie, ktorý dopĺňa návštevy a inšpekcie EMSA v mene Komisie. EMSA vykoná aj horizontálnu analýzu, ktorá poskytne informácie o tom, ako právne predpisy fungujú, a v ktorej sa identifikujú medzery a čo možno urobiť na ich odstránenie a podá správu Komisii a členským štátom, pričom zistenia pravdepodobne prediskutuje na seminároch.

Komisia takisto zriadi expertnú skupinu vlajkového štátu na podporu spolupráce medzi členskými štátmi a Komisiou.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly

Za vykonávanie navrhovanej smernice bude celkovo zodpovedať Komisia. Komisii bude podľa potreby pomáhať agentúra EMSA, a to pri poskytovaní služieb IT a vývoji nástrojov IT potrebných v súvislosti s ustanoveniami navrhovanej smernice týkajúcimi sa nahlasovania, monitorovania a overovania, ako aj pri organizovaní odbornej prípravy. Členské štáty budú povinné v lehote uvedenej v smernici transponovať jej ustanovenia do svojich vnútroštátnych právnych predpisov. Činnosti v oblasti presadzovania sa budú vykonávať ako súčasť existujúcich kontrol, najmä počas kontroly vlajkového štátu a prostredníctvom systému výkonnosti vlajkového štátu.

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

Zatiaľ čo za vykonávanie navrhovanej smernice bude celkovo zodpovedať Komisia, Európska námorná bezpečnostná agentúra bude zodpovedná za plnenie jej činnosti a za vykonávanie jej rámca vnútornej kontroly. Bude potrebné vyvinúť nástroje a moduly IT a takisto poskytnúť odbornú prípravu úradníkom kontroly vlajkového štátu a od členských štátov sa bude vyžadovať, aby vykonávali presadzovanie.

Agentúra EMSA má najlepšie predpoklady na podávanie správ a posudzovanie úloh súvisiacich s dodržiavaním predpisov, keďže pôjde o technickú prácu, ktorá si vyžaduje značné odborné znalosti v oblasti správy údajov, ako aj dôkladné pochopenie zložitých technických záležitostí súvisiacich s elektronickými osvedčeniami a odbornou prípravou.

Členské štáty majú najlepšie predpoklady, a to aj v rámci povinností podľa medzinárodného práva, aby vykonávali presadzovanie navrhovanej smernice, najmä pokračovaním v presadzovaní kontroly vlajkového štátu harmonizovaným spôsobom.

GR pre mobilitu a dopravu uplatňuje potrebné kontroly v súlade so stratégiou dohľadu prijatou v roku 2017 v oblasti vzťahov GR s decentralizovanými agentúrami a spoločnými podnikmi.

GR pre mobilitu a dopravu podľa tejto stratégie monitoruje ukazovatele výkonnosti, pokiaľ ide o plnenie rozpočtu, odporúčania auditu a administratívne záležitosti. Agentúra predkladá správu dvakrát ročne. Kontroly vykonané v súvislosti dohľadom agentúry, ako aj s príslušným finančným a rozpočtovým riadením sú v súlade so stratégiou kontroly GR pre mobilitu a dopravu, ktorá sa aktualizovala v roku 2022.

Na dodatočné zdroje poskytnuté agentúre EMSA sa bude vzťahovať systém vnútornej kontroly a riadenia rizík agentúry EMSA, ktorý je zosúladený s príslušnými medzinárodnými normami a zahŕňa osobitné kontroly na predchádzanie konfliktu záujmov a zabezpečenie ochrany oznamovateľov.

2.2.3. *Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovní rizika chyby (pri platbe a uzavretí)*

Podľa navrhovanej revízie sa dodatočné finančné prostriedky poskytnú agentúre EMSA, ktorá bude vyvíjať nástroje a moduly IT, ako aj poskytovať odbornú prípravu úradníkom kontroly vlajkového štátu, ako aj Komisii.

Agentúra EMSA nesie plnú zodpovednosť za plnenie svojho rozpočtu, pričom GR pre mobilitu a dopravu zodpovedá za pravidelné platby príspevkov stanovených rozpočtovým orgánom. Očakávaná úroveň rizika chyby pri platbe a uzavretí je podobná úrovni, ktorá je spätá so subvenciami z rozpočtu poskytovanými agentúre.

Neočakáva sa, že dodatočné úlohy vyplývajúce z navrhovanej smernice prinesú osobitné dodatočné kontroly. Očakáva sa preto, že náklady GR pre mobilitu a dopravu na kontrolu (merané vo vzťahu k hodnote riadených finančných prostriedkov) sa udržia na stabilnej úrovni.

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Uved'te existujúce alebo plánované preventívne a ochranné opatrenia, napr. zo stratégie na boj proti podvodom.

Navrhovaná revízia obsahuje niekoľko ustanovení osobitne zameraných na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam. Členské štáty budú musieť zaviesť systém riadenia kvality na preukázanie, že ich organizácia, politiky, procesy, zdroje a dokumentácia sú vhodné na plnenie ich povinností. Tento systém bude musieť získať osvedčenie a potom bude podliehať pravidelnému auditu. Členské štáty budú musieť sprístupniť Komisii a/alebo agentúre EMSA výsledky auditov vykonaných Medzinárodnou námornou organizáciou a akreditovaným subjektom, aby si vnútroštátne orgány vlajkového štátu mohli ponechať svoje osvedčenie systému riadenia kvality.

Agentúra EMSA uplatňuje zásady boja proti podvodom decentralizovaných agentúr EÚ v súlade s prístupom Komisie. Agentúra v marci 2021 prijala aktualizovanú stratégiu boja proti podvodom, ktorá je založená na metodike a usmernení stratégie boja proti podvodom, ktorú predložil úrad OLAF, ako aj na stratégii boja proti podvodom GR pre mobilitu a dopravu. Stanovuje sa v nej rámec zameraný na otázky prevencie, odhaľovania a podmienok vyšetrovaní podvodov na úrovni agentúry. Agentúra EMSA neustále prispôbuje a vylepšuje svoje politiky a opatrenia na presadzovanie najvyššej úrovne bezúhonnosti svojich zamestnancov, podporu účinnej prevencie a odhaľovania rizík podvodu a vytvorenie primeraných postupov na nahlasovanie a riešenie možných prípadov podvodu a ich výsledkov. Agentúra EMSA okrem toho v roku 2015 prijala politiku týkajúcu sa konfliktu záujmov riadiacej rady.

V otázkach týkajúcich sa predchádzania podvodom a nezrovnalostiam agentúra EMSA spolupracuje s útvarmi Komisie. Komisia zabezpečí pokračovanie a posilnenie tejto spolupráce.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

- Existujúce rozpočtové riadky

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

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevok			
	Číslo	DRP/NRP ⁴⁰	krajín EZVO ⁴¹	kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov ⁴²	iných tretích krajín	iné pripísané príjmy
1	02 10 02	NRP	ÁNO	NIE	NIE	NIE

- Požadované nové rozpočtové riadky

⁴⁰ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky / NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

⁴¹ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

⁴² Kandidátske krajiny a prípadne potenciálni kandidáti zo západného Balkánu.

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

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevok			
	Číslo	DRP/NRP	krajín EZVO	kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov	iných tretích krajín	iné pripísané príjmy
	[XX.YY.YY.YY]		ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE

3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca	1	Jednotný trh, inovácie a digitálna ekonomika
---	---	--

Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA)			Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028 – 2034	SPOLU
Hlava 1:	Závazky	1	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Platby	2	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Hlava 2:	Závazky	1a					
	Platby	2a					
Hlava 3:	Závazky	3a	0,368	1,041	1,266	4,412	7,087
	Platby	3b	0,368	1,041	1,266	4,412	7,087
Rozpočtové prostriedky pre agentúru EMSA SPOLU	Závazky	= 1 + 1a + 3a	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336
	Platby	= 2 + 2a + 3b	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o viacročnom finančnom rámci.

Okruh viacročného finančného rámca	7	„Administratívne výdavky“
---	----------	---------------------------

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

		Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU
GR: <.....>									
• Ľudské zdroje									
• Ostatné administratívne výdavky									
GR <.....> SPOLU	Rozpočtové prostriedky								

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 7 SPOLU viacročného finančného rámca SPOLU	(Závazky spolu = Platby spolu)								
---	-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

		Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028 – 2034	SPOLU
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 7 viacročného finančného rámca	Závazky	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336
	Platby	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o viacročnom finančnom rámci.

3.2.2. Odhadovaný vplyv na rozpočtové prostriedky orgánu EMSA

- ☒ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov.
- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto operačných rozpočtových prostriedkov:

Sumy v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Uved'te ciele a v'ystupy			Rok N		Rok N + 1		Rok N + 2		Rok N + 3		Uved'te v'setky roky, po'as ktor'ych vplyv tr'v' (pozri bod 1.6)								SPOLU	
	V'YSTUPY																			
	↓	Druh ⁴³	Priemern'e n'aklady	Po'et	N'aklady	Po'et	N'aklady	Po'et	N'aklady	Po'et	N'aklady	Po'et	N'aklady	Po'et	N'aklady	Po'et	N'aklady	Po'et spolu	N'aklady spolu	
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 1 ⁴⁴ ...																				
– Výstup																				
– Výstup																				
– Výstup																				
Špecifický cieľ č. 1 medzisúčet																				
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 2...																				
– Výstup																				
Špecifický cieľ č. 2 medzisúčet																				
NÁKLADY SPOLU																				

V prípade potreby sumy odrážajú súčet príspevku Únie agentúre a iných príjmov agentúry (odvody a poplatky).

⁴³ Výstupy sú produkty, ktoré sa majú dodať, a služby, ktoré sa majú poskytnúť (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

⁴⁴ Ako je uvedené v bode 1.4.2. „Špecifické ciele...”

3.2.3. Odhadovaný vplyv na ľudské zdroje agentúry EMSA

3.2.3.1. Zhrnutie

- ☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov.
- ☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto administratívnych rozpočtových prostriedkov:

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta) V prípade potreby sumy odrážajú súčet príspevku Únie agentúre a iných príjmov agentúry (odvody a poplatky).

	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028 – 2034	SPOLU
--	-------------	-------------	-------------	-----------------------	-------

Dočasní zamestnanci (platové triedy AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Dočasní zamestnanci (platové triedy AST)					
Zmluvní zamestnanci					
Vyslaní národní experti					

SPOLU	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o viacročnom finančnom rámci.

Požiadavky na pracovníkov (ekvivalent plného pracovného času):

	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028 – 2034	SPOLU
--	-------------	-------------	-------------	-----------------------	-------

Dočasní zamestnanci (platové triedy AD)	2	2	2	2	2
Dočasní zamestnanci (platové triedy AST)					
Zmluvní zamestnanci					
Vyslaní národní experti					

SPOLU	2	2	2	2	2
-------	---	---	---	---	---

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o viacročnom finančnom rámci.

Agentúra EMSA začne s prípravou náboru hneď po prijatí návrhu. Odhad nákladov vychádza z predpokladu, že od 1. júla 2025 sa prijímú dva ekvivalenty plného pracovného času. V prvom roku bude preto potrebných len 50 % nákladov na ľudské zdroje.

3.2.3.2. Odhadované potreby ľudských zdrojov pre príslušné GR

- ☒ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.
- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto ľudských zdrojov:

odhady sa zaokrúhľujú na celé čísla (alebo najviac na jedno desatinné miesto)

	Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)							
20 01 02 01 a 20 01 02 02 (ústredie a zastúpenia Komisie)							
20 01 02 03 (delegácie)							
01 01 01 01 (nepriamy výskum)							
10 01 05 01 (priamy výskum)							
• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času:)⁴⁵							
20 02 01 (ZZ, VNE, DAZ z celkového finančného krytia)							
20 02 03 (ZZ, MZ, VNE, DAZ a PED v delegáciách)							
Rozpočtové riadky (uveďte) ⁴⁶	– ústredie ⁴⁷						
	– delegácie						
01 01 01 02 (ZZ, VNE, DAZ – nepriamy výskum)							
10 01 05 02 (ZZ, VNE, DAZ – priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uveďte)							
SPOLU							

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené

⁴⁵ ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocní experti v delegáciách.

⁴⁶ Čiastkový strop pre externých zamestnancov financovaných z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

⁴⁷ Najmä pre fondy politiky súdržnosti EÚ, Európsky poľnohospodársky fond pre rozvoj vidieka (EPFRV) a Európsky námorný, rybolovný a akvakultúrny fond (ENRAF).

zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	
Externí zamestnanci	

Opis výpočtu nákladov na ekvivalent plného pracovného času by mal byť uvedený v oddiele 3 prílohy V.

3.2.4. Súlad 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.

Úlohy pridelené agentúre EMSA si budú vyžadovať zmenu v plánovaní rozpočtového riadku ročného príspevku agentúre (02 10 02) v rámci platného viacročného finančného rámca. Zvýšenie rozpočtových prostriedkov pre agentúru EMSA sa vyrovná kompenzačným znížením plánovaných výdavkov v rámci NPE – Doprava (02 03 01) v rámci platného viacročného finančného rámca. Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o viacročnom finančnom rámci.

- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje, aby sa použil nástroj flexibility alebo aby sa uskutočnila revízia viacročného finančného rámca⁴⁸.

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

3.2.5. Príspevky od tretích strán

- Návrh/iniciatíva nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami.
- Návrh/iniciatíva zahŕňa spolufinancovanie tretími stranami, ako je odhadnuté v nasledujúcej tabuľke:

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

	Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			Spolu
Uveďte spolufinancujúci subjekt								
Prostriedky zo spolufinancovania SPOLU								

⁴⁸ Pozri články 12 a 13 nariadenia Rady (EÚ, Euratom) č. 2020/2093 zo 17. decembra 2020, ktorým sa stanovuje viacročný finančný rámec na roky 2021 až 2027.

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

– ☒ Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.

– ☐ Návrh/iniciatíva má tento finančný vplyv:

☐ vplyv na vlastné zdroje

☐ vplyv na iné príjmy

uved'te, či sú príjmy pripísané rozpočtovým riadkom výdavkov ☐

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Rozpočtový príjmov:	riadok	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v prebiehajúc om rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy ⁴⁹						
			Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
Článok									

V prípade rôznych pripísaných príjmov uved'te príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

--

Uved'te spôsob výpočtu vplyvu na príjmy.

--

⁴⁹

Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 20 % na náklady na výber.