KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.5.2018
COM(2018) 278 final

2018/0139 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiające system europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylające dyrektywę 2010/65/UE

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

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Rozwój technologiczny wpływa na wszystkie sfery społeczeństwa i gospodarki oraz przekształca życie obywateli UE. Transport nie stanowi wyjątku od tej tendencji. Nowe technologie radykalnie zmieniają krajobraz mobilności. W tych okolicznościach UE i unijny przemysł muszą sprostać temu wyzwaniu, aby stać się światowym liderem innowacyjności, cyfryzacji i dekarbonizacji. W związku z tym Komisja przyjęła kompleksowe podejście, mające na celu zapewnienie, aby polityka UE dotycząca mobilności odzwierciedlała te priorytety polityczne za pośrednictwem trzech pakietów dotyczących mobilności „Europa w ruchu".

Zgodnie ze strategią na rzecz mobilności niskoemisyjnej Komisja przyjęła w maju i listopadzie 2017 r. dwa pakiety dotyczące mobilności. W pakietach tych przedstawiono pozytywny program działań realizujący strategię na rzecz mobilności niskoemisyjnej i zapewniający sprawne przejście do czystej, konkurencyjnej i powiązanej mobilności dla wszystkich. Parlament Europejski i Rada powinny zapewnić szybkie przyjęcie tych wniosków.

Niniejsza inicjatywa stanowi część trzeciego pakietu „Europa w ruchu", za którego pośrednictwem realizuje się nową strategię dotyczącą polityki przemysłowej z września 2017 r. i który został opracowany w celu uzupełnienia procesu umożliwiania Europie czerpania pełnych korzyści z modernizacji mobilności. Bardzo ważne jest, aby przyszły system mobilności służył wszystkim obywatelom UE w sposób bezpieczny, przejrzysty i sprawny. Celem jest sprawienie, aby mobilność europejska była bezpieczniejsza i bardziej dostępna, przemysł europejski był bardziej konkurencyjny, a europejskie miejsca pracy– bezpieczniejsze i oraz czystsze i lepiej dostosowane do konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu. Będzie to wymagać pełnego zaangażowania UE, państw członkowskich i zainteresowanych stron, w szczególności we wspieranie inwestycji w infrastrukturę transportową.

Przewoźnicy morscy muszą spełnić szereg różnych wymogów prawnych w zakresie sprawozdawczości za każdym razem, gdy statek wchodzi do portu lub wychodzi z portu (zawinięcie do portu). Brak harmonizacji wymogów w zakresie sprawozdawczości w różnych obszarach polityki jednego państwa członkowskiego bądź w różnych państwach członkowskich powoduje, że przewoźnicy są narażeni na duże obciążenia administracyjne. Każdego roku odnotowuje się ponad dwa miliony zawinięć do portów unijnych Pracownicy sektora żeglugi poświęcają obecnie około 4,6 mln godzin rocznie na wykonywanie czynności w zakresie sprawozdawczości.

Rada Europejska zwróciła uwagę na ten problem w swoim oświadczeniu z Valletty z 2017 r. w sprawie polityki transportu morskiego[1] oraz w konkluzjach Rady z dnia 8 czerwca 2017 r.[2]

---

[1] Oświadczenie z Valletty: „Priorytety w zakresie unijnej polityki transportu morskiego do 2020 r.: Konkurencyjność, dekarbonizacja, digitalizacja w celu zapewnienia globalnej połączalności, efektywnego rynku wewnętrznego oraz światowej klasy klastra morskiego", Valletta, dnia 29 marca 2017 r., https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_the_EU_maritime_transport_policy.pdf

w sprawie priorytetów w zakresie unijnej polityki transportu morskiego do 2020 r. Rada podkreśliła konieczność ograniczenia obciążenia administracyjnego spoczywającego na sektorze transportu morskiego poprzez ustanowienie uproszczonych, cyfrowych i zharmonizowanych procedur sprawozdawczych dla statków. Rada powtórzyła to przesłanie w swoich konkluzjach z dnia 5 grudnia 2017 r. w sprawie cyfryzacji w transporcie[3]. Przewoźnicy morscy również wyrażają silne obawy w związku z tą sytuacją.

Problem zbadano podczas oceny dyrektywy 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych, którą przeprowadzono w ramach oceny adekwatności unijnej polityki transportu morskiego w latach 2016 i 2017. Wyniki tej oceny potwierdziły analizę problemu.

Niniejszy wniosek ma przyczynić się do rozwiązania problemu, jakim jest obecny brak zharmonizowanego systemu sprawozdawczego dla statków. W nowym systemie europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych, będącym przedmiotem niniejszego wniosku, w sposób skoordynowany i zharmonizowany połączono wszystkie kwestie związane ze sprawozdawczością w zakresie zawijania do portu. To z kolei poprawi również interoperacyjność i wzajemne połączenia między odpowiednimi systemami, tym samym – w stosownych przypadkach – umożliwi efektywniejsze udostępnianie i ponowne wykorzystywanie danych.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Wniosek uzupełnia ogólne cele unijnej polityki transportu i sprzyja ichosiąganiu. Wnosi on znaczący wkład w realizację inicjatywy na rzecz europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier oraz wspomaga zarówno unijną politykę w zakresie ograniczenia emisji z sektora transportu, jak i unijną społeczną agendę dla transportu.

Wniosek jest blisko związany i spójny z dyrektywą w sprawie systemu monitorowania i informacji o ruchu statków[4]. Wniosek jest również spójny z inicjatywą w zakresie elektronicznych informacji o transporcie towarowym w zakresie akceptacji przez organy, które dokonują kontroli transportowych na unijnych strefach przyległych, informacji i certyfikatów dotyczących transportu towarowego w formie cyfrowej.

- **Spójność z innymi obszarami polityki Unii**

Wniosek sprzyja osiąganiu celów programu REFIT Komisji Europejskiej, jakimi są ograniczenie obciążenia administracyjnego i wprowadzenie uproszczeń. Jest on spójny z ogólnymi celami Komisji, jakimi są zwiększenie konkurencyjności, zapewnienie sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz zwiększenie efektywności przez cyfryzację.

Wniosek w szczególności stanowi uzupełnienie działań na rzecz cyfryzacji wprowadzonych w unijnym kodeksie celnym, stanowiąc kolejny krok w stronę zwiększenia wzajemnych

---

[2] Konkluzje Rady „Priorytety w zakresie unijnej polityki transportu morskiego do 2020 r.: konkurencyjność, dekarbonizacja, digitalizacja w celu zapewnienia globalnej połączalności, efektywnego rynku wewnętrznego oraz światowej klasy klastra morskiego” przyjęte przez Radę na jej 3 545. posiedzeniu, które odbyło się dnia 8 czerwca 2017 r., http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9976-2017-INIT/pl/pdf

[3] Konkluzje Rady w sprawie cyfryzacji w transporcie przyjęte przez Radę na jej 3581. posiedzeniu, które odbyło się dnia 5 grudnia 2017 r., http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15431-2017-INIT/pl/pdf

[4] Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

połączeń w systemie sprawozdawczym dla sektora transportu i w zakresie formalności celnych.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawę prawną podejmowanych działań stanowi art. 100 ust. 2 Traktatu: „Parlament Europejski i Rada, stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą, mogą ustanowić odpowiednie przepisy dotyczące transportu morskiego i lotniczego”.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Jednolity rynek ma ogromne znaczenie dla transportu morskiego; jedynie 9 % handlu morskiego w UE jest handlem krajowym, podczas gdy 25 % zalicza się do kategorii handlu wewnątrzunijnego, a 66 % – do handlu pozaunijnego. Co więcej, porty nie są ostatecznym miejscem przeznaczenia towarów przewożonych drogą morską. Znaczna część towarów przewożonych przez porty pochodzi z innego państwa członkowskiego lub jest dalej przewożona do innego państwa członkowskiego poprzez połączenia w strefach przyległych. W interesie UE leży zatem zapewnienie, by proces zawijania do portu przebiegał sprawnie, zarówno ze względu na szeroko rozumiany rynek transportu wewnętrznego, jak i w celu poprawy rentowności znacznych inwestycji gospodarczych oraz transgranicznych interesów biznesowych powiązanych z tym sektorem.

Istnieje niewielkie prawdopodobieństwo, że unijny system sprawozdawczy dla przewoźników morskich w związku z zawijaniem do portu można zharmonizować w drodze działań podejmowanych wyłącznie na szczeblu krajowym albo międzynarodowym. Nie istnieje żadne forum międzynarodowe, które umożliwiłoby przyjęcie tak szeroko zakrojonych wiążących przepisów.

Doświadczenia z przeszłości wskazują również na niedostosowanie dobrowolnych środków harmonizacyjnych. Istniejące niewiążące wytyczne i regularne kontakty między państwami członkowskimi nie przyczyniły się do poprawy sytuacji ani do powstania zharmonizowanych interfejsów, formatów danych bądź procedur sprawozdawczych.

Unia Europejska jest zatem odpowiednim szczeblem, na którym należy rozwiązać ten problem. Problem ma charakter transgraniczny, a znaczące wyniki można skutecznie uzyskać wyłącznie za pośrednictwem spójnych wspólnych ram odnoszących się do paneuropejskich potrzeb.

• Proporcjonalność

Wniosek opracowano z myślą o uniknięciu wszelkiego nieproporcjonalnego obciążenia dla przewoźników morskich. Jego podstawę stanowią istniejące struktury krajowych pojedynczych punktów kontaktowych oraz międzynarodowe i unijne standardy i formaty danych. Koszty, jakie poniosą państwa członkowskie i zainteresowane strony z branży, będą zatem ograniczone; bezpośrednie i pośrednie korzyści wynikające ze zmniejszonego obciążenia administracyjnego i efektywniejszej wymiany informacji w oczywisty sposób przewyższą te koszty. Z oceny skutków oszczędności kosztowej, skuteczności i proporcjonalności wniosku wynika, że wniosek wnosi znaczną wartość dodaną.

Wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia wyznaczonych celów; odniesiono się w nim do głównych źródeł problemu i przedstawiono zdecentralizowane lecz

zharmonizowane rozwiązanie. UE i państwa członkowskie będą ponosić wspólną odpowiedzialność za prowadzenie systemu sprawozdawczego.

- **Wybór instrumentu**

W wyniku oceny skutków stwierdzono, że dyrektywę 2010/65/UE należy poddać przeglądowi, aby osiągnąć określone w niej cele. Rozporządzenie jest odpowiedniejszym instrumentem do zapewnienia skutecznej harmonizacji interfejsów, formatów danych i procedur sprawozdawczych oraz wdrożenia tych środków w sposób spójny i przejrzysty.

Ze względu na techniczny charakter inicjatywy oraz prawdopodobieństwo, że będzie należało ją regularnie dostosowywać w świetle zmian technicznych i prawnych, zaproponowano również środki wykonawcze.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post* / oceny adekwatności istniejącego prawodawstwa**

Z oceny przeprowadzonej w latach 2016 i 2017 w ramach oceny adekwatności unijnej polityki transportu morskiego wynika, że dyrektywa 2010/65/UE nie jest wystarczająco skuteczna ani efektywna, choć określone w niej cele są nadal bardzo aktualne. Stwierdzono, że istnieją znaczne możliwości dalszego uproszczenia i zmniejszenia obciążenia administracyjnego spoczywającego na przewoźnikach morskich.

Zwrócono uwagę na trzy problemy. Po pierwsze, brakuje harmonizacji morskich krajowych pojedynczych punktów kontaktowych w odniesieniu do sprawozdawczości statków. Interfejsy, formaty danych i procedury sprawozdawcze są różne w poszczególnych państwach członkowskich, a czasem nawet w poszczególnych portach. W dyrektywie 2010/65/UE nie określono żadnych wiążących specyfikacji dotyczących krajowych pojedynczych punktów kontaktowych. W związku z tym powstały system sprawozdawczy charakteryzuje się zróżnicowaniem i rozdrobnieniem.

Po drugie, w obecnym systemie koordynacji sprawozdawczości za pośrednictwem krajowych pojedynczych punktów kontaktowych połączono jedynie niektóre prawne obowiązki sprawozdawcze spoczywające na statkach. Często wymaga się spełniania krajowych i lokalnych wymogów w zakresie sprawozdawczości za pośrednictwem kanałów innych niż krajowe pojedyncze punkty kontaktowe. Innych unijnych formalności sprawozdawczych, takich jak formalności celne, dopełnia się za pośrednictwem specjalnych krajowych i transeuropejskich systemów informatycznych organów celnych.

Po trzecie, w większości państw członkowskich oraz wewnątrz całej UE nie istnieje skuteczne środowisko współdzielenia danych. Od przewoźników morskich często wymaga się zatem, aby przedstawiali te same informacje więcej niż raz w odniesieniu do tego samego zawinięcia do portu. Skuteczniejsza wymiana informacji między organami pozwoliłaby uniknąć takich przypadków powielania sprawozdawczości, co jest zgodne z unijnym celem polegającym na przestrzeganiu zasady jednorazowej sprawozdawczości.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Konsultacje przeprowadzono zgodnie z wytycznymi w sprawie lepszego stanowienia prawa. W dniach od 25 października 2017 r. do 18 stycznia 2018 r. przeprowadzono internetowe konsultacje publiczne. Kwestionariusz był dostępny we wszystkich językach urzędowych UE.

Odpowiedzi udzieliło łącznie 91 respondentów. Wspomniane konsultacje publiczne uzupełniono bardziej szczegółowymi, ukierunkowanymi konsultacjami, które przeprowadzono w formie warsztatów, rozmów i innego rodzaju wydarzeń, a także za pośrednictwem bardziej szczegółowego kwestionariusza internetowego skierowanego do najważniejszych grup zainteresowanych stron. W procesie konsultacji udział wzięło 418 zainteresowanych stron.

Dołożono szczególnych starań, aby skontaktować się z małymi i średnimi przedsiębiorstwami (MŚP) z sektora transportu morskiego za pośrednictwem sieci MŚP celem poinformowania ich o możliwości wzięcia udziału w procesie konsultacji. Komisja skontaktowała się również z odpowiednimi europejskimi partnerami społecznymi (specjalistami w dziedzinie transportu morskiego i związkami zawodowymi z sektora morskiego[5]), aby zaprosić ich do wzięcia udziału w konsultacjach.

W wyniku konsultacji z zainteresowanymi stronami potwierdzono analizę problemu i doprecyzowano, które grupy zainteresowanych stron opowiadają się za różnymi wariantami strategicznymi. Zainteresowane strony należące do większości kategorii opowiedziały się za zintegrowanym, kompleksowym systemem sprawozdawczym, który obejmie zarówno sprawozdawczość celną, jak i sprawozdawczość w zakresie transportu. 82 % respondentów, którzy wzięli udział w otwartych konsultacjach publicznych, w swoich odpowiedziach podało, że kwestie te można najskuteczniej rozwiązać na szczeblu unijnym. Większość zainteresowanych stron przyznała najwyższy priorytet harmonizacji na szczeblu unijnym, ponieważ mogłaby ona przynieść znaczące korzyści i zmniejszyć obciążenie administracyjne. Innymi kwestiami podkreślanymi jako priorytetowe były: jasność w zakresie ochrony danych oraz skuteczniejszy przepływ i wymiana danych.

Przedsiębiorstwa żeglugowe i agenci morscy / agenci cargo preferowali scentralizowane rozwiązanie w zakresie harmonizacji, organy państw członkowskich i porty opowiedziały się natomiast za rozwiązaniem, w którym wykorzystuje się istniejące krajowe pojedyncze punkty kontaktowe.

Po dokładnym uwzględnieniu i przeanalizowaniu tych informacji Komisja zaproponowała rozwiązanie kompromisowe, które zapewni harmonizację w oparciu o zdecentralizowane, lecz połączone ze sobą krajowe pojedyncze punkty kontaktowe.

- **Gromadzenie i wykorzystywanie informacji / wiedzy eksperckiej**

Wniosek opracowano na podstawie faktów ustalonych i informacji przekazanych przez odpowiednich ekspertów, a także w oparciu o ekonomiczne modele szacowania kosztów i korzyści, w tym modelowanie skutków pośrednich i przewidywane przesunięcie rodzaju transportu z dróg do transportu wodnego. Zespół zewnętrznych konsultantów opracował pomocnicze badanie kosztów i skutków.

Prowadzono bliską współpracę z ekspertami Komisji z szeregu różnych obszarów polityki, która miała zapewnić komplementarność i spójność między inicjatywą na rzecz systemu sprawozdawczego a innymi obszarami unijnej polityki (np. modułami administracji elektronicznej, polityką celną, kwestiami z zakresu ochrony danych).

[5] http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=480&langId=pl&intPageId=1844

- **Ocena skutków**

Po odrzuceniu dwóch wariantów na pierwszym etapie oceny podczas oceny skutków szczegółowo przeanalizowano sześć kolejnych najważniejszych wariantów strategicznych. Podstawę wariantów stanowią dwa główne wybory w zakresie polityki: narzędzie na rzecz harmonizacji i zakres danych/sprawozdań, które muszą znaleźć się w zharmonizowanym zbiorze danych.

Analizie poddano trzy realistyczne warianty architektury harmonizacji:

a) wiążące specyfikacje techniczne służące osiągnięciu zharmonizowanych bram sprawozdawczości jako front-end dla krajowych pojedynczych punktów kontaktowych (za które pełna odpowiedzialność spoczywa na państwach członkowskich);

b) zharmonizowane bramy sprawozdawczości jako najbliższy użytkownikom element systemu (tzw. front-end) dla krajowych pojedynczych punktów kontaktowych, opierające się na wspólnym module IT opracowanym na szczeblu unijnym i podłączonym do każdego krajowego pojedynczego punktu kontaktowego (wspólna odpowiedzialność UE / państw członkowskich); lub

c) centralne ogólnounijne bramy sprawozdawczości (odpowiedzialność Unii).

Jeżeli chodzi o zakres stosowania, może on być 1) kompleksowy albo 2) ograniczony. Kompleksowy zakres stosowania obejmuje zarówno sprawozdawczość celną, jak i sprawozdawczość w zakresie transportu, natomiast wariant ograniczony oddzielałby system sprawozdawczości transportowej od systemu formalności celnych.

	A: ***Zharmonizowane bramy krajowych pojedynczych punktów kontaktowych: specyfikacje techniczne***	**B:** ***Zharmonizowane bramy krajowych pojedynczych punktów kontaktowych: wspólne rozwiązanie IT***	**C:** ***Centralna brama sprawozdawczości***	**D:** ***Obowiązkowe systemy wspólnot portowych (odrzucone)***
1. Kompleksowe rozwiązanie opierające się na pojedynczym punkcie kontaktowym	Wariant A1	Wariant B1	Wariant C1	*Wariant D1*
2. Osobne punkty wejścia dla sprawozdawczości celnej/morskiej	Wariant A2	Wariant B2	Wariant C2	*Wariant D2*

Wariant zakładający harmonizację opierającą się na systemie obowiązkowych systemów wspólnot portowych (platformy komercyjne) odrzucono na wczesnym etapie analizy, ponieważ obecnie takie systemy posiada mniej niż połowa wszystkich unijnych portów. Uznano, że wprowadzenie obowiązku posiadania systemów wspólnot portowych jest nieproporcjonalne i niezgodne z zasadą pomocniczości. Wiązałoby się to również wysokimi kosztami dodatkowymi zarówno dla państw członkowskich, jak i sektora.

Głównym skutkiem przeanalizowanych wariantów jest zmniejszenie obciążenia administracyjnego spoczywającego na przewoźnikach morskich. To z kolei zwiększy efektywność i konkurencyjność transportu morskiego, czego prawdopodobnym skutkiem będzie niewielkie przesunięcie między rodzajami transportu (z transportu drogowego na transport wodny). Poprawi to również jakość pracy kapitanów i podniesie atrakcyjność tego zawodu. Korzyści są znacznie większe w scenariuszu zakładającym kompleksowy zakres stosowania niż w wariancie zakładającym ograniczony zakres stosowania.

Koszty wynikają głównie z konieczności dostosowania i zachowania specyfikacji technicznych i systemów IT, które będą stanowić podstawę zharmonizowanych bram sprawozdawczości. W porównaniu z obecnymi podstawowymi kosztami prowadzenia krajowych pojedynczych punktów kontaktowych zarówno państwa członkowskie, jak i UE będą musiały dokonać jednorazowej inwestycji, a roczne koszty funkcjonowania będą nieco wyższe. Szacuje się, że koszty ponoszone przez przewoźników morskich będą znikome.

Poziom akceptacji scentralizowanych wariantów C1 i C2 jest niski wśród państw członkowskich, wysoki natomiast wśród przewoźników morskich. Państwa członkowskie preferowały warianty, w których wykorzystuje się krajowe pojedyncze punkty kontaktowe,przewoźnicy morscy obawiali się natomiast, że zdecentralizowane warianty mogą być niespójne z celem, jakim jest harmonizacja. Chociaż żadna grupa zainteresowanych stron, które wzięły udział w konsultacjach, nie zdecydowała się w pierwszej kolejności na wariant B1, stanowi on odpowiedni wariant kompromisowy, który jest możliwy do przyjęcia przez wszystkie główne kategorie zainteresowanych stron, ponieważ łączy w sobie podejście zdecentralizowane oraz w pełni zharmonizowany front-end skierowany do przewoźników morskich.

Oczekuje się, że warianty B1 i C1 będą najskuteczniejsze, ponieważ odnoszą się one do wszystkich problematycznych kwestii oraz są wariantami, które z największym prawdopodobieństwem pozwolą zharmonizować interfejsy i formaty danych. Warianty B1 i B2 wiążą się z mniejszym ryzykiem niż warianty C1 i C2.

Chociaż wariant B2 byłby wariantem najtańszym w realizacji, wiązałby się on również ze znacznie mniejszymi korzyściami dla przewoźników morskich (kompromis). Wariant B1 charakteryzował się najlepszym stosunkiem kosztów do efektywności. Wyniki analizy kosztów i korzyści są wyraźnie pozytywne w odniesieniu do wszystkich wariantów.

Wariantem preferowanym – biorąc pod uwagę stosunek kosztów i korzyści, aprobatę zainteresowanych stron oraz oczekiwany wskaźnik skuteczności i ryzyka – jest zatem **wariant B1**. Wiąże się on z kosztem dodatkowym, który zgodnie z oczekiwaniami wynosiłby łącznie 29,4 mln EUR w latach 2020–2030, oraz z nowymi korzyściami, które zgodnie z oczekiwaniami stanowiłyby 22–25 mln zaoszczędzonych godzin pracy personelu w tym samym okresie. Wariant ten przynosi największe korzyści przy akceptowalnym koszcie. Zapewni on zharmonizowany system sprawozdawczy, jednocześnie zachowując zgodność z istniejącymi krajowymi pojedynczymi punktami kontaktowymi i wykorzystując już

poczynione inwestycje. Obciążenie spoczywające na państwach członkowskich minimalizuje się poprzez zapewnienie wszystkim tego samego pakietu oprogramowania opracowanego na szczeblu unijnym.

Sprawozdanie z oceny skutków omówiono na forum Rady ds. Kontroli Regulacyjnej Komisji, która wydała opinię pozytywną z uwagami[6].

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Ponieważ jest to zmiana obowiązującego aktu prawnego objętego realizowanym przez Komisję programem sprawności i wydajności regulacyjnej REFIT, Komisja rozważyła możliwości uproszczenia i zmniejszenia obciążeń. Wyniki analizy wykazały, że znaczące uproszczenie i lepszą efektywność można osiągnąć w drodze zmniejszenia obciążenia administracyjnego spoczywającego na przewoźnikach morskich, którzy muszą spełnić wymogi prawne związane z zawinięciem do portu.

Oczekuje się, że obciążenie administracyjne zostanie zmniejszone dzięki: 1) zharmonizowanym interfejsom, procedurom i formatom danych; 2) zapewnieniu jednego punktu wejścia dla sprawozdań; 3) efektywniejszemu ponownemu wykorzystywaniu danych, które umożliwi składanie sprawozdania tylko jeden raz, eliminując wielokrotną sprawozdawczość. Kompleksowy mechanizm koordynacji całej sprawozdawczości związanej z zawinięciem do portu, za którą odpowiada przewoźnik morski, wraz z w pełni zharmonizowanymi formatami danych, procedurami sprawozdawczości i interfejsami zwolni dużą ilość czasu, którą personel może przeznaczyć na inne zadania, zwłaszcza związane z podstawową działalnością, bezpieczeństwem i ochroną.

Elementy uproszczenia ilościowo szacuje się na **22–25 mln godzin pracy personelu w latach 2020–2030, co jest równe wartości 625–720 mln EUR** dla przewoźników morskich.

Uproszczona i zharmonizowana sprawozdawczość przyniesie szczególne korzyści małym i średnim przedsiębiorstwom oraz mikroprzedsiębiorstwom, które są proporcjonalnie bardziej wrażliwe na nieskuteczną administrację i stracone godziny pracy personelu.

Wniosek wnosi również wkład w zakresie cyfryzacji i lepszego przepływu informacji, zgodnie z „kontrolą cyfrową”.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek ma wpływ na prawo do ochrony danych osobowych zagwarantowanej w art. 8 karty. Wszelkie przetwarzanie danych osobowych na podstawie wniosku przeprowadza się zgodnie z przepisami UE dotyczącymi ochrony danych osobowych, w szczególności ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych.

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

4. WPŁYW NA BUDŻET

Wariant preferowany będzie mieć wpływ na budżet Komisji. Oczekiwane koszty usług informatycznych i rozwoju systemów IT sięgają 13,5 mln EUR w jedenastoletnim okresie 2020–2030 r. Komisja proponuje, aby koszty te pokryć w ramach linii budżetowej „Działania wspierające europejską politykę transportową i ochronę praw pasażerów, w tym działania komunikacyjne" (pozycja w budżecie 06.02.05).

W ramach bieżących wieloletnich ram finansowych nie będą potrzebne dodatkowe środki ani zasoby ludzkie z budżetu UE. Celem przedmiotowej inicjatywy nie jest przesądzenie o wniosku Komisji w sprawie kolejnych wieloletnich ram finansowych.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Komisja będzie monitorować postępy, skutki i wyniki przedmiotowej inicjatywy za pomocą szeregu mechanizmów monitorowania i oceny. Za ich pomocą mierzone będą postępy w osiąganiu konkretnych celów nowego wniosku.

Wnioski o informacje (sprawozdania, odpowiedzi z badań) zostaną starannie wyważone, aby uniknąć dodatkowego obciążania zainteresowanych stron przez tworzenie nowych nieproporcjonalnych wymogów w zakresie sprawozdawczości.

Pierwszym krokiem powinno być sprawozdanie z monitorowania opracowane na podstawie wskaźników określonych w ramach oceny skutków. Następnym krokiem powinien być etap oceny. Pięć lat od dnia, w którym wniosek ustawodawczy ma zostać wdrożony, Komisja rozpocznie kontrolę sprawdzającą osiągnięcie celów inicjatywy. Kontrola zostanie przeprowadzona na podstawie sprawozdań państw członkowskich, kwestionariuszy wypełnionych przez zainteresowane strony oraz innych rodzajów informacji zwrotnych (np. skarg) przekazanych przez przewoźników morskich. Następnie ocena zostanie uwzględniona w przyszłych procesach decyzyjnych, aby zapewnić wprowadzenie dostosowań koniecznych do osiągnięcia wyznaczonych celów.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Wniosek przedstawiono w sześciu rozdziałach, z których pierwszy i ostatni przedstawiają ogólny zakres stosowania oraz niektóre przepisy przekrojowe. W rozdziałach II–IV przedstawiono więcej szczegółowych informacji na temat zakresu stosowania i instrumentów technicznych, w rozdziale V określono natomiast ogólne zasady zarządzania systemem europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych.

I. Postanowienia ogólne

II. Zbiór danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych

III. Udzielanie informacji

IV. Wspólne usługi

V. Koordynacja działań dotyczących systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych

VI. Przepisy końcowe

2018/0139 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiające system europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylające dyrektywę 2010/65/UE

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[7],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[8],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE[9] nałożono na państwa członkowskie obowiązek akceptacji dopełniania obowiązków sprawozdawczych dla statków wchodzących do portów unijnych i wychodzących z tych portów drogą elektroniczną oraz ich przekazywania za pośrednictwem pojedynczego punktu kontaktowego w celu ułatwienia transportu morskiego.

(2) Transport morski stanowi podstawę handlu i łączności w obrębie jednolitego rynku i poza nim. Aby ułatwić transport morski i jeszcze bardziej zmniejszyć obciążenia administracyjne dla przedsiębiorstw żeglugowych, należy jeszcze bardziej uprościć i zharmonizować procedury informowania związane z wypełnianiem obowiązków sprawozdawczych nałożonych na przedsiębiorstwa żeglugowe przez unijne akty prawne i prawo krajowe państw członkowskich.

(3) Niniejsze rozporządzenie ma na celu ułatwienie przekazywania informacji. Stosowanie niniejszego rozporządzenia nie powinno wpływać na istotę obowiązków sprawozdawczych ani na późniejsze przechowywanie i przetwarzanie informacji na poziomie unijnym lub krajowym.

(4) Funkcjonujące w każdym państwie członkowskim krajowe pojedyncze punkty kontaktowe należy zachować jako podstawę systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych. Krajowe pojedyncze punkty kontaktowe powinny stanowić kompleksowy punkt wejścia dla sprawozdawczości przewoźników

---

7 Dz.U. C […] z […], s. […].

8 Dz.U. C […] z […], s. […].

9 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylająca dyrektywę 2002/6/WE (Dz.U. L 283 z 29.10.2010, s. 1).

morskich, służąc do gromadzenia danych od podmiotów zgłaszających i przesyłania danych do wszystkich istotnych właściwych organów.

(5) Interfejsy front-endu tych krajowych pojedynczych punktów kontaktowych, które znajdują się po stronie podmiotów zgłaszających, należy zharmonizować na poziomie unijnym w celu ułatwienia sprawozdawczości oraz dalszego zmniejszenia obciążenia administracyjnego. Harmonizację należy osiągnąć dzięki zastosowaniu w każdym krajowym pojedynczym punkcie kontaktowym opracowanego na poziomie unijnym wspólnego oprogramowania interfejsowego służącego do międzysystemowej wymiany informacji. Państwa członkowskie powinny być odpowiedzialne za integrację tego modułu interfejsu i zarządzanie nim oraz za regularną i terminową aktualizację oprogramowania, w przypadku gdy Komisja przedstawi jego nowe wersje. Komisja powinna opracować ten moduł i w razie potrzeby go aktualizować.

(6) Pojawiające się nowe technologie cyfrowe stwarzają coraz większe możliwości zwiększania wydajności sektora transportu morskiego i zmniejszenia obciążenia administracyjnego. Aby korzyści płynące z takich nowych technologii pojawiły się najszybciej, jak to możliwe, Komisja powinna posiadać uprawnienia do zmieniania za pomocą aktów wykonawczych specyfikacji technicznych, norm i procedur zharmonizowanego systemu sprawozdawczego. Nowe technologie należy również uwzględnić podczas przeglądu niniejszego rozporządzenia.

(7) Odpowiednie wsparcie i informacje w odniesieniu do procesów i wymogów technicznych związanych z korzystaniem z krajowych pojedynczych punktów kontaktowych należy zapewnić podmiotom zgłaszającym za pośrednictwem łatwo dostępnych i przyjaznych dla użytkownika krajowych stron internetowych spełniających wspólne normy dotyczące wyglądu i działania.

(8) Konwencja o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego („konwencja FAL”)[10] stanowi, że organy publiczne powinny w każdym przypadku wymagać jedynie kluczowych zgłaszanych informacji i ograniczyć liczbę pozycji do minimum.

(9) W celu umożliwienia funkcjonowania systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych należy utworzyć kompleksowy zbiór danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych, który powinien obejmować wszystkie informacje, jakich organy krajowe lub operatorzy portu mogą wymagać do celów administracyjnych lub operacyjnych w momencie, gdy statek zawija do portu. Ponieważ zakres obowiązków sprawozdawczych jest różny w poszczególnych państwach członkowskich, krajowy pojedynczy punkt kontaktowy w danym państwie członkowskim należy skonstruować w taki sposób, aby przyjmował zbiór danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych bez potrzeby ich modyfikacji oraz by odrzucał wszelkie informacje, które nie są istotne dla tego państwa członkowskiego.

(10) Odpowiednie obowiązki sprawozdawcze określone w unijnych i międzynarodowych aktach prawnych należy wymienić w załączniku do niniejszego rozporządzenia. Wspomniane obowiązki sprawozdawcze powinny stanowić podstawę do utworzenia kompleksowego zbioru danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych. Załącznik powinien również zawierać odniesienia do

[10] Konwencja Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego („konwencja FAL”), przyjęta w dniu 9 kwietnia 1965 r. i zmieniona dnia 8 kwietnia 2016 r., norma 1.1.

odpowiednich kategorii obowiązków sprawozdawczych na szczeblu krajowym, a państwa członkowskie powinny mieć możliwość wezwania Komisji do zmiany zbioru danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych na podstawie obowiązków sprawozdawczych określonych w przepisach krajowych. Unijny akt prawny, który zmienia wymogi dotyczące zbioru danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych na podstawie obowiązku sprawozdawczego określonego w przepisach krajowych, powinien zawierać wyraźne odniesienie do tych przepisów krajowych.

(11) Za każdym razem, gdy informacje z krajowych pojedynczych punktów kontaktowych są przesyłane do właściwych organów, przekazywanie informacji na potrzeby wypełniania obowiązków i formalności sprawozdawczych przewidzianych w przepisach Unii wymienionych w załączniku musi odbywać się zgodnie ze wspólnymi wymogami dotyczącymi danych oraz przy zachowaniu formatów i kodów danych i musi zostać przeprowadzone za pośrednictwem systemów informatycznych określonych w tych przepisach, takich jak np. techniki elektronicznego przetwarzania danych, o których mowa w art. 6 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 952/2013.

(12) Podczas wdrażania niniejszego rozporządzenia należy uwzględnić systemy SafeSeaNet utworzone na poziomie krajowym i unijnym, które powinny nadal ułatwiać wymianę i przekazywanie informacji otrzymanych za pośrednictwem krajowych pojedynczych punktów kontaktowych między państwami członkowskimi zgodnie z dyrektywą 2002/59.

(13) Porty nie są ostatecznym miejscem przeznaczenia towarów. Sprawność zawinięcia statku do portu wpływa również na cały łańcuch logistyczny związany z transportem towarów i pasażerów do portów i z portów. Aby zapewnić interoperacyjność, multimodalność i sprawną integrację transportu morskiego z ogólnym łańcuchem logistycznym oraz aby ułatwić funkcjonowanie innych rodzajów transportu, krajowe pojedyncze punkty kontaktowe powinny umożliwiać wymianę istotnych informacji dotyczących np. czasu wejścia i wyjścia, a także powinny posiadać opracowane podobne ramy dla innych rodzajów transportu.

(14) Aby poprawić wydajność transportu morskiego i ograniczyć powielanie informacji, które należy dostarczyć do celów operacyjnych w momencie, gdy statek zawija do portu, informacje przekazane przez podmioty zgłaszające w krajowych pojedynczych punktach kontaktowych należy udostępniać również pewnym innym podmiotom takim jak operatorzy portów lub terminali.

(15) Rozporządzenie (UE) nr 952/2013 stanowi, że towary, które są wprowadzane na obszar celny Unii, obejmuje się przywozową deklaracją skróconą, którą należy złożyć organom celnym w formie elektronicznej. Ze względu na znaczenie informacji zawartych w przywozowej deklaracji skróconej dla zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa i ryzykiem finansowym, obecnie prowadzone są prace nad specjalnym systemem elektronicznym, który ma służyć do składania przywozowych deklaracji skróconych oraz zarządzania nimi na obszarze celnym Unii. W związku z tym nie będzie możliwości złożenia przywozowej deklaracji skróconej za pośrednictwem krajowych pojedynczych punktów kontaktowych. Biorąc jednak pod uwagę fakt, że niektóre elementy danych składane wraz z przywozową deklaracją skróconą potrzebne są również w celu dopełnienia innych celnych i morskich formalności sprawozdawczych w momencie, gdy statek zawija do portu Unii, należy zapewnić możliwość przetwarzania elementów danych związanych z przywozową deklarację skróconą przez system europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych

dla transportu morskiego. Należy również przewidzieć możliwość wyszukiwania przez krajowe pojedyncze punkty kontaktowe stosownych informacji, które przekazano już za pośrednictwem przywozowej deklaracji skróconej.

(16) Aby umożliwić ponowne wykorzystywanie informacji przekazanych za pośrednictwem krajowych pojedynczych punktów kontaktowych i ułatwić składanie informacji przez podmiot zgłaszający, należy zapewnić wspólne bazy danych. Baza danych dotyczących statków systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych powinna zawierać wykaz odniesień do danych dotyczących statków i zwolnień dotyczących sprawozdawczości, które mają wobec nich zastosowanie, zgłoszonych właściwym krajowym pojedynczym punktom kontaktowym. Aby ułatwić przekazywanie informacji przez podmiot zgłaszający, wspólna baza danych dotyczących lokalizacji powinna zawierać wykaz odniesień do kodów lokalizacji obejmujący kod lokalizacji Narodów Zjednoczonych obowiązujący w handlu i transporcie (UN/LOCODE), specjalne kody SafeSeaNet, jak również kody obiektów portowych zarejestrowane w Światowym Zintegrowanym Systemie Informacji Żeglugowej (GISIS) Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Ponadto we wspólnej bazie danych dotyczących towarów niebezpiecznych należy uwzględnić wykaz towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających, które należy zgłosić w krajowych pojedynczych punktach kontaktowych zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE, z późniejszymi zmianami, oraz zgodnie z formularzem 7 IMO FAL, uwzględniając stosowne elementy danych przewidziane w konwencjach i kodach IMO.

(17) Przetwarzanie danych osobowych przez właściwe organy w ramach niniejszego rozporządzenia powinno odbywać się zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679. Przetwarzanie danych osobowych przez Komisję w ramach niniejszego rozporządzenia powinno odbywać się zgodnie z przepisami rozporządzenia [nowe rozporządzenie zastępujące rozporządzenie nr 45/2001 w sprawie przetwarzania danych osobowych przez instytucje wspólnotowe].

(18) System europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych i krajowe pojedyncze punkty kontaktowe nie mogą stwarzać żadnych innych podstaw do przetwarzania danych osobowych niż te, które są potrzebne do ich funkcjonowania, i nie powinny być wykorzystywane do przyznawania jakichkolwiek nowych praw dostępu do danych osobowych.

(19) Należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez utworzenie zbioru danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych i określenia definicji, kategorii i specyfikacji danych dotyczących elementów danych. Takie same uprawnienia należy przekazać Komisji w celu zmiany załącznika i włączenia do niego obowiązków sprawozdawczych istniejących na szczeblu krajowym, jak również uwzględnienia wszelkich nowych obowiązków sprawozdawczych przyjętych w unijnych aktach prawnych. Komisja powinna zapewnić, aby przestrzegane były wspólne wymogi dotyczące danych oraz formaty i kody danych, które ustanowiono w unijnych i międzynarodowych aktach prawnych wymienionych w załączniku. Szczególnie ważne jest również, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu

Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

(20) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011[11].

(21)

(22) W szczególności należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjmowania, a następnie zmieniania zbioru danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych, jak również do przyjmowania specyfikacji funkcjonalnych i technicznych, mechanizmów kontroli jakości oraz procedur dotyczących wdrażania, utrzymywania i wykorzystywania zharmonizowanego modułu interfejsu i powiązanych zharmonizowanych elementów krajowych pojedynczych punktów kontaktowych. Należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjmowania specyfikacji technicznych, norm i procedur dotyczących wspólnych usług świadczonych w ramach systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych.

(23) Podstawę niniejszego rozporządzenia powinno stanowić rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014[12], w którym określono warunki uznawania przez państwa członkowskie określonych środków identyfikacji elektronicznej osób fizycznych i prawnych, objętych notyfikowanym systemem identyfikacji elektronicznej innego państwa członkowskiego. W rozporządzeniu (UE) nr 910/2014 przedstawiono warunki, jakie muszą spełnić użytkownicy, by móc korzystać ze środków elektronicznej identyfikacji i uwierzytelnienia na potrzeby uzyskania dostępu do internetowych usług publicznych w sytuacjach transgranicznych.

(24) Komisja powinna przeprowadzić ocenę niniejszego rozporządzenia. Należy gromadzić informacje na użytek tej oceny oraz aby umożliwić przeprowadzenie analizy wykonania przepisów w stosunku do ich celów.

(25) Należy zatem uchylić dyrektywę 2010/65/UE ze skutkiem od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

(26) Zgodnie z art. 28 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych[13].

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

---

[11] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

[12] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE (Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 73).

[13] Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

Rozdział I
Postanowienia ogólne

Artykuł 1
Przedmiot i zakres stosowania

Niniejszym rozporządzeniem ustanawia się ramy zharmonizowanego i interoperacyjnego systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych, funkcjonującego w oparciu o krajowe pojedyncze punkty kontaktowe, aby ułatwić elektroniczne przekazywanie informacji w związku ze spełnianiem obowiązków sprawozdawczych dotyczących statków wchodzących do unijnych portów, przebywających w tych portach i z nich wychodzących.

Artykuł 2
Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1) „system europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych” oznacza prawne i techniczne ramy elektronicznego przekazywania informacji w związku z obowiązkami i procedurami sprawozdawczymi związanymi z zawinięciem do portu na terenie Unii, które to ramy składają się z sieci krajowych pojedynczych punktów kontaktowych i obejmują zharmonizowany interfejs, jak również wspólne usługi w zakresie zarządzania użytkownikami i dostępem, identyfikacji statków, kody lokalizacji oraz informacje o towarach niebezpiecznych i zanieczyszczających;

2) „obowiązek sprawozdawczy” oznacza informacje wymagane na podstawie wymienionych w załączniku unijnych i międzynarodowych aktów prawnych, jak również na podstawie przepisów krajowych, do których odniesiono się we wspomnianym załączniku, które należy przedstawić do celów administracyjnych i operacyjnych w związku z wejściem statku do portu w państwie członkowskim, postojem statku w tym porcie i wyjściem z niego („zawinięcie do portu”);

3) „element danych” oznacza najmniejszą jednostkę informacji, która posiada odrębną definicję i precyzyjne techniczne cechy charakterystyczne, takie jak format, długość i rodzaj znaków;

4) „system wspólnoty portowej” oznacza elektroniczny system ułatwiający wymianę informacji operacyjnych lub administracyjnych między różnymi podmiotami w danym porcie;

5) „podmiot zgłaszający” oznacza operatora statku lub jakąkolwiek inną osobę fizyczną lub prawną, która podlega obowiązkom sprawozdawczym;

6) „instytucja świadcząca usługi w zakresie danych” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która świadczy usługi w zakresie technologii informacyjno-komunikacyjnych lub usługi w zakresie wprowadzania danych na rzecz podmiotu zgłaszającego w związku z obowiązkami sprawozdawczymi.

Rozdział II
Zbiór danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych

Artykuł 3
Utworzenie zbioru danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych

1. Komisja przedstawia kompletny wykaz elementów danych („zbiór danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych") opracowany na podstawie obowiązków sprawozdawczych określonych w unijnych i międzynarodowych aktach prawnych, jak również na podstawie przepisów krajowych, do których odniesiono się w załączniku. Komisja zapewnia, aby przestrzegane były wspólne wymogi dotyczące danych oraz formaty i kody danych ustanowione w unijnych i międzynarodowych aktach prawnych wymienionych w załączniku.

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 18, w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia do celów utworzenia i zmieniania zbioru danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych. Akt delegowany, który wprowadza element danych do zbioru danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych lub zmienia element danych w tym zbiorze na podstawie obowiązku sprawozdawczego określonego w przepisach krajowych, zawiera wyraźne odniesienie do tych przepisów krajowych.

3. Państwo członkowskie może wezwać Komisję do wprowadzenia elementów danych do zbioru danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych na podstawie obowiązków sprawozdawczych określonych w przepisach krajowych. Najpóźniej w terminie sześciu miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przepisach krajowych i odpowiadających im obowiązkach sprawozdawczych zawierających elementy danych, które mają zostać włączone do zbioru danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych. Państwa członkowskie precyzyjnie wskazują te elementy danych. Na podstawie tych powiadomień Komisja ocenia istnienie konieczności wprowadzenia elementów danych do zbioru danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych lub modyfikacji tych elementów danych.

4. Komisja jest również uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 18, w celu wprowadzenia zmian do załącznika na potrzeby tworzenia lub dostosowywania odniesień do obowiązków sprawozdawczych określonych w unijnych lub międzynarodowych aktach prawnych lub odniesień do przepisów krajowych.

Artykuł 4
Żądanie udzielenia innych informacji

1. Państwo członkowskie, które zamierza, za pośrednictwem swoich przepisów krajowych, wprowadzić lub zmienić obowiązek sprawozdawczy, który obejmowałby dostarczanie innych informacji niż uwzględnione w zbiorze danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych, natychmiast zgłasza

swój zamiar Komisji. Państwo członkowskie precyzyjnie określa w tym zgłoszeniu informacje, których nie uwzględniono w zbiorze danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych, i wskazuje przewidywany okres, w jakim należy stosować dany obowiązek sprawozdawczy.

2. Komisja ocenia konieczność zmiany zbioru danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych zgodnie z art. 3 ust. 2.

Rozdział III
Udzielanie informacji

Artykuł 5
Krajowe pojedyncze punkty kontaktowe

1. Każde państwo członkowskie ustanawia krajowy pojedynczy punkt kontaktowy w którym, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i nie naruszając przepisów art. 6, wszystkie informacje niezbędne do spełnienia obowiązków sprawozdawczych przedstawia się jednokrotnie za pośrednictwem zbioru danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych i przy zachowaniu zgodności z tym systemem na potrzeby udostępniania tych informacji właściwym organom państw członkowskich.

   Państwa członkowskie są odpowiedzialne za opracowanie, dostępność, utrzymanie, bezpieczeństwo i funkcjonowanie krajowych pojedynczych punktów kontaktowych.

2. Komisja opracowuje i aktualizuje zharmonizowany moduł interfejsu sprawozdawczości dla krajowych pojedynczych punktów kontaktowych. W module tym dopuszcza się możliwość wymiany informacji między systemem informacyjnym, z którego korzysta podmiot zgłaszający, a krajowym pojedynczym punktem kontaktowym.

3. Państwa członkowskie zapewniają:

a) kompatybilność krajowego pojedynczego punktu kontaktowego z modułem interfejsu sprawozdawczości;

b) terminową integrację modułu interfejsu sprawozdawczości oraz wszelkich późniejszych aktualizacji zgodnie z terminami wdrażania określonymi w akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 11;

c) połączenie z odpowiednimi systemami właściwych organów, aby umożliwić przekazywanie danych, które należy zgłosić tym organom, za pośrednictwem krajowego pojedynczego punktu kontaktowego oraz do tych systemów, zgodnie z przepisami unijnymi i krajowymi oraz zgodnie ze specyfikacjami technicznymi tych systemów;

d) przygotowanie strony internetowej pomocy technicznej.

4. Krajowe pojedyncze punkty kontaktowe umożliwiają również podmiotom zgłaszającym przekazywanie informacji za pomocą cyfrowych arkuszy kalkulacyjnych, zharmonizowanych na poziomie unijnym, i posiadają funkcję wyodrębniania z tych arkuszy kalkulacyjnych elementów danych dotyczących sprawozdawczości.

5. Państwa członkowskie zapewniają, aby wymagane informacje dotarły do organów odpowiedzialnych za stosowanie przedmiotowych przepisów oraz aby ich zakres był ograniczony do potrzeb poszczególnych organów. Państwa członkowskie zapewniają przy tym przestrzeganie wymogów prawnych dotyczących przekazywania informacji, w tym danych osobowych, określonych w unijnych aktach prawnych wymienionych w załączniku i, w stosownych przypadkach, wykorzystanie technik elektronicznego przetwarzania danych, o których mowa w art. 6 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 952/2013. Zapewniają również interoperacyjność z systemami informacyjnymi, z których korzystają te organy.

6. Krajowe pojedyncze punkty kontaktowe zapewniają podmiotom zgłaszającym techniczną możliwość udostępniania stosownych informacji, odrębnie, podmiotom świadczącym usługi w porcie przeznaczenia.

7. Jeżeli państwo członkowskie nie wymaga wszystkich elementów zbioru danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych w celu dopełnienia formalności sprawozdawczych, krajowy pojedynczy punkt kontaktowy akceptuje zgłoszenia, których zawartość ogranicza się do elementów danych wymaganych przez to państwo członkowskie. Akceptuje również składane przez podmiot zgłaszający zgłoszenia, które zawierają dodatkowe elementy danych ze zbioru danych systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych.

8. Państwo członkowskie przechowuje zgłoszone informacje w krajowym pojedynczym punkcie kontaktowym przez czas konieczny do zapewnienia spełnienia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz – jeżeli zgodność z unijnymi aktami prawnymi wymienionymi w załączniku można zapewnić jedynie dzięki przechowywaniu informacji w krajowym pojedynczym punkcie kontaktowym – przez czas konieczny do zachowania zgodności z tymi aktami. Po upływie tego czasu natychmiast usuwają te informacje.

9. Krajowe pojedyncze punkty kontaktowe upubliczniają godziny wejścia i wyjścia statków, szacowane i faktyczne, w elektronicznym formacie zharmonizowanym na poziomie unijnym.

10. Krajowe pojedyncze punkty kontaktowe posiadają jednolite adresy internetowe i strony wsparcia technicznego, zharmonizowane na poziomie unijnym.

11. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych:

a) specyfikacje funkcjonalne i techniczne, mechanizmy kontroli jakości i procedury dotyczące wdrażania, utrzymywania i wykorzystywania modułu interfejsu sprawozdawczości, o którym mowa w ust. 2;

b) zharmonizowany cyfrowy arkusz kalkulacyjny, o którym mowa w ust. 4;

c) zharmonizowane specyfikacje techniczne dotyczące udostępniania czasów wejścia i wyjścia, o których mowa w ust. 9;

d) jednolity format adresów internetowych i zharmonizowaną strukturę strony wsparcia technicznego, o której mowa w ust. 10.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

Komisja zmienia, za pomocą aktów wykonawczych, specyfikacje techniczne, normy i procedury, aby uwzględnić dostępność nowych technologii.

Artykuł 6
Inne metody sprawozdawcze

1. Państwa członkowskie mogą umożliwić podmiotom zgłaszającym dostarczanie informacji za pośrednictwem innych kanałów sprawozdawczych, takich jak systemy wspólnot portowych, pod warunkiem że podmioty zgłaszające mogą korzystać z tych kanałów w sposób dobrowolny. W takim przypadku państwa członkowskie zapewniają, aby te inne kanały przekazywały stosowne informacje do krajowego pojedynczego punktu kontaktowego.

2. Państwo członkowskie ustanawia alternatywne metody dostarczania informacji w przypadku tymczasowej awarii któregokolwiek z systemów elektronicznych, o których mowa w art. 5 i w art. 9–12.

3. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia wymiany informacji między organami celnymi i państwami członkowskimi lub między organami celnymi i podmiotami gospodarczymi wykorzystującymi techniki elektronicznego przetwarzania danych, o których mowa w art. 6 ust. 1 rozporządzenia (UE) 952/2013.

Artykuł 7
Zasada jednorazowości

1. Nie naruszając przepisów art. 6 ust. 3, państwa członkowskie zapewniają, aby podmiot zgłaszający został wezwany do dostarczenia informacji na podstawie niniejszego rozporządzenia tylko jeden raz dla danego zawinięcia do portu i aby stosowne informacje były udostępnione lub wykorzystane ponownie zgodnie z ust. 2.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby:

a) informacje identyfikacyjne i dane dotyczące statku dostarczone do krajowego pojedynczego punktu kontaktowego były rejestrowane w bazie danych dotyczących statków systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych, o której mowa w art. 10, oraz aby nie było potrzeby ponownego podawania tych informacji podczas żadnego kolejnego zawinięcia do portu na terenie Unii;

b) wszelkie istotne informacje otrzymane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem były udostępniane innym krajowym pojedynczym punktom kontaktowym za pośrednictwem systemu SafeSeaNet zgodnie z wymogami technicznymi określonymi w dyrektywie 2002/59/WE;

c) nie było potrzeby ponownego podawania informacji przekazanych w momencie wyjścia z portu na terenie Unii w trakcie podróży lub w momencie wejścia do następnego portu, pod warunkiem że dany statek nie zawinął w trakcie podróży do portu poza Unią. Przepisów niniejszej litery nie stosuje się w odniesieniu do informacji otrzymanych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 952/2013, chyba że w tym rozporządzeniu przewidziano taką możliwość;

d) istotne informacje zawarte w przywozowej deklaracji skróconej, o której mowa w art. 127 rozporządzenia (UE) nr 952/2013, były udostępniane krajowym pojedynczym punktom kontaktowym w celach pomocniczych oraz w stosownych przypadkach wykorzystywane do wypełniania innych obowiązków sprawozdawczych wymienionych w załączniku.

3. Podmiot zgłaszający jest odpowiedzialny za zapewnienie terminowego przekazania, dokładności i kompletności dostarczanych informacji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz za zapewnienie ich zgodności z wszelkimi wymogami

technicznymi krajowych pojedynczych punktów kontaktowych. Podmiot zgłaszający pozostaje odpowiedzialny za aktualizację wszelkich informacji, jeżeli uległy zmianie po ich złożeniu.

4. Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, wykaz istotnych informacji, o których mowa w ust. 2 lit. b), c) i d). Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

Artykuł 8
Poufność

Zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami unijnymi lub krajowymi państwa członkowskie podejmują niezbędne działania w celu zapewnienia poufności informacji handlowych i innych szczególnie chronionych informacji przekazywanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Rozdział IV
Wspólne usługi

Artykuł 9
System zarządzania użytkownikami i dostępem systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych

1. Komisja ustanawia wspólny system zarządzania użytkownikami i dostępem dla podmiotów zgłaszających i instytucji świadczących usługi w zakresie danych, korzystających z krajowych pojedynczych punktów kontaktowych, jak również dla organów posiadających dostęp do krajowych pojedynczych punktów kontaktowych. W systemie przewiduje się jedną rejestrację użytkownika uznawaną na szczeblu UE, skoordynowane zarządzanie użytkownikami i monitorowanie użytkowników na szczeblu UE.

2. Do celów dostępu do krajowych pojedynczych punktów kontaktowych w różnych państwach członkowskich uznaje się, że podmiot zgłaszający lub instytucja świadcząca usługi w zakresie danych, zarejestrowani w systemie zarządzania użytkownikami i dostępem systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych, są zarejestrowani w krajowych pojedynczych punktach kontaktowych we wszystkich państwach członkowskich.

3. Każde państwo członkowskie wyznacza krajowy organ odpowiedzialny za zarządzanie użytkownikami w odniesieniu do podmiotów zgłaszających i instytucji świadczących usługi w zakresie danych, w tym za rejestrację nowych użytkowników, modyfikację i zamykanie istniejących kont instrumentu uwierzytelniania użytkowników.

4. Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, specyfikacje techniczne, normy i procedury potrzebne do ustanowienia instrumentu, o którym mowa w ust. 1, na potrzeby gromadzenia, przechowywania i udostępniania danych uwierzytelniających użytkowników. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

Artykuł 10

Baza danych dotyczących statków systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych

1. Zgodnie z art. 7 ust. 2 lit. a) Komisja ustanawia bazę danych dotyczących statków systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych, zawierającą wykaz informacji identyfikacyjnych i danych dotyczących statków, jak również zapis zwolnień dotyczących sprawozdawczości statków.

2. Państwa członkowskie zapewniają dostarczenie nowych danych dotyczących statku do bazy danych dotyczących statków systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych oraz dostęp do tych informacji w celu usprawnienia sprawozdawczości statków.

3. Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, specyfikacje techniczne, normy i procedury na potrzeby utworzenia bazy danych, o której mowa w ust. 1, w celu gromadzenia, przechowywania i udostępniania danych dotyczących statków i zwolnień, które mają wobec nich zastosowanie. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

Artykuł 11

Wspólna baza danych dotyczących lokalizacji

1. Komisja tworzy wspólną bazę danych dotyczących lokalizacji, zawierającą wykaz odniesień do kodów lokalizacji[14] oraz kodów obiektów portowych zarejestrowanych w bazie danych GISIS Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

2. Państwa członkowskie udostępniają informacje zawarte w bazie lokalizacji na szczeblu krajowym za pośrednictwem krajowych pojedynczych punktów kontaktowych.

3. Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, specyfikacje techniczne, normy i procedury na potrzeby utworzenia wspólnej bazy lokalizacji, o której mowa w ust. 1, w celu gromadzenia, przechowywania i udostępniania danych statków i zwolnień, które mają wobec nich zastosowanie. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

Artykuł 12

Wspólna baza danych dotyczących towarów niebezpiecznych

1. Komisja tworzy wspólną bazę danych dotyczących towarów niebezpiecznych, zawierającą wykaz towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających, które należy zgłaszać zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE[15] oraz zgodnie z formularzem 7 IMO FAL, uwzględniając stosowne elementy danych przewidziane w konwencjach i kodach IMO.

2. Przedmiotowa baza danych jest powiązana z odpowiednimi pozycjami w bazie danych MAR-CIS, opracowanej przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego, dotyczącymi informacji na temat zagrożeń i ryzyka związanych z towarami niebezpiecznymi i zanieczyszczającymi.

---

14 „Kod lokalizacji Narodów Zjednoczonych obowiązujący w handlu i transporcie".

15 Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10.

3. W trakcie procesu sprawozdawczego prowadzonego za pośrednictwem krajowych pojedynczych punktów kontaktowych bazę danych wykorzystuje się zarówno jako narzędzie odniesienia, jak i weryfikacji, na poziomie krajowym i unijnym.

4. Państwa członkowskie udostępniają informacje zawarte we wspólnej bazie danych dotyczących towarów niebezpiecznych na szczeblu krajowym za pośrednictwem krajowych pojedynczych punktów kontaktowych.

5. Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, specyfikacje techniczne, normy i procedury na potrzeby utworzenia wspólnej bazy danych dotyczących towarów niebezpiecznych, o której mowa w ust. 1, w celu gromadzenia, przechowywania i udostępniania informacji dotyczących materiałów niebezpiecznych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

Rozdział V
Koordynacja działań dotyczących systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych

Artykuł 13
Koordynatorzy krajowi

Każde państwo członkowskie wyznacza właściwy organ, który ma pełnić rolę krajowego koordynatora systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych. Krajowy koordynator:

a) pełni rolę krajowego punktu kontaktowego we wszystkich kwestiach związanych z wdrożeniem niniejszego rozporządzenia;

b) koordynuje stosowanie niniejszego rozporządzenia przez właściwe organy krajowe danego państwa członkowskiego;

c) koordynuje działania mające na celu zapewnienie połączenia z odpowiednimi systemami właściwych organów, o którym mowa w art. 5 ust. 3 lit. c);

d) pełni rolę pojedynczego punktu kontaktowego do komunikacji z Komisją we wszystkich kwestiach związanych z systemem europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych.

Artykuł 14
Wieloletni plan wdrażania

W celu ułatwienia terminowego wdrożenia niniejszego rozporządzenia, po przeprowadzeniu stosownych konsultacji z ekspertami, Komisja przyjmuje wieloletni plan wdrażania, który jest korygowany corocznie i który obejmuje:

a) plan rozwoju dotyczący opracowania i aktualizowania modułu interfejsu sprawozdawczości w ciągu najbliższych 18 miesięcy;

b) orientacyjne terminy dla państw członkowskich dotyczące późniejszej integracji modułu interfejsu sprawozdawczości z krajowymi pojedynczymi punktami kontaktowymi;

c) okresy próbne służące sprawdzeniu przez państwa członkowskie i podmioty zgłaszające połączenia z jakimikolwiek nowymi wersjami modułu interfejsu;

d) orientacyjne terminy dla państw członkowskich i podmiotów zgłaszających, dotyczące wycofywania starszych wersji modułu interfejsu.

Rozdział VI
Przepisy końcowe

Artykuł 15
Koszty

Z budżetu ogólnego Unii Europejskiej pokrywa się koszty:

a) opracowania i utrzymania narzędzi ICT wspomagających wdrażanie niniejszego rozporządzenia na poziomie unijnym;

b) promowania systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych na poziomie unijnym i w odpowiednich organizacjach międzynarodowych.

Artykuł 16
Współpraca z innymi systemami lub usługami na rzecz ułatwiania handlu i transportu

Jeżeli za pomocą innych unijnych aktów prawnych utworzono systemy lub usługi ułatwiania handlu i transportu, Komisja koordynuje działania związane z tymi systemami lub usługami w celu uzyskania synergii i uniknięcia powielania.

Artykuł 17
Przegląd i sprawozdanie

1. Państwa członkowskie zapewniają wdrożenie procedur gromadzenia danych, w tym statystyk, dotyczących funkcjonowania systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych, w ramach których korzysta się m.in. z ankiet, i przekazują swoje ustalenia Komisji. Sprawozdanie obejmuje następujące wskaźniki:

a) wdrożenie zharmonizowanego zbioru danych;

b) instalację zharmonizowanego oprogramowania bramy sprawozdawczości;

c) wykorzystanie innych systemów sprawozdawczości, o których mowa w art. 6 ust. 1 i 2;

d) żądania udzielenia innych informacji, o którym mowa w art. 4.

2. Państwa członkowskie organizują gromadzenie i wytwarzanie danych niezbędnych do pomiaru zmiany wskaźników opisanych w ust. 1 i przekazują te informacje Komisji co pół roku.

Po sześciu latach od wejścia niniejszego rozporządzenia w życie Komisja przeprowadzi przegląd stosowania niniejszego rozporządzenia i przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające z funkcjonowania systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych, opierając się na zgromadzonych danych i statystykach. Sprawozdanie oceniające zawiera, w stosownych przypadkach, analizę nowo powstających

technologii, które mogłyby doprowadzić do zmian w module interfejsu sprawozdawczości lub jego zastąpienia.

Artykuł 18
Wykonanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 3, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z krajowymi ekspertami wyznaczonymi przez państwa członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.

5. Po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada, poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 19
Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Cyfrowych Ułatwień w Transporcie i Handlu. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011[16].

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

[16] Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

Artykuł 20
Uchylenie dyrektywy 2010/65/UE

Dyrektywa 2010/65/UE traci moc ze skutkiem od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

Odniesienia do dyrektywy 2010/65/UE są traktowane jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 21
Wejście w życie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [OP- insert four years after entry into force of this Regulation] r.
3. Funkcjonalności, o których mowa w art. 7 ust. 2 lit. d), oraz funkcjonalności związane z formalnościami celnymi określonymi w części A pkt 7 załącznika staną się skuteczne, w momencie gdy systemy elektroniczne, o których mowa w art. 6 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 952/2013 i które są niezbędne do stosowania tych formalności, rozpoczną funkcjonowanie zgodnie z programem prac ustanowionym przez Komisję na podstawie art. 280 i 281 rozporządzenia (UE) nr 952/2013.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego,	*W imieniu Rady,*
Przewodniczący	*Przewodniczący*

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

1.2. Dziedziny polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

1.3. Charakter wniosku/inicjatywy

1.4. Cele

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.6. Okres trwania działania i jego wpływ finansowy

1.7. Planowane tryby zarządzania

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

2.2. System zarządzania i kontroli

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki

3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki operacyjne

3.2.3. Szacunkowy wpływ na środki administracyjne

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych

1.2. Dziedziny polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Transport morski

1.3. Charakter wniosku/inicjatywy

☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania**

☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego**[17]

X Wniosek/inicjatywa wiąże się z **przedłużeniem bieżącego działania**

☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **działania, które zostało przekształcone pod kątem nowego działania**

1.4. Cele

1.4.1. Wieloletnie cele strategiczne Komisji wskazane we wniosku/inicjatywie

Ogólnym celem inicjatywy jest przyczynienie się do sprawnego funkcjonowania jednolitego rynku i ułatwienie handlu oraz transportu dzięki odniesieniu się do procedur sprawozdawczych dotyczących statków zawijających do portów w UE, które to procedury są obecnie uciążliwe i zróżnicowane.

Inicjatywa przyczynia się zatem do realizacji ogólnych celów Komisji, jakimi są:

– funkcjonowanie jednolitego rynku (zmniejszenie obciążeń administracyjnych; przyczynianie się do znoszenia barier i zwiększanie konkurencyjności);

– jednolity rynek cyfrowy;

– zwiększenie zatrudnienia i wzrostu gospodarczego.

1.4.2. Cele szczegółowe

Cel szczegółowy nr 1

Harmonizacja procedur sprawozdawczych, interfejsów i formatów danych w celu wsparcia tworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier.

Cel szczegółowy nr 2

Zmniejszenie obciążenia administracyjnego w sprawozdawczości statków dzięki zapewnieniu pojedynczego punktu kontaktowego służącego sprawozdawczości w zakresie transportu morskiego.

Cel szczegółowy nr 3

[17] O którym mowa w art. 54 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

Przyczynienie się zwiększenia wydajności sprawozdawczości cyfrowej przewoźników morskich dzięki ułatwieniu wymiany danych i ich ponownego wykorzystania w celu zastosowania zasady jednorazowej sprawozdawczości.

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom / grupie docelowej.

Celem wniosku jest ustanowienie faktycznie zharmonizowanego i kompleksowego systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych w oparciu o obecny system krajowych pojedynczych punktów kontaktowych. Dzięki opracowaniu wiążących specyfikacji technicznych dotyczących interfejsu, przyjęciu wspólnych wymogów dotyczących danych i procesów oraz ustanowieniu jasnych zasad i uprawnień dotyczących przekazywania i wymiany informacji utworzony zostanie uproszczony system sprawozdawczości. W rezultacie przewoźnicy morscy – jeżeli zdecydują się na korzystanie ze zharmonizowanego punktu kontaktowego służącego sprawozdawczości – będą mogli zgłaszać ten sam zbiór danych w ten sam sposób bez względu na to, dokąd się udadzą. Główną korzyść stanowi znaczne zmniejszenie obciążenia administracyjnego dla przewoźników morskich. Szacuje się, że ograniczenie wyniesie 22–25 mln godzin pracy personelu w latach 2020–2030; co stanowi równowartość 625–720 mln EUR (EU-28). Szacuje się, że zmniejszenie tego obciążenia i wzrost wydajności zwiększą konkurencyjność transportu morskiego, w wyniku czego w 2030 r. nastąpi wynoszące 3 395 mln tonokilometrów przesunięcie międzygałęziowe do transportu wodnego, głównie z transportu drogowego. Stanowi to wzrost na poziomie ok. 0,3 % w działalności transportowej w transporcie wodnym w 2030 r. w stosunku do poziomu bazowego, co pozytywnie wpłynie na zatrudnienie i wzrost w tym sektorze. Z kolei szacuje się, że przesunięcie międzygałęziowe zmniejszy całkowite emisje CO_2 o 1 880 tysięcy ton CO_2 w stosunku do poziomu bazowego. Przekłada się to na korzyści pośrednie, wynoszące około 145 mln EUR w latach 2020–2030, wyrażone jako wartość bieżąca. Ponadto przewiduje się korzyści w zakresie przyrostów wydajności w całym łańcuchu multimodalnym/logistycznym, wynikające z lepszego wykorzystania danych w portach; wzrostu satysfakcji z pracy wśród kapitanów statków i większej atrakcyjności zawodu, która prowadzi do udoskonalenia możliwości lepszej rekrutacji; oraz poprawy ochrony i bezpieczeństwa, ponieważ kapitan statku będzie mógł spędzić więcej czasu na mostku, zamiast poświęcać ten czas na wykonywanie czynności administracyjnych.

1.4.4. Wskaźniki wyników i wpływu

Należy określić wskaźniki, które umożliwią monitorowanie realizacji wniosku/inicjatywy.

Cel szczegółowy	**Cele operacyjne**	**Wskaźnik postępu działania**	**Źródła danych**
Harmonizacja procedur sprawozdawczych, interfejsów i formatów danych	Utworzenie technicznego zbioru danych wraz ze zharmonizowanymi formatami danych Opracowanie i wdrożenie wspólnego zharmonizowanego rozwiązania informatycznego dotyczącego bram sprawozdawczości	Zbiór danych utworzony i uzgodniony przez grupę ekspertów Odsetek państw członkowskich, które zainstalowały zharmonizowane rozwiązanie informatyczne dotyczące bram sprawozdawczości pojedynczych punktów kontaktowych (zsynchronizowaną, aktualną	Sprawozdania państw członkowskich; przeprowadzone ankiety z udziałem przewoźników morskich; liczba skarg złożonych przez przewoźników morskich w odniesieniu do dostępu do zharmonizowanego

	pojedynczych punktów kontaktowych („front-end”)	wersję), w stosunku do całości (Zob. całkowita liczba państw członkowskich) Wyrażone jako odsetek zmniejszenie czasu, jaki należy poświęcić na sprawozdawczość dla jednego zawinięcia do portu w stosunku do całości (Zob. średni czas potrzebny na jedno zawinięcie do portu)	interfejsu; liczba toczących się postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego dotyczących braku wdrożenia
Zmniejszenie obciążenia administracyjnego dzięki zapewnieniu pojedynczego punktu kontaktowego ds. sprawozdawczości	Zmniejszenie liczby elementów danych, do których zgłoszenia wzywa się poza zharmonizowanym systemem europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych	Odsetek elementów danych, do których zgłoszenia wzywa się poza zharmonizowanym systemem europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych w stosunku do całości (Zob. Całkowita liczba elementów danych przypisanych obecnie do grupy C i grupy eManifest)	Sprawozdania państw członkowskich; badanie przeprowadzone z udziałem przewoźników morskich
Zwiększenie wydajności dzięki umożliwieniu jednorazowej sprawozdawczości.	Zmniejszenie liczby statycznych elementów danych zgłaszanych więcej niż jeden raz	Odsetek statycznych elementów danych, do których zgłoszenia wzywa się częściej niż raz w trakcie danego zawinięcia do portu w stosunku do całości (Zob. Całkowita liczba elementów danych, do których zgłoszenia wzywa się w danym porcie) Odsetek statycznych elementów danych, do zgłoszenia których wzywa się częściej niż raz na terenie UE (Zob. Całkowita liczba elementów danych, do których zgłoszenia wzywa się na terenie UE)	Sprawozdania państw członkowskich; badanie przeprowadzone z udziałem przewoźników morskich

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej

1. Zharmonizowany system europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych dla statków będzie oparty na już istniejących ramach (struktura krajowych pojedynczych punktów kontaktowych).

2. Zawsze powinna istnieć możliwość skorzystania ze zharmonizowanego systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych; jeżeli przewoźnicy morscy zdecydują się na wykorzystanie tego kanału w celu dopełnienia formalności sprawozdawczych, odbiorcy danych (organy, systemy celne, systemy sprawozdawczości) muszą akceptować złożone w ten sposób sprawozdania i powstrzymać się od wzywania do złożenia dodatkowych sprawozdań za pośrednictwem innych ścieżek sprawozdawczości.

3. Krajowe pojedyncze punkty kontaktowe wciąż będą głównie mechanizmem koordynacji, służąc przede wszystkim jako przekaźnik (wraz z technicznym narzędziem konwersji formatów danych, w stosownych przypadkach) do dwustronnego przesyłania informacji między przewoźnikami morskimi i odbiorcami

danych (np. organami portowymi, interfejsami celnymi i systemami sprawozdawczości, organami kontroli granicznej, SafeSeaNet, urzędami statystycznymi), aby ułatwić sprawozdawczość w sektorze morskim. Wszelkie dalsze przetwarzanie danych będzie dalej prowadzone w powiązanych systemach back-endu odbiorców danych.

4 Inicjatywa nie stworzy nowych wymogów w zakresie sprawozdawczości, ale będzie koordynować sprawozdawczość między podmiotami sektora transportu morskiego dostarczającymi dane i odbiorcami danych zgodnie z bazowymi aktami prawnymi, o których mowa w przedmiotowym zmienionym akcie prawnym. Wszelkie wezwania do zgłaszania informacji za pośrednictwem systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych zachowują pełną zgodność z mającymi zastosowanie specyfikacjami technicznymi określonymi w bazowych aktach prawnych i systemach informatycznych wspierających te bazowe akty prawne.

5. W systemie europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych będzie panował jasno określony i sprawiedliwy podział odpowiedzialności dotyczący wszystkich powiązanych podmiotów, w tym gwarancja pełnej odpowiedzialności i rozliczalności krajowych właściwych organów za usługi pośrednie świadczone w ramach krajowych pojedynczych punktów kontaktowych wobec podmiotów dostarczających dane i powiązanych odbiorców danych (np. odpowiedzialność funkcjonalna i prawna, wysoka dostępność, zapewnienie dwustronnego przepływu informacji, itp.).

1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii" należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.

Przyczyny działania na poziomie europejskim (*ex ante*): nadmiernie wysokie obciążenie administracyjne dla przewoźników morskich w wyniku powielania sprawozdawczości z użyciem niezharmonizowanych formatów i prowadzonej w ramach niezharmonizowanych interfejsów w UE.

Przewidywana wytworzona unijna wartość dodana (*ex post*): proponowane działania można zrealizować najsprawniej i najskuteczniej na poziomie unijnym, ponieważ do osiągnięcia konkretnych wyników i faktycznej harmonizacji konieczne są spójne ramy odnoszące się do ogólnoeuropejskich potrzeb.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

Z poprzednich doświadczeń ze stosowania dyrektywy 2010/65/UE wynika, że nie można osiągnąć harmonizacji w tej dziedzinie za pomocą środków dobrowolnych. Podobną harmonizację skutecznej sprawozdawczości za pomocą wiążących specyfikacji i systemów informatycznych / aplikacji prowadzi się np. w ramach unijnego kodeksu celnego (poziom UE).

1.5.4. Spójność z innymi właściwymi instrumentami oraz możliwa synergia

Cele niniejszego wniosku są ogólnie spójne z unijną polityką transportową, a w szczególności z polityką transportu morskiego. Inicjatywa wspomaga unijną politykę zmniejszania emisji w sektorze transportu i przyczynia się do osiągania

celów unijnej agendy społecznej dla transportu. Niniejszy wniosek jest również zgodny z celami prowadzonego przez Komisję programu REFIT dotyczącymi obciążenia administracyjnego i uproszczenia oraz z ogólnymi celami Komisji dotyczącymi konkurencyjności, sprawnie funkcjonującego rynku wewnętrznego oraz cyfryzacji.

Wniosek wytworzy wartość dodaną w szczególności dzięki umożliwieniu koordynacji wymogów w zakresie sprawozdawczości określonych w przywołanych aktach prawnych. Zawarty w niniejszym wniosku mechanizm zarządzania gwarantuje, że zmiany w bazowych przepisach będą odpowiednio i terminowo odzwierciedlane w technicznym zbiorze danych oraz za pomocą wymaganych aktualizacji specyfikacji i oprogramowania.

Inicjatywa zachowuje wysoki stopień spójności z dyrektywą w sprawie systemu monitorowania i informacji o ruchu statków oraz jest spójna z wdrożeniem unijnego kodeksu celnego i ściśle do niego dostosowana.

Wniosek stanowi również uzupełnienie inicjatywy dotyczącej dokumentów elektronicznych w zakresie przyjmowania w formie cyfrowej przez organy, które dokonują kontroli związanych z transportem strefach przyległych UE, informacji i certyfikatów dotyczących transportu towarowego. Podobnie jak inicjatywa dotycząca dokumentów elektronicznych, zharmonizowany system sprawozdawczości transportu morskiego wspomoże cyfryzację i wprowadzanie uproszczeń dla przewoźników; aczkolwiek obie inicjatywy odnoszą się do różnych aspektów wymogów w zakresie zgłaszania informacji na różnych etapach operacji transportu towarowego. Oba wnioski opracowano, kładąc szczególny nacisk na wykorzystanie efektów synergii związanych z aspektami interoperacyjności danych.

1.6. Okres trwania działania i jego wpływ finansowy

☐ Wniosek/inicjatywa o **ograniczonym okresie trwania**

– ☐ Okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.

– ☐ Okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r.

X Wniosek/inicjatywa o **nieograniczonym okresie trwania**

– Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od 2020 r. do 2027 r.,

– po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Planowane tryby zarządzania

X **Bezpośrednie zarządzanie** przez Komisję

– X w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii;

– ☐ przez agencje wykonawcze;

☐ **Zarządzanie dzielone** z państwami członkowskimi

☐ **Zarządzanie pośrednie** poprzez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

– ☐ państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym;

– ☐ organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);

– ☐EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;

– ☐ organom, o których mowa w art. 208 i 209 rozporządzenia finansowego;

– ☐ organom prawa publicznego;

– ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile zapewniają one odpowiednie gwarancje finansowe;

– ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego oraz które zapewniają odpowiednie gwarancje finansowe;

– ☐ osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.

– *W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.*

Uwagi

Zarządzanie przez Dyrekcję Generalną Komisji ds. Mobilności i Transportu; wsparcie techniczne zapewnią w razie potrzeby jednostki eksperckie, w szczególności Dyrekcja Generalna ds. Informatyki (w kwestii budowy systemów informatycznych i fachowej wiedzy operacyjnej, między innymi na temat właściwego wykorzystania modułów administracji elektronicznej) oraz Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (w kwestii konkretnych danych dotyczących sprawozdawczości morskiej). Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego wykonywałaby te działania zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego i nie zostanie zobowiązana do wykonywania dodatkowych zadań wychodzących poza obszar prac objętych jej obecnym mandatem. Obecne zasoby kadrowe byłyby do tego celu wystarczające.

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Określić częstotliwość i warunki

Sprawozdawczość państw członkowskich w sprawie funkcjonowania oprogramowania – regularna wymiana informacji w ramach ram zarządzania (grupa ekspertów i podgrupy).

Badania przeprowadzone z udziałem przewoźników morskich w celu monitorowania rzeczywistych efektów podjętego działania.

2.2. Systemy zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie trybów zarządzania, mechanizmów wdrażania finansowania, sposobów płatności i proponowanej strategii kontroli

Aby kontrolować koszty (wykorzystując korzyści skali) i zmniejszyć obciążenie dla państw członkowskich, przy jednoczesnym zagwarantowaniu faktycznej harmonizacji interfejsu i zbioru danych, proponuje się przeprowadzenie budowy systemów informatycznych na poziomie UE (zlecanie usług ICT), zarządzanej przez Komisję na potrzeby zapewnienia skuteczności kontroli. Oczekuje się, że wynikiem tego trybu zarządzania będzie niski poziom błędu i wysoka przejrzystość dla państw członkowskich, które wezmą udział w pracach grupy ekspertów zajmującej się monitorowaniem. Przedmiotowe działanie cechuje się wysoką złożonością w kwestii ICT i będzie wymagać przekrojowej koordynacji wewnątrz Komisji między różnymi obszarami polityki; charakteryzuje się jednak niską złożonością w kwestii budżetu i niewielkim ryzykiem w kwestii zarządzania i wdrożenia.

2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej utworzonych w celu ich ograniczenia

Ryzyko związane z bezpieczeństwem i cyberincydentami (ciągłość działania)

Ryzyko braku wdrożenia / braku synchronizacji (nieprzestrzeganie przepisów przez państwo członkowskie)

2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie opłacalności kontroli (stosunek „kosztów kontroli ÷ wartości zarządzanych funduszy powiązanych") oraz ocena oczekiwanych poziomów ryzyka błędu (przy płatnościach i w chwili zamknięcia)

Niskie koszty kontroli: ograniczona liczba zamówień i niskie obciążenia związane z kontrolą.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony, np. ze strategii w zakresie zwalczania nadużyć finansowych.

DG ds. Mobilności i Transportu wdrożyła strukturę organizacyjną i systemy kontroli wewnętrznej, które są odpowiednie do realizacji jej celów dotyczących polityki i kontroli. Te procesy kontroli wewnętrznej mają na celu zapewnienie odpowiedniego zarządzania ryzykiem związanym z legalnością i prawidłowością operacji leżących u podstaw rozliczeń. Przygotowany przez DG ds. Mobilności i Transportu ogólny system kontroli zapewni wydajność i opłacalność środków kontroli, w szczególności dzięki opracowanej przez DG ds. Mobilności i Transportu

strategii w zakresie zwalczania nadużyć finansowych, rozwiniętej na podstawie metod przedstawionych przez OLAF.

-

.

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj wydatków	Wkład			
	1a: Konkurencyjność na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia	Zróżnicowane /niezróżnicowane[18]	państw EFTA[19]	krajów kandydujących[20]	państw trzecich	w rozumieniu art. 21 ust. 2 lit. b) rozporządzenia finansowego
	06 02 05: Działania wspierające europejską politykę transportową i ochronę praw pasażerów, w tym działania komunikacyjne	Zróżnicowane	NIE	NIE	NIE	NIE

- Nowe linie budżetowe, o których utworzenie się wnioskuje: **NIE DOTYCZY**

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj wydatków	Wkład			
	Numer [Dział…...…]	Zróżnicowane /niezróżnicowane	państw EFTA	krajów kandydujących	państw trzecich	w rozumieniu art. 21 ust. 2 lit. b) rozporządzenia finansowego
	[XX.YY.YY.YY]		TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE

[18] Środki zróżnicowane / środki niezróżnicowane.

[19] EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

[20] Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki

Zobowiązania proponowane na 2020 r. (4,339 mln EUR) zostaną pokryte za pomocą funduszy przewidzianych już w ramach programowania finansowego na 2020 r.

N.B. Szacunkowy wpływ na wydatki i personel w roku 2021 i kolejnych latach został przedstawiony w niniejszej ocenie skutków finansowych regulacji w celach demonstracyjnych i nie wpływa na przyszłe wnioski Komisji w sprawie kolejnych wieloletnich ram finansowych, w tym dotyczących źródła finansowania niniejszej inicjatywy.

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	Numer 1a	Dział Konkurencyjność na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia

DG MOVE			Rok N 2020	Rok N+1 2021	Rok N+2 2022	Rok N+3 2023	Rok N+4 2024	Rok N+5 2025	Rok N+6 2026	**OGÓŁEM**
• Środki operacyjne										
06 02 05: Działania wspierające europejską politykę transportową i ochronę praw pasażerów, w tym działania komunikacyjne	Środki na zobowiązania	1)	4,339			1,676		1,046		
	Środki na płatności	2)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne[21]										
Numer linii budżetowej		3)	-	-	-	-	-	-	-	-
OGÓŁEM środki	Środki na	= 1 +	4,339			1,676		1,046		7,061

[21] Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne linie „BA"), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

dla DG MOVE	zobowiązania	1a + 3								
	Środki na płatności	= 2 + 2a +3	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

• OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	4)	4,339			1,676		1,046		7,061
	Środki na płatności	5)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne		6)	-	-	-	-	-	-	-	-
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 1a wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	= 4 + 6	4,339			1,676		1,046		7,061
	Środki na płatności	= 5 + 6	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

Jeżeli wpływ wniosku/inicjatywy nie ogranicza się do jednego działu: Nie dotyczy

• OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	4)								
	Środki na płatności	5)								
• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne		6)								
OGÓŁEM środki na DZIAŁY 1 do 4 wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)	Środki na zobowiązania	= 4 + 6								
	Środki na płatności	= 5 + 6								

Dział wieloletnich ram finansowych	**5**	„Wydatki administracyjne”

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok N 2020	Rok N+1 2021	Rok N+2 2022	Rok N+3 2023	Rok N+4 2024	Rok N+5 2025	Rok N+6 2026	**OGÓŁEM**
DG MOVE									
• Zasoby ludzkie		0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	**3,038**
• Pozostałe wydatki administracyjne									
OGÓŁEM DG MOVE	Środki	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	**3,038**

OGÓŁEM środki na DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	**3,038**

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok N 2020	Rok N+1 2021	Rok N+2 2022	Rok N+3 2023	Rok N+4 2024	Rok N+5 2025	Rok N+6 2026	**OGÓŁEM**
OGÓŁEM środki na DZIAŁY 1– 5 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	4,773	0,434	0,434	2,110	0,434	1,480	0,434	10,099
	Środki na płatności	1,783	2,103	1,755	1,282	1,262	976	938	10,099

3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki operacyjne

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych

– X Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty ⇩			Rok **N** **2020**		Rok **N+1** **2021**		Rok **N+2** **2022**		Rok **N+3** **2023**		Rok **N+4** **2024**		Rok **N+5** **2025**		Rok **N+6** **2026**		**OGÓŁEM**	
	PRODUKT																	
	Rodzaj[22]	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem	Koszt ogółem
CEL: Dostarczenie i utrzymanie zharmonizowanego oprogramowania i specyfikacji zharmonizowanego interfejsu, procedur oraz																		
Zharmonizowane interfejsy, procedury i zbiory danych	Koszty oprogramowania			0,189		0,234		0,185		0,119		0,116		0,076		0,071		0,990
	Usługi eksploatacyjne			0,378		0,468		0,371		0,238		0,232		0,152		0,141		1,981
	Usługi zarządzania kwestiami związanymi z zainteresowany			0,567		0,701		0,555		0,356		0,348		1,228		0,212		2,967
	Specyfikacje techniczne			0,151		0,187		0,148		0,095		0,093		0,061		0,057		0,792
	Infrastruktura			0,063		0,078		0,062		0,040		0,039		0,025		0,024		0,330

[22] Produkty odnoszą się do produktów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

Cel szczegółowy nr 1 – suma cząstkowa		1,349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061
KOSZT OGÓŁEM		1,349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061

3.2.3. Szacunkowy wpływ na środki administracyjne

3.2.3.1. Podsumowanie

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych

– X Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok N 2020	Rok N+1 2021	Rok N+2 2022	Rok N+3 2023	Rok N+4 2024	Rok N+5 2025	Rok N+6 2026	OGÓŁEM
DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	**3,038**
Pozostałe wydatki administracyjne	-	-	-	-	-	-	-	-
Suma cząstkowa DZIAŁU 5 wieloletnich ram finansowych	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	**3,038**

Poza DZIAŁEM 5[23] wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie	-	-	-	-	-	-	-	-
Pozostałe wydatki administracyjne	-	-	-	-	-	-	-	-
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 5 wieloletnich ram finansowych	-	-	-	-	-	-	-	-

OGÓŁEM	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	**3,038**

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne środki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

[23] Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

3.2.3.2. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich

– X Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

	Rok **N** **2020**	Rok **N+1** **2021**	Rok **N+2** **2022**	Rok **N+3** **2023**	Rok **N+4** **2024**	Rok **N+5** **2025**	Rok **N+6** **2026**
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)							
XX 01 01 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 01 02 (w delegaturach)							
XX 01 05 01 (pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 01 (bezpośrednie badania naukowe)							
• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC)[24]							
XX 01 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 02 02 (CA, LA, SNE, INT i JED w delegaturach)							
XX 01 04 **yy**[25] – w centrali							
XX 01 04 **yy**[25] – w delegaturach							
XX 01 05 02 (CA, SNE, INT – pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 02 (CA, SNE, INT – bezpośrednie badania naukowe)							
Inna linia budżetowa (określić)							
OGÓŁEM	**4**	**4**	**4**	**4**	**4**	**4**	**4**

XX oznacza odpowiednią dziedzinę polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie.

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	Monitorowanie polityki, mechanizm zarządzania (zarządzanie kwestiami związanymi z zainteresowanymi stronami) oraz koordynacja projektu (działania związane z zarządzaniem programem)
Personel zewnętrzny	Wspieranie działań związanych z monitorowaniem polityki, mechanizmem zarządzania oraz koordynacją projektu (działań związanych z zarządzaniem programem)

[24] CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JED = młodszy oddelegowany ekspert.

[25] W ramach podpułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne linie „BA").

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

– X Wniosek/inicjatywa jest zgodny(-a) z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.

– ☐ Wniosek/inicjatywa wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w wieloletnich ramach finansowych.

Należy wyjaśnić, na czym ma polegać przeprogramowanie, określając linie budżetowe, których ma ono dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.
Nie dotyczy: linia budżetowa wsparcia realizacji polityki – nie ma potrzeby przeprogramowania

– ☐ Wniosek/inicjatywa wymaga zastosowania instrumentu elastyczności lub zmiany wieloletnich ram finansowych.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając linie budżetowe, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.
Nie dotyczy

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

– Wniosek/inicjatywa nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

– X Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody.

– ☐ Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:

☐ wpływ na zasoby własne

☐ wpływ na dochody różne

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów:	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy[26]						
		Rok **N**	Rok **N+1**	Rok **N+2**	Rok **N+3**	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (zob. pkt 1.6).		
Artykuł …								

W przypadku wpływu na dochody różne „przeznaczone na określony cel” należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

Należy określić metodę obliczania wpływu na dochody.

[26] W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 25 % na poczet kosztów poboru.