



Rada
Evropské unie

Brusel 2. června 2023
(OR. en)

10126/23

**Interinstitucionální spis:
2023/0165(COD)**

TRANS 221
MAR 80
OMI 47
CODEC 1016
IA 132
ILO 6

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	1. června 2023
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2023) 271 final
Předmět:	Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se mění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2023) 271 final.

Příloha: COM(2023) 271 final



V Bruselu dne 1.6.2023
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,
kterou se mění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci**

(Text s významem pro EHP)

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Tento návrh se týká změny směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci¹.

Směrnice 2009/16/ES (dále jen „směrnice“) upravuje inspekce prováděné v rámci státní přístavní inspekce na úrovni EU. Státní přístavní inspekce je systém inspekci zahraničních lodí v přístavech jiných států, než je stát vlajky, prováděných úředníky státní přístavní inspekce, jejichž cílem je ověřit, zda způsobilost velitele, důstojníků a posádky na palubě, stav lodě a její vybavení odpovídají požadavkům mezinárodních úmluv – a v Evropské unii platným právním předpisům EU. Státní přístavní inspekce je tedy důležitá pro zajištění námořní bezpečnosti a ochranu mořského prostředí.

Vzhledem ke své historii a mezinárodnímu charakteru si námořní doprava vytvořila specifickou regulační strukturu. Na celosvětové úrovni byl mezinárodní právní rámec přijat pod záštitou Mezinárodní námořní organizace² (dále jen „IMO“) a pravidla upravující pracovní a životní podmínky na palubách lodí vydává další agentura OSN, Mezinárodní organizace práce (dále jen „MOP“).

Primární odpovědnost za kontrolu souladu lodí s normami IMO a MOP nese stát, v němž je loď registrována a jehož státní příslušnost má – stát vlajky. Pravidla státu vlajky se však vztahují pouze na plavidla, která plují pod jeho vlajkou. Stále existují státy vlajky, které jsou ochotny umožnit provozování nevyhovujících plavidel pod svou vlajkou nebo které nejsou schopny odpovídajícím způsobem prosazovat mezinárodní pravidla. Proto mnohé z nejdůležitějších technických úmluv IMO obsahují ustanovení o inspekci lodí při jejich návštěvě zahraničních přístavů, aby bylo zajištěno, že splňují mezinárodní požadavky.

V zájmu zvýšení účinnosti začaly státy přístavu provádějící inspekce v rámci státní přístavní inspekce systematicky koordinovat svou práci na regionální úrovni. První z devíti celosvětových mezivládních struktur je Pařížské memorandum o porozumění o státní přístavní inspekci³ (dále jen „Pařížské memorandum“) vypracované v roce 1982. Pařížské memorandum podepsalo všech 24 členských států Evropského hospodářského prostoru (EHP) s námořními přístavy, jakož i Kanada, Ruská federace⁴ a Spojené království. EU jeho členem není.

Směrnice o státní přístavní inspekci obsahuje postupy a nástroje Pařížského memoranda dohodnuté v roce 2009. Pařížské memorandum a směrnice o státní přístavní inspekci jsou založeny na koncepci sdílení zátěže a cílených, harmonizovaných inspekci. Komise za pomoci Evropské agentury pro námořní bezpečnost (dále jen „EMSA“) poskytuje všem členským státům EHP a Pařížského memoranda technickou podporu potřebnou k rozhodování o tom, u kterých plavidel je třeba provádět inspekci, a k podávání zpráv a sdělování výsledků inspekci prováděných v rámci státní přístavní inspekce prostřednictvím databáze THETIS (vedené agenturou EMSA) a školení o způsobu provádění

¹ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57.

² K mezinárodním pravidlům patří Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS 74), Mezinárodní úmluva o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL 73/78), normy výcviku, kvalifikace a strážní služby (STCW), Mezinárodní úmluva o nákladové značce z roku 1966 a Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři z roku 1972 (COLREG 72).

³ www.parismou.org

⁴ Po invazi na Ukrajinu bylo členství Ruské federace v Pařížském memorandu v květnu 2022 pozastaveno.

inspekci. Členským státům EHP jsou rovněž poskytovány informace o plavidlech, která mají podle plánu vplout do jejich přístavů, prostřednictvím systému Unie pro výměnu informací na moři „SafeSeaNet“⁵, aby si mohly inspekce naplánovat.

Mezi hlavní cíle směrnice o státní přístavní inspekci patří:

- i) neustálé zlepšování námořní bezpečnosti a ochrany;
- ii) neustálé zlepšování prevence znečištění a dopadu na životní prostředí;
- iii) neustálé zlepšování životních a pracovních podmínek na lodích;
- iv) zamezení narušování hospodářské soutěže.

Za tímto účelem jsou klíčové prvky režimu EU pro státní přístavní inspekci tyto:

- i) zaujmout harmonizovaný přístup k inspekcím a zadržením;
- ii) zajistit, aby se každý členský stát zavázal ke splnění ročního inspekčního závazku;
- iii) provádět inspekci lodí na základě rizikového profilu loď pro každou jednotlivou loď a
- iv) vést záznamy a sdílet informace (inspekční databáze).

Od té doby, co směrnice vstoupila v platnost, byla změněna tak, aby prosazovala Úmluvu o práci na moři z roku 2006⁶. Kromě toho se v EU vztahují zvláštní specifická pravidla na trajekty v pravidelném provozu,⁷ požadavky na pojištění,⁸ kontrolu lodního odpadu a zbytků lodního nákladu,⁹ bezpečnou a ekologicky šetrnou recyklaci lodí¹⁰ a monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů,¹¹ přičemž dodržování těchto pravidel kontrolují státní přístavní inspekce. Pokud jde o další právní akty EU, jako je kontrola obsahu síry v lodních palivech, v naprosté většině členských států EU se ke kontrole používá také systém státní přístavní inspekce¹². Státní přístavní inspekce v EU je do velké míry založena na pravidlech a postupech Pařížského memoranda, avšak tato ustanovení EU se nevztahují na signatáře Pařížského memoranda, kteří nejsou členy EHP.

V roce 2018 se směrnice (společně s dalšími právními předpisy EU v oblasti námořní bezpečnosti) stala předmětem hodnocení *ex post* a kontroly účelnosti právních předpisů v námořní oblasti. Od doby, kdy směrnice vstoupila v platnost, ji také průběžně monitoruje Komise, která zjistila následující

⁵ Jedná se o systém, který provozuje a vyvíjí agentura EMSA a který členským státům umožňuje poskytovat a přijímat informace o lodích a jejich nebezpečných nákladech. Poskytuje mimo jiné údaje o identifikaci, poloze a statusu loď, časy odplutí a příplutí, zprávy o nehodách a údaje o nebezpečném nákladu.

⁶ Směrnice 2013/38/EU ze dne 12. srpna 2013, kterou se mění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 218, 14.8.2013, s. 1).

⁷ Směrnice (EU) 2017/2110 ze dne 15. listopadu 2017 o systému inspekcí pro zajištění bezpečného provozu plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel v liniové dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES a zrušení směrnice Rady 1999/35/ES (Úř. věst. L 315, 30.11.2017).

⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/20/ES ze dne 23. dubna 2009 o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 128).

⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/883 ze dne 17. dubna 2019 o přístavních zařízeních pro příjem odpadu z lodí, kterou se mění směrnice 2010/65/EU a zrušuje směrnice 2000/59/ES (Úř. věst. L 151, 7.6.2019, s. 11).

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1257/2013 ze dne 20. listopadu 2013 o recyklaci lodí a o změně nařízení (ES) č. 1013/2006 a směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 330, 10.12.2013, s. 1).

¹¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/802 ze dne 11. května 2016 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech (kodifikované znění) (Úř. věst. L 132, 21.5.2016, s. 58).

problematické otázky:

1. současné požadavky EU nejsou v souladu s novými závaznými mezinárodními pravidly a novými postupy dohodnutými na regionální úrovni (Mezinárodní námořní organizace – IMO a Pařížské memorandum);
2. současné požadavky EU se nevztahují na rybářská plavidla – některé mezinárodní úmluvy vztahující se na rybářská plavidla delší než 24 metrů, které by mohly být prosazovány v rámci směrnice o státní přístavní inspekci, nejsou kontrolovány nebo nejsou kontrolovány koordinovaně;
3. inspekce prováděné v rámci státní přístavní inspekce jsou v přístavech EU rozděleny nerovnoměrně;
4. současný způsob určení rizikového profilu lodě a mechanismus používaný k výběru lodí pro inspekci nejsou aktuální;
5. systém je příliš závislý na těžkopádném systému vystavování tištěných osvědčení a
6. nevhodné a nepružné postupy a nedostatečné zdroje státní přístavní inspekce (dovednosti, školení).

Zjištěné problémy se týkají celé EU a mají stejné základní příčiny. Bez opatření na úrovni EU členským státům hrozí, že budou pracovat nekoordinovaným a neharmonizovaným způsobem. Zlepšení směrnice tak, aby řešila zjištěné problémy, má pro EU jednoznačný přínos.

S ohledem na tuto skutečnost Komise připravila návrh na změnu směrnice 2009/16/ES. Návrh má tyto specifické cíle:

- aktualizovat a sladit právní předpisy EU s mezinárodními pravidly a postupy stanovenými IMO/MOP nebo Pařížským memorandumem,
- chránit rybářská plavidla, jejich posádky a životní prostředí. Větší rybářská plavidla delší než 24 metrů nejsou do oblasti působnosti státní přístavní inspekce zahrnuta. Dobrovolný systém inspekci u tohoto typu plavidel by měl zvýšit úroveň dodržování mezinárodních norem bezpečnosti a ochrany životního prostředí, které se na tato plavidla vztahují,
- zajistit širší využívání digitálních řešení. Podporuje zejména zavádění a používání elektronických zákonných osvědčení propojením jejich použití s rizikovým profilem lodě, který se používá pro výběr lodí k inspekci,
- zajistit účinný a harmonizovaný přístup k provádění inspekci v rámci státní přístavní inspekce. To zahrnuje lepší výběr plavidel pro inspekci prostřednictvím restrukturalizace zastaralých aspektů rizikového profilu lodě a jeho doplnění o nové složky.

V zájmu jasnosti a jednotnosti tento návrh rovněž aktualizuje řadu definic a odkazů na příslušné právní předpisy EU a pravidla úmluvy IMO.

• **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Návrh je plně v souladu se směrnicí 2009/18/ES¹³ o vyšetřování námořních nehod a směrnicí 2009/21/ES¹⁴ o požadavcích na stát vlajky. Všechny tyto tři směrnice EU týkající se námořní

¹³ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 114.

¹⁴ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 132.

bezpečnosti vycházejí z pravidel a norem stanovených IMO na mezinárodní úrovni a společně tvoří základ systému EU pro zajištění bezpečnosti námořního provozu ve vodách EU.

- **Soulad s ostatními politikami EU**

Návrh je předkládán v rámci programu Komise REFIT a naplňuje její program zlepšování právní úpravy tím, že zaručuje, že jsou stávající právní předpisy jednoduché a jasné, nevytváří zbytečnou zátěž a drží krok s měnícím se politickým, společenským a technologickým vývojem. Tento návrh a související návrhy na revizi ostatních směrnic týkajících se námořní bezpečnosti jsou rovněž součástí souboru právních předpisů EU upravujících námořní bezpečnost, který zahrnuje kontrolní a informační systém EU pro provoz plavidel (SafeSeaNet)¹⁵, nařízení, kterým se zřizuje agentura EMSA¹⁶, směrnici o bezpečnosti rybářských plavidel¹⁷, právní předpisy EU týkající se uznaných organizací¹⁸, rámcovou směrnici o strategii pro mořské prostředí¹⁹ a další právní předpisy EU v oblasti životního prostředí²⁰, a významně s ním souvisejí.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem pozměňující směrnice je čl. 100 odst. 2 SFEU, který stanoví opatření ke zvýšení bezpečnosti dopravy a zvláštní ustanovení pro námořní dopravu.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Vzhledem k tomu, že mezinárodní nástroje v oblasti státní přístavní inspekce v odvětví námořní dopravy spadají podle čl. 3 odst. 2 SFEU do výlučné pravomoci EU, nevztahuje se zásada subsidiarity ani na tyto nástroje, ani na pravidla EU, kterými se tyto dohody provádějí.

- **Proporcionalita**

Komise připravila návrh tak, aby zohledňoval nejnovější vývoj na mezinárodní úrovni a výsledky hodnocení *ex post* z roku 2018 i postupy programu REFIT. Komise rovněž provedla posouzení dopadů s cílem určit, posoudit a vyhodnotit alternativní opatření k dosažení stejných cílů.

Cílem navrhované změny je zlepšit námořní bezpečnost prostřednictvím aktuálního, soudržného a harmonizovaného systému státní přístavní inspekce v celé EU, který by byl zaměřen na nevyhovující lodní dopravu, a tím zlepšoval bezpečnost a environmentální výkonnost plavidel provozovaných ve vodách EU. V rámci této změny se považuje za vhodné a přiměřené rozšířit oblast působnosti státní přístavní inspekce na větší rybářská plavidla, neboť tento typ inspekce bude pro členské státy, které jej chtějí provádět, dobrovolný. Toto opatření by mělo zlepšit bezpečnost, životní prostředí a pracovní a životní podmínky v odvětví rybolovu. Přejít na digitalizaci a používání elektronických osvědčení přinese náklady, které však budou omezené a budou kompenzovány očekávanými přínosy v podobě

¹⁵ Směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel (Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10).

¹⁶ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1.

¹⁷ Úř. věst. L 34, 9.2.1998, s. 1.

¹⁸ Nařízení (ES) č. 391/2009, kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí, (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 11) a směrnice 2009/15/ES, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 47).

¹⁹ Úř. věst. L 164, 25.6.2008, s. 19.

²⁰ Například směrnice 92/43/EHS („směrnice o stanovištích“), směrnice 2009/147/ES („směrnice EU o ochraně ptáků“), směrnice (EU) 2019/904 („směrnice o plastech na jedno použití“).

většího dopadu na bezpečnost a efektivitu, které by měly přinést. Vzhledem k mezinárodnímu charakteru tohoto odvětví není k dispozici žádná alternativní opatření, které by umožnilo dosáhnout těchto výsledků účinnějším a efektivnějším způsobem.

- **Volba nástroje**

Vzhledem k tomu, že návrh vyžaduje pouze provedení několika změn směrnice 2009/16/ES, je nejvhodnějším právním nástrojem pozměňující směrnice.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Z hodnocení *ex post* v rámci programu REFIT provedeného v roce 2018 a kontroly účelnosti právních předpisů v oblasti námořní dopravy vyplynulo, že ačkoli směrnice do určité míry omezuje flexibilitu Pařížského memoranda, představuje přidanou hodnotu, neboť propojuje rámec státní přístavní inspekce s mechanismem vymáhání práva s cílem zajistit správné a konzistentní provádění v členských státech. To vedlo k tlaku na výkonnost a neustálé zlepšování, a tím i k lepšímu přidělování zdrojů pro státní přístavní inspekci na úrovni členských států. Hodnocení dospělo k závěru, že směrnice přispěla k zamýšleným cílům zlepšení námořní bezpečnosti, ochrany, prevence znečištění a zajištění lepších pracovních a životních podmínek na palubě.

Významným způsobem podpořila režim státní přístavní inspekce agentura EMSA. Více než dvě třetiny členských států EU/EHP, které provádějí inspekce, používají pro výběr plavidel k inspekci výhradně databázi THETIS. Úloha agentury EMSA se ukázala jako velmi důležitá také při řízení a aktualizaci databáze THETIS a při poskytování školení inspektorů ze strany agentury EMSA za účelem harmonizace inspekcí v celé oblasti Pařížského memoranda.

Komise a agentura EMSA navíc provádění směrnice průběžně monitorují. Vzhledem k tomu, že zprávy o inspekci provedené v rámci státní přístavní inspekce musí být do databáze THETIS nahrány ihned po dokončení inspekce, má agentura EMSA podrobný přehled o všech provedených inspekcích téměř v reálném čase. Agentura EMSA poskytuje rovněž asistenční službu a technickou pomoc členským státům, které ji potřebují, a provádí návštěvy členských států EHP za účelem ověření dodržování předpisů.

Kontrola účelnosti právních předpisů v oblasti námořní dopravy a horizontální analýza, které provedla agentura EMSA, však v režimu státní přístavní inspekce odhalily několik oblastí, které by bylo možné zlepšit.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Hlavní konzultační činnosti zahrnovaly:

- Čtyři rozhovory se zástupci klíčových zúčastněných stran na úrovni EU, zejména za účelem poskytnutí informací a upřesnění celkové definice problémů a možností politiky.
- Cílený průzkum zúčastněných stran, který zorganizoval konzultant odpovědný za externí podpůrnou studii k posouzení dopadů a který probíhal v období od 7. září 2021 do 6. října 2021. Průzkum byl rozeslán klíčovými zúčastněnými stranami se žádostí o konkrétní informace, a to zejména s cílem podpořit posouzení dopadů možných politických opatření.
- Konzultant odpovědný za externí podpůrnou studii k posouzení dopadů uskutečnil v období od 13. července 2021 do 16. září 2021 celkem 22 cílených rozhovorů s klíčovými zúčastněnými

stranami, které odpovídaly na žádosti o konkrétní informace, a to zejména s cílem podpořit posouzení dopadů možných politických opatření.

- Další konzultační činnosti organizované GŘ MOVE a konzultantem odpovědným za externí podpůrnou studii k posouzení dopadů zaměřené na konzultace s členskými státy a klíčovými zúčastněnými stranami s cílem získat jejich názory na různá politická opatření a potvrdit průběžné a konečné výsledky podpůrné studie k posouzení dopadů, pokud jde o kvantifikaci dopadů. Tyto činnosti probíhaly během zasedání výboru EU pro kolektivní vyjednávání v oblasti námořní dopravy (16. dubna 2021, 23. září 2021 a 16. prosince 2021), výboru EU pro kolektivní vyjednávání v oblasti mořského rybolovu (29. ledna 2021, 8. března 2021 a 16. listopadu 2021), výboru EU pro kolektivní vyjednávání v oblasti přístavů (19. listopadu 2021), neformálního zasedání ředitelů námořní dopravy EU/EHP (30. listopadu 2021), virtuálního a osobního zasedání Výboru pro státní přístavní inspekci Pařížského memoranda (květen 2021 a květen 2022), zasedání Výboru EU pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (17. května 2021, 11. listopadu 2021 a 31. května 2022).

Informace získané od zúčastněných stran byly klíčové pro to, aby Komise mohla upřesnit podobu možností politiky a posoudit jejich ekonomické, sociální a environmentální dopady. Umožnily Komisi jednotlivé možnosti porovnat a zjistit, u které z nich bude pravděpodobně dosaženo optimálního poměru nákladů a přínosů pro společnost a která přispěje k dosažení účinnějšího a efektivnějšího mechanismu státní přístavní kontroly, jenž bude lépe zaměřen na nevyhovující námořní dopravu. Zjištění z těchto postupů doplnila analýza podkladů provedená v rámci práce na externí podpůrné studii.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Tento přezkum vychází především z údajů shromážděných během již zmíněného hodnocení *ex post* a kontroly účelnosti právních předpisů v oblasti námořní dopravy z roku 2018.

Příprava tohoto návrhu si rovněž vyžádala příspěvek od odborníků z Komise a agentury EMSA v souvislosti s konkrétní formulací technických definic a návrhem jasného právního znění.

- **Posouzení dopadů**

Posouzení dopadů zkoumalo tři možnosti politiky pro revizi směrnice na základě těchto hlavních zásad:

- 1) potřeba aktualizovat a sladit směrnici s mezinárodními nástroji;
- 2) možnost řešit specifický problém loďstva rybářských plavidel stanovením zvláštního režimu státní přístavní inspekce pro tato plavidla;
- 3) větší digitalizace metod státní přístavní inspekce, která umožní lépe připravené a lépe zaměřené inspekce prováděné v rámci státní přístavní inspekce – směrnice musí usnadnit používání elektronických zákonných osvědčení a motivovat k němu;
- 4) účinný a harmonizovaný přístup k inspekcím prováděným v rámci státní přístavní inspekce, který by vycházel z předchozích zkušeností s prováděním směrnice a byl by lépe zaměřen na plavidla, u nichž se inspekce provádí.

Možnost A navrhuje řadu změn směrnice za účelem lepšího dosažení cíle zlepšení námořní bezpečnosti a zabránění znečištění. Tato možnost se zaměřuje především na zachování souladu směrnice s

mezinárodními právními nástroji. Většinu ostatních navrhovaných změn představují neregulační opatření v podobě doporučení, pokynů a seminářů pořádaných Komisí a/nebo agenturou EMSA.

Možnost B zajišťuje rovnováhu mezi poskytnutím flexibility správním orgánům státní přístavní inspekce a harmonizací. Souběžně se stávající směrnici (ale mimo její rámec) je navržen dobrovolný systém státní přístavní inspekce pro ty členské státy, které si přejí provádět inspekce rybářských plavidel delších než 24 metrů. Zahrnuje také poskytování pokynů, školení poskytované agenturou EMSA a inspekční databázi agentury EMSA umožňující výběr lodí pro inspekci a podávání zpráv o inspekcích. Podporuje používání elektronických osvědčení tím, že je propojuje s rizikovým profilem lodi.

Možnost C představuje nejvyšší nárůst administrativní zátěže pro správní orgány státní přístavní inspekce, ale zároveň zajišťuje nejvyšší úroveň harmonizace inspekcí. Plně by do směrnice začlenila státní přístavní inspekce pro rybářská plavidla delší než 24 metrů, což by mělo dopad na majitele/provozovatele těchto plavidel i na správní orgány státní přístavní inspekce členských států. Přinesla by zavedení povinného používání elektronických osvědčení do směrnice a zajistila postupné ukončení používání tištěných osvědčení do roku 2035.

Posouzení dopadů bylo v červenci 2022 předloženo Výboru pro kontrolu regulace ke schválení. Výbor vydal kladné stanovisko s výhradami. Přípomínky výboru jsou uvedeny v pracovním dokumentu útvarů Komise připojeném k tomuto legislativnímu návrhu.

- Uplatnění zásady „jeden přijmout – jeden zrušit“

Nebyly zjištěny žádné dodatečné náklady (administrativní náklady ani náklady na přizpůsobení) pro podniky ani občany.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení (REFIT)**

Tato iniciativa je relevantní pro program Komise REFIT, neboť usiluje o sladění a zjednodušení právních předpisů v oblasti námořní bezpečnosti, zlepšení bezpečnostního profilu (zejména segmentu loďstva větších rybářských plavidel) a pomoc orgánům členských států při plnění jejich inspekčních a ohlašovacích povinností.

Upřednostňovaná možnost politiky navíc zahrnuje aspekty zjednodušení, neboť vyjasní situace a okolnosti, za nichž se státní přístavní inspekce nemusí provádět, a to buď z běžných provozních důvodů, nebo z důvodů vyšší moci. Očekává se, že lepší harmonizaci a standardizaci v celé EU zajištěním toho, že agentura EMSA bude vnitrostátním orgánům státní přístavní inspekce poskytovat součinnost v podobě školení týkajícího se způsobu provádění inspekce zahraničních rybářských plavidel, a zajištěním specializované inspekční databáze pro zacílení a výběr plavidel k inspekci a pro zaznamenávání a sdílení výsledků inspekcí.

- **Základní práva**

Návrh nemá žádné důsledky z hlediska ochrany základních práv.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh povede ke vzniku čistých současných nákladů pro rozpočet Unie na období 2025–2050 ve výši 6,479 milionu EUR. Dopad návrhu na rozpočet je podrobněji popsán v legislativním finančním výkazu, který je pro informaci přiložen k tomuto návrhu. Dopad návrhu na rozpočet je již zahrnut v návrhu

nařízení Evropského parlamentu a Rady o Evropské agentuře pro námořní bezpečnost a o zrušení nařízení (ES) č. 1406/2002, který předložila Komise.

Dopad na rozpočet přesahující stávající víceletý finanční rámec představuje orientační přehled, aniž je dotčena budoucí dohoda o VFR.

5. OSTATNÍ PRVKY

• Způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv

Byly určeny odpovídající způsoby monitorování a podávání zpráv. Důležitou roli v tomto procesu bude hrát agentura EMSA, neboť je odpovědná za vývoj a provoz elektronických datových systémů pro námořní dopravu, zejména databáze THETIS pro výběr lodí a hlášení inspekcí.

Provádění lze monitorovat tak, že Komise a/nebo agentura EMSA bude sledovat databázi THETIS za účelem ověření toho, zda jsou lodě správně vybírány k inspekci, zda jsou inspekce správně prováděny a zda jsou inspekční zprávy nahrávány do databáze. V rámci poskytování podpory Komisi provádí agentura EMSA rovněž cykly návštěv členských států za účelem ověření činností na místě²¹. Členské státy budou povinny mít systém řízení kvality za účelem potvrzení toho, že jejich organizace, politiky, procesy, zdroje a dokumentace jsou vhodné k dosažení jejich cílů. Ten bude muset být certifikován a následně bude podléhat pravidelnému auditu. Aby si mohly orgány státní přístavní inspekce zachovat svou certifikaci systému řízení kvality, budou členské státy povinny sdělovat výsledky auditů provedených akreditovaným subjektem Komisi/agentuře EMSA.

Vzhledem k tomu, že úplný cyklus plánovaných návštěv ze strany agentury EMSA za účelem sledování provádění má podle plánu trvat 5 let²², je navrženo, aby byl cyklus hodnocení směrnice stanoven v sedmiletých intervalech.

• Informativní dokumenty (ke směrnicím)

Informativní dokumenty se nevyžadují, jelikož cílem návrhu je zjednodušit a vyjasnit stávající režim.

• Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu

V 11. bodě odůvodnění se všechny způsobilé členské státy EU (Španělsko, Řecko, Francie, Chorvatsko, Itálie a Slovinsko) vyzývají, aby se staly členy Středomořského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci za účelem zlepšení kvality a množství inspekcí prováděných v rámci státní přístavní inspekce v oblasti Středomoří.

Článek 1 návrhu pozměňující směrnice tvoří její hlavní část a obsahuje změny řady ustanovení směrnice 2009/16/ES.

Účel, definice a oblast působnosti

V bodě 1 se mění článek 2, čímž se částečně rozšiřuje oblast působnosti směrnice tak, aby do oblasti působnosti státní přístavní inspekce spadala řada mezinárodních úmluv. Jedná se o Mezinárodní úmluvu IMO o kontrole balastní vody a sedimentů z lodí a nakládání s nimi (úmluvu o nakládání s

²¹ Agentura EMSA tyto návštěvy provádí podle článku 3 nařízení (ES) č. 1406/2002, kterým se zřizuje Evropská agentura pro námořní bezpečnost, v rámci svých základních úkolů, proto se neočekávají žádné dodatečné náklady.

²² Jak je stanoveno v metodice EMSA pro návštěvy členských států, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

balastní vodou) a Mezinárodní úmluvu o odstraňování vraků lodí (Nairobskou úmluvu), které jsou v platnosti a byly přijaty Pařížským memorandem jako příslušné právní nástroje.

V bodě 2 se oblast působnosti mění tak, aby členské státy, které si to přejí, mohly v rámci státní přístavní inspekce provádět inspekce u rybářských plavidel delších než 24 metrů.

Inspekční závazek

V bodě 3 se provádí změny v inspekčním závazku (tzv. „spravedlivém podílu“) a ve způsobu jeho výpočtu a dodržování členskými státy. V současné době inspekční závazek vychází z tříletého klouzavého průměru všech inspekcí provedených v oblasti Pařížského memoranda. To znamená, že pokud členské státy provedou inspekci podstatně většího počtu plavidel, než stanoví jejich inspekční závazek, zvýší se tím kumulativně v průběhu času inspekční závazek všech členských států. Agentura EMSA vypočítala tento nárůst na 1–2 % ročně. Cílem tohoto opatření je řešit tuto dodatečnou a zbytečnou zátěž členských států.

Body 4 a 5 uvádějí směrnici do souladu se změnami v Pařížském memorandu, pokud jde o inspekční závazek, a umožňují větší flexibilitu v případě nevykonaných inspekcí (buď z provozních důvodů, nebo z důvodů vyšší moci).

Rovněž bod 6 mění směrnici tak, aby umožňovala větší flexibilitu v případě nevykonaných inspekcí a zajišťovala dodržování inspekčního závazku.

Případy vyšší moci

Bod 7 se zabývá otázkou nedostatečné flexibility režimu státní přístavní inspekce v případě krize nebo neočekávaných událostí, jako byla pandemie COVID-19. Aby se tento režim stal odolnějším, zavádí se nový článek 8a. Opatření poskytuje členským státům větší flexibilitu, neboť jim umožňuje nevykonávat inspekce v případech vyšší moci za předpokladu, že nevykonaná inspekce je zaznamenána a je zdokumentován důvod jejího nevykonání.

Oznámení před příplutím

Body 8 a 10 uvádějí směrnici do souladu se změnami Pařížského memoranda zrušením 72hodinové ohlašovací povinnosti pro plavidla, která mají podstoupit rozšířenou inspekci, jež je stanovena v článku 9 a příloze III – článek 9 a příloha III se zrušují. Zrušení článku 9 a přílohy III odrážejí body 16 a 23.

Environmentální parametry

Bod 9 stanoví environmentální parametry, které budou zohledněny při stanovení rizikového profilu lodě používaného pro výběr lodí k inspekci.

Rozšířená inspekce

Bod 10 stanoví, že rozšířené inspekce musí z důvodu jejich složitosti provádět více než jeden úředník státní přístavní inspekce.

Odepření přístupu

Body 12 a 13 mění směrnici tak, aby byla v souladu se změnami přijatými Pařížským memorandem týkajícími se postupu odepření přístupu (zákazu) a možnosti zakázat přístup plavidlům, která jsou

uvedena na šedé nebo bílé listině Pařížského memoranda (zákaz bez ohledu na vlajku), jakož i ustanovení týkajícího se neprovedení zadržení nebo případů, kdy zadržené plavidlo nepokračuje v plavbě do dohodnuté opravárenské loděnice.

Školení EMSA

V bodě 14 jsou uvedeny možnosti, jak může agentura EMSA poskytovat členským státům EU školení, aby mohly lépe plnit své povinnosti podle směrnice, a to vzhledem k rozšířené oblasti působnosti státní přístavní inspekce a zlepšení rozsahu a typu školení.

Na tomto základě agentura EMSA (společně s členskými státy a Pařížským memorandem) vypracuje nový program profesního rozvoje a vzdělávání inspektorů, který se bude skládat z i) osnov odborné způsobilosti a ii) systému profesního rozvoje. Jakmile budou tyto aspekty zavedeny, měla by agentura zjišťovat a stanovit nové vzdělávací potřeby, aby bylo možné změnit vzdělávací programy, učební osnovy a obsah programu profesního rozvoje a vzdělávání inspektorů, zejména pokud jde o nové technologie a v souvislosti s dalšími povinnostmi vyplývajícími z nových úmluv IMO.

Databáze, sdílení informací a elektronická osvědčení

V bodě 15 se směrnice mění tak, aby se vyjasnil a stanovil časový rámec, v němž musí být hlášení o příplutí a odplutí lodě uvedeno do systému SafeSeaNet. Ustanovení čl. 24 odst. 2 směrnice od členských států vyžaduje zajištění toho, aby tyto údaje „byly zaneseny v přiměřené lhůtě do inspekční databáze“. Směrnice bude změněna tak, že bude uvádět, co znamená přiměřená lhůta, aby bylo hlášení skutečných časů příplutí a odplutí podáváno do tří hodin. Směrnice rovněž stanoví, že všechny zprávy o inspekci provedené v rámci státní přístavní inspekce musí být před zanesením do databáze schváleny jinou osobou (buď jiným inspektorem státní přístavní inspekce, nebo vrchním inspektorem), než je inspektor, který inspekci provedl.

Bod 16 mění směrnici doplněním nového článku, který stanoví a podporuje používání elektronických osvědčení. Ta by byla založena na společné šabloně a využívala by společný ověřovací nástroj a úložiště na úrovni EU, v němž by se propojilo používání elektronických osvědčení s rizikovým profilem lodě. Toto opatření podpoří vydávání elektronických osvědčení státy vlajky nebo uznanými organizacemi jednajícími jejich jménem (a současně umožní jejich další používání v rámci státní přístavní inspekce) tím, že těmto elektronickým osvědčením budou udělovány body (přidáním parametru do rizikového profilu lodě) přispívající k tomu, aby dotčené lodě byly považovány za lodě s nízkým rizikem, a tudíž se na ně v nižší míře zaměřovaly státní přístavní inspekce.

Systém řízení kvality

Bod 18 mění směrnici v tom smyslu, že požaduje, aby členské státy vyvinuly a uplatňovaly systém řízení kvality pro činnosti státní přístavní inspekce v rámci námořní správy. To by mělo správním orgánům umožnit držet krok s rostoucí složitostí a požadavky inspekcí prováděných v rámci státní přístavní inspekce, umožnit lepší kontrolu kvality a poukázat na problémy, jako jsou otázky přidělování zdrojů. Bude se vztahovat na všechny státy přístavu, které pro své činnosti státní přístavní inspekce dosud nemají externě ověřený systém řízení kvality.

Akty v přenesené pravomoci

Bod 19 stanoví, že Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci s cílem aktualizovat seznam úmluv stanovený v čl. 2 odst. 1, pokud byly tyto úmluvy Pařížským memorandem přijaty jako

příslušný právní nástroj, a měnit přílohu VI za účelem doplnění a/nebo aktualizace seznamu postupů a pokynů týkajících se státní přístavní inspekce, které byly přijaty Pařížským memorandem.

Zmocnění k provádění změn

Bod 20 stanoví, že na všechny aktualizace příslušných právních nástrojů IMO uvedených v čl. 2 odst. 1 se vztahuje standardní doložka o zákazu snížení úrovně právní ochrany. To znamená, že pokud dojde ke změnám na mezinárodní úrovni, budou normy v nástroji EU zachovány přinejmenším na stávající úrovni.

Prováděcí pravidla

Bod 21 stanoví, že Komise při přijímání prováděcích aktů musí brát zvláštní ohled na úlohu a odborné poznatky Pařížského memoranda a že tyto akty musí zohledňovat odborné poznatky a zkušenosti získané v rámci inspekčního systému v Unii.

Přezkum provádění

Bod 22 stanoví, že za deset let od přijetí směrnice Komise vypracuje přezkum provádění pozměněné směrnice. V něm zohlední dobu potřebnou k provedení ve vnitrostátním právu a skutečnost, že cyklus kontrolních návštěv agentury EMSA v členských státech obvykle netrvá méně než 5 let.

Rizikový profil lodě – osvědčení a doklady

Body 23 a 24 mění přílohy I a II týkající se rizikového profilu lodě. Rizikový profil lodě se mění s ohledem na změny, které již byly v zásadě odsouhlaseny Pařížským memorandem. Patří mezi ně i) váhové body uplatňované u určitých typů plavidel a ii) systém auditu IMO, který již není dobrovolný, ale nahrazuje se váhovým faktorem, který zohledňuje, zda stát vlajky ratifikoval mezinárodní úmluvy.

Rizikový profil lodě se mění také u nákladních a osobních plavidel o hrubé prostornosti přesahující 5 000 tun (která jsou považována za plavidla nejvíce znečišťující životní prostředí), u nichž bude v rámci rizikového profilu lodě zohledněn ukazatel IMO týkající se uhlíkové náročnosti plavidla. U všech lodí způsobilých pro státní přístavní inspekci se upravuje váhový faktor tak, aby byl přikládán větší význam závadám týkajícím se životního prostředí (MARPOL, Mezinárodní úmluva o nakládání s balastní vodou a Mezinárodní úmluva o omezení používání škodlivých nátěrových systémů proti obrůstání lodí), které byly u dané lodě zaznamenány při předchozích inspekcích provedených v rámci státní přístavní inspekce v oblasti Pařížského memoranda. Zaznamenané závady a zadržení jsou spojeny pouze s mezinárodními úmluvami (s tzv. příslušnými právními nástroji), takže revidovaný rizikový profil lodě bude platit v celé oblasti Pařížského memoranda, a nikoli pouze v členských státech EU. Bude rovněž přidán parametr, který bude státy vlajky plavidel způsobilých pro státní přístavní inspekci motivovat k používání elektronických osvědčení.

Certifikáty

Bod 26 aktualizuje seznamy zákonných osvědčení a dalších dokladů v příloze IV, které je třeba během inspekcí kontrolovat, v souladu s požadavky IMO, jak bylo dříve dohodnuto v Pařížském memorandu.

Postupy a pokyny týkající se inspekcí

Aby bylo možné zavést aktuální a harmonizovaný systém státní přístavní inspekce v celé Unii, aktualizuje se v bodě 26 příloha VI týkající se pokynů a instrukcí pro inspekce na základě Pařížského memoranda, které je třeba při inspekcích dodržovat, a to v jejich aktuálním znění.

Odepření přístupu

Bodem 28 se aktualizuje příloha VIII týkající se postupů odepření přístupu (zákazu) uvedených v článku 16 tak, aby tyto postupy byly v souladu se změnami, které byly dohodnuty již v Pařížském memorandu.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**kterou se mění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²³,s ohledem na stanovisko Výboru regionů²⁴,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES²⁵ stanoví pravidla pro systém inspekcí prováděných v rámci státní přístavní inspekce, v rámci kterých jsou u způsobilých lodí vplouvajících do přístavů v Unii prováděny inspekce za účelem ověření, zda je způsobilost posádky na palubě a stav lodě a jejího vybavení v souladu s požadavky mezinárodních úmluv o bezpečnosti lidského života na moři a o ochraně mořského prostředí.
- (2) Směrnice 2009/16/ES vychází z již existující dobrovolné mezivládní struktury Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci (dále jen „Pařížské memorandum“) a z pojmů sdílená inspekční zátěž, výběr lodí pro inspekce na základě rizika, harmonizované inspekce a sdílení výsledků inspekcí.
- (3) Od vstupu směrnice 2009/16/ES v platnost došlo ke změnám v mezinárodním regulačním prostředí (zejména v Pařížském memorandu a v Mezinárodní námořní organizaci) a k technologickému vývoji. Tyto změny, jakož i zkušenosti získané při provádění směrnice 2009/16/ES by měly být zohledněny.
- (4) Od roku 2011 vstoupilo v platnost a bylo členskými státy ratifikováno několik mezinárodních úmluv. Jedná se o Mezinárodní úmluvu IMO o kontrole balastní vody a sedimentů z lodí a nakládání s nimi (úmluvu o nakládání s balastní vodou) a Nairobskou mezinárodní úmluvu o odstraňování vraků lodí (Nairobská úmluva). Měly by tedy být zařazeny na seznam úmluv, na které se vztahuje směrnice 2009/16/ES, aby mohly být prosazovány v rámci systému státní přístavní inspekce.

²³ Úř. věst. C , , s. .

²⁴ Úř. věst. C , , s. .

²⁵ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57.

- (5) Aby bylo možné zavést aktuální a harmonizovaný systém státní přístavní inspekce, je nutné mít k dispozici rychlejší způsob aktualizace seznamu mezinárodních úmluv prosazovaných státní přístavní inspekcí, aniž by bylo nutné měnit celou směrnici. Jakmile tedy mezinárodní úmluva vstoupí v platnost – což znamená, že dosáhla dohodnuté úrovně ratifikace – a poté, co ji členové Pařížského memoranda přijmou jako příslušný právní nástroj, by měla Komise seznam úmluv ve směrnici aktualizovat.
- (6) Většina rybářských plavidel v EU se vzhledem ke své malé velikosti pohybuje v teritoriálních vodách, a nepodléhá tedy inspekcím v zahraničních přístavech. To znamená, že rybářská plavidla, která se pravděpodobně budou pohybovat v mezinárodních vodách a vplouvat do jiných přístavů, než jsou přístavy v zemi, kde jsou registrována, a tedy podléhat státní přístavní inspekci, budou zpravidla pouze větší rybářská plavidla delší než 24 metrů (což jsou také rybářská plavidla, na která se v nejvyšší míře vztahují mezinárodní úmluvy). Vzhledem k tomu, že se většina mezinárodních úmluv vztahujících se na větší rybářská plavidla liší od těch, které jsou v současné době prosazovány prostřednictvím státní přístavní inspekce, a aby se zabránilo nežádoucímu přelévání účinků do stávajícího systému státní přístavní inspekce, je pro rybářská plavidla navržen paralelní systém státní přístavní inspekce.
- (7) Vzhledem ke způsobu rybolovu však tato větší rybářská plavidla nepřiplouvají do všech členských států EU. Pro ty členské státy EU, které si tyto inspekce přejí provádět, je tedy navržen dobrovolný systém, který je oddělen od stávajícího režimu státní přístavní inspekce, aby byla zajištěna určitá flexibilita způsobu, jakým jsou normy státní přístavní inspekce vyvíjeny. Tento systém státní přístavní inspekce rybářských plavidel delších než 24 metrů tak mohou členské státy, Pařížské memorandum a Komise organicky rozvíjet.
- (8) Mechanismus spravedlivého podílu zajišťuje rozdělení inspekční zátěže mezi členské státy Pařížského memoranda. Každému členskému státu je přidělen určitý počet inspekcí – jeho inspekční závazek neboli „spravedlivý podíl“ – které má každý rok provést. Způsobilstot pro inspekci se řídí především délkou doby, která uplynula od poslední inspekce. Lodě s prioritou II mohou být podrobeny inspekci, zatímco plavidla s prioritou I musí být podrobena inspekci.
- (9) Členské státy mají povoleno určitý počet „prioritních“ inspekcí vynechat, a přesto svůj inspekční závazek splnit. V některých členských státech však může být počet vplutí lodí do přístavu, která se v daném roce opravdu uskuteční, buď vyšší, nebo nižší než přidělený inspekční závazek. Bylo zjištěno, že alternativní způsob plnění závazku spravedlivého podílu pro tyto (přetížené nebo nedostatečně zatížené) členské státy je nepružný, a proto je nezbytné sladit příslušná ustanovení s revidovanými ustanoveními Pařížského memoranda.
- (10) Členské státy mají rovněž možnost inspekce lodí za určitých okolností odložit za předpokladu, že plavidlo bude podrobena inspekci v dalším přístavu, do kterého vpluje, nebo do 15 dnů, a tato možnost je upravena tak, aby ji mohly využívat všechny členské státy. U některých kategorií plavidel, která jsou považována za rizikovější a která jsou způsobilá pro rozšířenou inspekci, je nutné oznámit předpokládaný čas vplutí do přístavu 72 hodin před příplutím. Po několika letech byl však učiněn závěr, že tato povinnost je pro provozovatele příliš zatěžující a nepřináší žádnou přidanou hodnotu, protože požadované informace jsou již pro vnitrostátní orgány snadněji dostupné v databázi THETIS. Na základě toho Pařížské memorandum tuto povinnost oznámení před příplutím zrušilo, a směrnice 2009/16/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem sladěna.
- (11) Za posledních deset let se bezpečnostní profil plavidel vplouvajících do přístavů EU výrazně zlepšil, a to navzdory nárůstu počtu plavidel vplouvajících do přístavů EU, včetně námořní dopravy zboží na krátké vzdálenosti mezi hlavními přístavy v členských státech EU a přístavy v

Evropě vymezené zeměpisně nebo v mimoevropských zemích ve Středozemním a Černém moři. Státní přístavní inspekce jsou stále častěji využívány k prosazování právních předpisů v oblasti životního prostředí, například v souvislosti s emisemi síry nebo bezpečným a ekologickým vrakováním lodí. Cílem balíčku „Fit for 55“ je snížit do roku 2030 celkové emise skleníkových plynů v EU o 55 %, a připravit tak cestu ke klimatické neutralitě do roku 2050, přičemž se předpokládá, že k tomuto úsilí přispěje i námořní doprava. Rizikový profil lodě vytvořený před rokem 2009 však měl jiné priority a není plně přizpůsoben tomu, aby se inspekční úsilí mohlo zaměřovat na plavidla s nejnižší environmentální výkonností.

- (12) Na základě toho by měl být rizikový profil lodě aktualizován tak, aby zohledňoval otázky životního prostředí, a to tím, že bude přikládán větší význam environmentální výkonnosti, včetně provozní uhlíkové náročnosti lodí, u nichž je prováděna inspekce, jakož i závadám a zadržením souvisejícím se životním prostředím.
- (13) Digitalizace je základním prvkem technologického vývoje v oblasti shromažďování a předávání údajů a jejím cílem je přispět k úspoře nákladů a účinnému využívání lidských zdrojů. Počet lodí, které mají v současné době elektronická osvědčení, narůstá a očekává se, že se bude zvyšovat. Účinnost státní přístavní inspekce by se proto měla zvýšit větším využíváním elektronických osvědčení, která umožní provádění lépe připravených inspekcí zaměřených na lodě. Zavádění a používání těchto elektronických osvědčení je třeba podporovat zahrnutím těchto osvědčení do rizikového profilu lodě.
- (14) Státní přístavní inspekce se stává stále složitější, protože přibývají nové požadavky na inspekce, ať už na základě právních předpisů EU, nebo prostřednictvím Mezinárodní námořní organizace. Proto je třeba zajistit prohlubování dovedností a změnu kvalifikace úředníků státní přístavní inspekce a neustále rozvíjet jejich odbornou přípravu.
- (15) Správy států vlajky Unie jsou v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES²⁶ povinny zavést systém řízení kvality, který by členským státům pomohl dále zlepšovat jejich výkonnost jako států vlajky a zajistil pro všechny správy rovné podmínky. Podobný požadavek na činnosti státní přístavní inspekce by měl členským státům umožnit prokázat, že jejich organizace, politiky, procesy, zdroje a dokumentace jsou vhodné pro dosažení jejich cílů, a také identifikovat systémové problémy, jako jsou potíže s přidělováním zdrojů nebo personálu, a to dříve, než se stanou skutečným problémem.
- (16) V zájmu zajištění aktuálního uplatňování ustanovení této směrnice tak, aby členské státy mohly plnit své závazky podle mezinárodního práva v souladu s touto směrnicí, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o aktualizaci úmluv v oblasti působnosti směrnice 2009/16/ES a změnu seznamu postupů a pokynů týkajících se státní přístavní inspekce, které byly přijaty Pařížským memorandem. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů²⁷. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají systematicky přístup na zasedání expertních skupin Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

²⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES ze dne 23. dubna 2009 o souladu s požadavky na stát vlajky (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 132).

²⁷ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (17) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provádění ustanovení směrnice 2009/16/ES týkajících se seznamu úmluv spadajících do její oblasti působnosti, režimu dobrovolné státní přístavní inspekce pro rybářská plavidla o celkové délce větší než 24 metrů, podmínek pro uplatňování přílohy VII o rozšířené inspekci, jednotného souboru pokynů a postupů týkajících se bezpečnosti a ochrany, jakož i požadavků na elektronická osvědčení, by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011²⁸.
- (18) V zájmu zlepšení kvality státní přístavní inspekce v mořských oblastech v blízkosti EU se všechny způsobilé členské státy vyzývají, aby se připojily ke Středomořskému memorandu o státní přístavní inspekci.
- (19) S ohledem na celý monitorovací cyklus návštěv členských států ze strany Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA) za účelem monitorování provádění směrnice 2009/16/ES by Komise měla vyhodnotit provádění směrnice 2009/16/ES nejpozději do [deset let po datu použitelnosti uvedeném v článku XX] a měla by o něm podat zprávu Evropskému parlamentu a Radě. Členské státy by měly s Komisí spolupracovat při shromažďování všech informací, které jsou pro toto hodnocení nezbytné.
- (20) Jelikož cílů této směrnice nemůže být vzhledem k mezinárodní povaze námořní dopravy dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich z důvodu síťových účinků, budou-li členské státy jednat společně, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality podle uvedeného článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (21) Směrnice 2009/16/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny směrnice 2009/16/ES

Směrnice 2009/16/ES se mění takto:

- 1) Článek 2 se mění takto:
 - a) v bodě 1 se doplňují nová písmena l) a m), která znějí:
 - „l) Mezinárodní úmluva IMO o kontrole balastní vody a sedimentů z lodí a nakládání s nimi (úmluva o nakládání s balastní vodou);
 - m) Nairobská mezinárodní úmluva o odstraňování vraků lodí (Nairobská úmluva);“
 - b) bod 3 se zrušuje.
- 2) Článek 3 se mění takto:
 - a) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

²⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

„4. Rybářská plavidla o celkové délce menší než 24 metrů, válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, dřevěné lodě jednoduché konstrukce, státní lodě používané k neobchodním účelům a rekreační plavidla používaná k neobchodním účelům jsou vyňaty z oblasti působnosti této směrnice.“;

b) vkládá se nový odstavec 4a, který zní:

„4a. Členské státy mohou v rámci státní přístavní inspekce provádět inspekce rybářských plavidel o celkové délce větší než 24 metrů. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví způsoby provádění tohoto zvláštního režimu státní přístavní inspekce pro rybářská plavidla o celkové délce větší než 24 metrů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 31 odst. 2.“

3) V článku 5 se vkládá nový odstavec 2a, který zní:

„2a. Inspekce lodí s prioritou II prováděné členskými státy, jejichž roční inspekční závazek byl překročen o více než 150 %, se při výpočtu ročního inspekčního závazku členských států, které jsou stranami Pařížského memoranda, nezohlední.“

4) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Podmínky dodržování inspekčního závazku

Členský stát, který neprovede inspekce požadované podle čl. 5 odst. 2 písm. a), splní svůj závazek v souladu s uvedeným ustanovením, nepřesahují-li neprovedené inspekce 10 % z celkového počtu lodí s prioritou I vplouvajících do jeho přístavů a kotvišť bez ohledu na jejich rizikový profil.

Bez ohledu na procentuální hodnoty neprovedených inspekcí uvedené v prvním pododstavci však členské státy upřednostní inspekce lodí, které podle informací z inspekční databáze vplouvají do přístavů v rámci Unie zřídka.

Bez ohledu na procentuální hodnoty neprovedených inspekcí uvedené v prvním pododstavci pro lodě s prioritou I vplouvající do kotvišť však členské státy upřednostní inspekce lodí s vysokým rizikovým profilem, které podle informací z inspekční databáze vplouvají do přístavů v rámci Unie zřídka.“

5) V článku 7 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Na členský stát, ve kterém je celkový počet lodí s prioritou I a II vplouvajících do přístavů nižší, než je jeho podíl inspekcí ve výši 150 % uvedený v čl. 5 odst. 2 písm. b), se hledí, jako že svůj roční inspekční závazek splnil, vykoná-li inspekce u dvou třetin lodí s prioritou I a II z celkového počtu lodí s prioritou I a II vplouvajících do jeho přístavů a kotvišť.“

6) V článku 8 se odstavce 1 a 2 nahrazují tímto:

1. Členský stát se může rozhodnout pro odklad inspekce u lodí s prioritou I nebo s prioritou II za těchto okolností:

a) pokud lze inspekci provést při příštím vplutí lodi do přístavu, který se nachází v totožném členském státě, za předpokladu, že loď mezitím nevpluje do jiného přístavu v rámci Unie nebo v oblasti Pařížského memoranda a délka odkladu nepřesáhne 15 dnů, nebo

- b) lze-li inspekci vykonat v jiném přístavu v rámci Společenství nebo v oblasti Pařížského memoranda, do kterého loď směřuje, během 15 dnů, za předpokladu, že stát, ve kterém se takový přístav určení nachází, předem souhlasil s vykonáním inspekce.
2. Inspekce, která se z provozních důvodů u lodí s prioritou I nebo s prioritou II neprovede, se nezapočítává jako neprovedená inspekce, za předpokladu, že důvod neprovedení inspekce je zaznamenán v inspekční databázi, a jestliže došlo k těmto výjimečným okolnostem:
- a) podle uvážení příslušného orgánu by provedení inspekce vedlo k ohrožení bezpečnosti inspektorů, lodě, její posádky, přístavu nebo mořského prostředí nebo
- b) vplutí lodě do přístavu probíhá pouze v noční době (vymezené v čl. 2 bodě 10). Členské státy však v tomto případě přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, že lodě, které obvykle vplouvají do přístavů v noční době, jsou podrobeny příslušné inspekci.“
- 7) Vkládá se nový článek 8a, který zní:

„Článek 8a

Vyšší moc

Neprovedení inspekce z důvodů vyšší moci se nezapočítává jako neprovedená inspekce za předpokladu, že neprovedená inspekce a důvody jejího neprovedení jsou zdokumentovány a zaznamenány v inspekční databázi.“

- 8) Článek 9 se zrušuje;
- 9) V čl. 10 odst. 2 se doplňuje nové písmeno, které zní
- „c) Environmentální parametry
- Environmentální parametry vycházejí z ukazatele uhlíkové náročnosti lodě a počtu závad souvisejících s úmluvami MARPOL, AFS, úmluvou o nakládání s balastní vodou, CLC 92, úmluvou o ropných palivech a Nairobskou úmluvou v souladu s přílohou I částí I.3 a přílohou II.“
- 10) V článku 14 se odstavec 4 nahrazuje tímto:
- „4. Rozšířenou inspekci provádějí nejméně dva úředníci státní přístavní inspekce. Rozsah rozšířené inspekce, včetně rizikových oblastí, na něž se má vztahovat, je uveden v příloze VII. Komise může přijmout prostřednictvím prováděcích aktů podrobná opatření k zajištění jednotných podmínek pro uplatňování přílohy VII. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 31 odst. 2.“
- 11) V článku 14a se odstavec 4 nahrazuje tímto:
- „4. Ustanovení čl. 11 písm. a) a článku 14 se nepoužijí pro plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostní osobní plavidla v rámci liniové dopravy, jež byla podrobena inspekci podle tohoto článku.“
- 12) Článek 16 se mění takto:
- a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:
- „1. Členský stát odepře přístup do svých přístavů a kotvišť každé lodi, která:
- pluje pod vlajkou státu, který se nachází na seznamu týkajícím se nízké výkonnosti, který byl přijat v souladu s ustanoveními Pařížského memoranda na

základě informací zaznamenaných v inspekční databázi a každoročně zveřejňovaných Komisí, a během předchozích 36 měsíců byla v přístavu nebo kotvišti členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda více než dvakrát zadržena, nebo

- pluje pod vlajkou státu, který se nachází na seznamu týkajícím se vysoké nebo střední výkonnosti, který byl přijat v souladu s ustanoveními Pařížského memoranda na základě informací zaznamenaných v inspekční databázi a každoročně zveřejňovaných Komisí, a během předchozích 24 měsíců byla v přístavu nebo kotvišti členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda více než dvakrát zadržena.

První pododstavec tohoto článku se nevztahuje na situace uvedené v čl. 21 odst. 6.

Odepření přístupu nabývá účinnosti, jakmile loď opustí přístav nebo kotviště, v němž byla zadržena potřetí a v němž byl vydán příkaz k odepření přístupu.“;

- b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Jakékoli další zadržení v přístavu nebo kotvišti v rámci Unie má za následek odepření přístupu lodi do všech přístavů a kotvišť v rámci Unie. Tento třetí příkaz k odepření přístupu je možné zrušit po uplynutí 24 měsíců od vydání příkazu a pouze v případě, že:

- a) zákonná nebo klasifikační osvědčení lodi byla vydána organizací nebo organizacemi uznanými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009²⁹,
- b) loď je řízena společností s vysokou výkonností podle části I.1 přílohy I a
- jsou splněny podmínky uvedené v odstavcích 3 až 9 přílohy VIII.

Po uplynutí lhůty 24 měsíců od vydání příkazu je každé lodi nesplňující kritéria stanovená v tomto odstavci trvale odepřen přístup do všech přístavů a kotvišť v rámci Unie.“;

- c) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Každé následné zadržení plavidla plujícího pod vlajkou státu uvedeného na seznamu týkajícím se střední nebo nízké výkonnosti, který byl zveřejněn ve výroční zprávě Pařížského memoranda, v přístavu nebo kotvišti v rámci Unie po třetím odepření přístupu má za následek trvalé odepření přístupu lodi do všech přístavů a kotvišť v rámci Unie.“;

- d) vkládá se nový odstavec 4a, který zní:

„4a. Pokud je loď plující pod vlajkou státu uvedeného na seznamu týkajícím se vysoké výkonnosti zadržena v přístavu nebo kotvišti po třetím nebo jakémkoli dalším odepření přístupu a v době první následné součinnosti mezi lodí a přístavem v přístavu EU jsou vydána zákonná a klasifikační osvědčení lodi organizací nebo organizacemi uznanými podle nařízení (ES) č. 391/2009 a je předložen důkaz, že před vydáním těchto osvědčení proběhla návštěva klasifikační společnosti na palubě, je lodi odepřen přístup do všech přístavů nebo kotvišť po dobu 24 měsíců.

²⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 11).“

Pokud v době první součinnosti mezi lodí a přístavem nejsou vydána zákonná nebo klasifikační osvědčení organizací nebo organizacemi uznanými podle nařízení (ES) č. 391/2009, je lodi trvale odepřen přístup do všech přístavů a kotvišť.“

13) V článku 21 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Členské státy přijmou opatření, aby byl přístup do všech přístavů nebo kotvišť v rámci Unie odepřen lodím uvedeným v odstavci 1, které pokračují v plavbě po moři:

- a) bez splnění podmínek stanovených v přístavu inspekce příslušným orgánem kteréhokoli členského státu nebo
- b) které nesplní platné požadavky úmluv tím, že se nedostaví do stanovené opravárenské loděnice.

Příkaz k odepření přístupu se zruší po uplynutí 12 měsíců. Příkaz k odepření přístupu nabývá účinnosti ode dne vystavení příkazu.

Toto odepření zůstane zachováno, dokud majitel nebo provozovatel lodě příslušnému orgánu členského státu, kde byla loď označena jako závadná, neprokáže, že loď plně vyhovuje všem použitelným požadavkům úmluv.“

14) V článku 22 se odstavec 7 nahrazuje tímto:

„7. Komise ve spolupráci s členskými státy a s ohledem na odborné znalosti a zkušenosti získané v Unii a v rámci Pařížského memoranda vypracuje program profesního rozvoje a vzdělávání inspektorů státní přístavní inspekce. Tento program odborného vzdělávání zohlední rozšířenou oblast působnosti státní přístavní inspekce a zlepšení rozsahu a forem vzdělávání.

Komise ve spolupráci s členskými státy průběžně zjišťuje a stanovuje nové vzdělávací potřeby, aby bylo možné změnit vzdělávací programy, učební osnovy a obsah programu profesního rozvoje a vzdělávání inspektorů, zejména pokud jde o nové technologie a v souvislosti s dalšími povinnostmi vyplývajícími z příslušných právních nástrojů.“

15) Článek 24 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Členské státy přijmou vhodná opatření, která zajistí, aby informace o skutečném čase příplutí a skutečném čase odplutí všech lodí vplouvajících do jejich přístavů a kotvišť, společně s identifikací dotyčného přístavu, byly zaneseny do tří hodin po odplutí do inspekční databáze prostřednictvím systému Unie pro výměnu informací na moři „SafeSeaNet“ uvedeného v čl. 3 písm. s) směrnice 2002/59/ES. Jakmile členské státy zanesou tyto informace do inspekční databáze prostřednictvím systému „SafeSeaNet“, jsou osvobozeny od poskytování údajů v souladu s bodem 1.2 a bodem 2 písm. a) a b) přílohy XIV této směrnice.“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Členské státy zajistí, aby informace týkající se inspekcí prováděných v souladu s touto směrnicí byly zaneseny do inspekční databáze co nejdříve po vypracování zprávy o inspekci nebo po zrušení zadržení.

Členské státy zajistí, aby informace zanesené do inspekční databáze byly do 72 hodin schváleny pro zveřejnění. Před zanesením do databáze schválí zprávu o inspekci inspektor státní přístavní inspekce, jenž nebyl členem týmu, který inspekci provedl.“

16) Vkládá se nový článek 24a, který zní:

„Článek 24a

Elektronická osvědčení

1. Komise v úzké spolupráci s členskými státy přijme prováděcí akty, kterými stanoví funkční a technické specifikace pro harmonizované rozhraní pro podávání zpráv, ověřovací nástroj a centrální úložiště/databázi elektronických verzí osvědčení vyjmenovaných v příloze IV a uvedených v čl. 13 bodě 1. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 31 odst. 2.“
2. Členské státy mohou využívat harmonizované rozhraní pro podávání zpráv, ověřovací nástroj a centrální úložiště/databázi elektronických verzí osvědčení pro usnadnění přechodu svých rejstříků plavidel na elektronická osvědčení.
3. Loď plující pod vlajkou státu, který tato elektronická osvědčení vydává, musí mít tuto skutečnost uvedenou v rizikovém profilu loď, jak je stanoveno v přílohách I a II.
4. Členský stát odpovídá za zajištění toho, aby byly prvky údajů předkládány v souladu s platnými právními a technickými požadavky. Členský stát i nadále odpovídá za údaje a platnost informací a osvědčení, jakož i za aktualizaci všech informací, které se po zanesení do centrální databáze změnilly.“

17) Článek 25 se nahrazuje tímto:

„Článek 25

Výměna informací a spolupráce

Každý členský stát zajistí, aby přístavní orgány nebo subjekty a další příslušné orgány nebo subjekty poskytly příslušnému orgánu odpovědnému za státní přístavní inspekci následující druhy informací, které mají k dispozici:

- a) informace o lodích, které neposkytly informace požadované touto směrnicí, směrnicí 2002/59/ES a směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/883³⁰, případně i nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004 ze dne 31. března 2004 o zvýšení bezpečnosti lodí a přístavních zařízení;
- b) informace o lodích, které vypluly na moře, aniž splňují článek 7 směrnice (EU) 2019/883 o přístavních zařízeních;
- c) informace o lodích, jimž byl odepřen vstup či které byly z důvodu bezpečnosti vykázány z přístavu;
informace o zjevných nesrovnalostech v souladu s článkem 23.“

18) Článek 30 se nahrazuje tímto:

„Článek 30

Sledování souladu a výkonnosti členských států

³⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/883 ze dne 17. dubna 2019 o přístavních zařízeních pro příjem odpadu z lodí (Úř. věst. L 151, 7.6.2019, p. 116).“

Aby se zajistilo účinné provádění této směrnice a sledování celkového fungování systému státní přístavní inspekce Unie v souladu s čl. 2 písm. b) bodem i) nařízení (ES) č. 1406/2002, Komise shromažďuje veškeré nezbytné informace a provádí návštěvy členských států.

Každý členský stát vypracuje, zavede a udržuje systém řízení kvality týkající se operativních částí činností svých správních orgánů, které souvisí se státní přístavní inspekcí. Tento systém kvality by měl být certifikován v souladu s příslušnými mezinárodními normami kvality.“

- 19) Článek 30a se nahrazuje tímto:

„*Článek 30a*

Akty v přenesené pravomoci

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 30b s cílem měnit čl. 2 odst. 1 za účelem změny seznamu úmluv stanoveného v čl. 2 odst. 1 poté, co byly tyto úmluvy Pařížským memorandem přijaty jako příslušný právní nástroj, a měnit přílohu VI za účelem doplnění a/nebo aktualizace seznamu postupů a pokynů týkajících se státní přístavní inspekce přijatých Pařížským memorandem, který je v uvedené příloze stanoven.“

- 20) V článku 31 se vkládá nový text, který zní:

„4. Změny příslušných právních nástrojů uvedených v článku 2 bodě 1 mohou být vyjmuty z oblasti působnosti této směrnice na základě článku 5 nařízení (ES) č. 2099/2002.“

- 21) Článek 33 se nahrazuje tímto:

„*Článek 33*

Prováděcí pravidla

Při stanovení prováděcích pravidel uvedených v čl. 2 odst. 2, čl. 3 odst. 4a, čl. 10 odst. 3 a 4, čl. 14 odst. 4, čl. 15 odst. 3, čl. 18a odst. 7, čl. 23 odst. 5, čl. 24a odst. 6 a článku 27 postupem podle čl. 31 odst. 2 věnuje Komise zvláštní pozornost tomu, aby tato pravidla zohlednila odborné znalosti a zkušenosti získané během uplatňování systému inspekcí v Unii a aby vycházela z odborných znalostí v rámci Pařížského memoranda.“

- 22) Článek 35 se nahrazuje tímto:

„*Článek 35*

Přezkum provádění

Do [Úřad pro publikace: vložte datum: deset let ode dne vstupu této pozměňující směrnice v platnost] předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění a dodržování této směrnice.“

- 23) Příloha I se mění v souladu s přílohou I této směrnice.
24) Příloha II se nahrazuje zněním uvedeným v příloze II této směrnice.
25) Příloha III se zrušuje.
26) Příloha IV se nahrazuje zněním uvedeným v příloze III této směrnice.

- 27) Příloha V se nahrazuje zněním uvedeným v příloze IV této směrnice.
28) Příloha VIII se nahrazuje zněním uvedeným v příloze V této směrnice.

Článek 2

Provedení

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do [Úřad pro publikace: vložte datum: jeden rok ode dne vstupu této pozměňující směrnice v platnost]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.
Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.
2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členskými státním.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ „AGENTURY“

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci

1.2. Příslušné oblasti politik

Mobilita a doprava – Námořní bezpečnost

1.3. Návrh se týká:

- nové akce
- nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci³¹
- prodloužení stávající akce
- sloučení jedné či více akcí v jinou/novou akci

1.4. Cíle

1.4.1. Obecné cíle

Obecným cílem pozměňující směrnice 2009/16/ES je zachovat rovné podmínky a zabránit narušování trhu, zajistit vysokou úroveň námořní bezpečnosti a zajistit prevenci znečišťování moří. Revize rovněž přispívá k dosažení cíle udržitelného rozvoje č. 3 („Zajistit zdravý život a zvyšovat jeho kvalitu pro všechny v jakémkoli věku“) a cíle udržitelného rozvoje č. 14 („Chránit a udržitelně využívat oceány, moře a mořské zdroje pro zajištění udržitelného rozvoje“).

1.4.2. Specifické cíle

Revize má tyto specifické cíle:
sladit právní předpisy EU s novými mezinárodními pravidly a postupy stanovenými buď na úrovni IMO/MOP, nebo Pařížského memoranda,
chránit rybářská plavidla, jejich posádky a životní prostředí,
zajistit širší využívání digitálních řešení,
zajistit účinný a harmonizovaný přístup při provádění státní přístavní inspekce.

³¹ Uvedené v čl. 58 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

1.4.3. *Očekávané výsledky a dopady*

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

Očekává se, že návrh zajistí harmonizaci a vysokou úroveň bezpečnosti státní přístavní inspekce v celé Unii a zavede digitalizovaný systém, který zvýší efektivitu inspekcí díky lepšímu zaměření se na rizika lodí, lépe připraveným inspekcím a snazší a rychlejší výměně příslušných informací. Očekává se také, že se zvýší význam přikládání environmentálním aspektům státní přístavní inspekce.

Rovněž se očekává, že návrh zvýší ochranu rybářských plavidel, jejich posádek a životního prostředí tím, že povede ke snížení počtu ztrát na životech a zranění, jakož i ztrát paliva z nádrží na moři.

1.4.4. *Ukazatele výkonnosti*

Upřesněte ukazatele pro sledování pokroku a dosažených výsledků.

Účinnost navrhované směrnice s ohledem na specifický cíl č. 1 bude stanovena na základě horizontální analýzy provedené agenturou EMSA a diskusí na pracovních seminářích.

Účinnost navrhované směrnice s ohledem na specifický cíl č. 2 bude stanovena na základě počtu inspekcí větších rybářských plavidel (delších než 24 metrů) a zpráv zanesených do databáze THETIS pro výběr lodí a hlášení inspekcí, jakož i počtu závad a/nebo zadržení zaznamenaných u plavidel tohoto typu vplouvajících do přístavů EU.

Účinnost navrhované směrnice s ohledem na specifický cíl č. 3 bude stanovena na základě informací nahraných do databáze THETIS. A to na základě počtu elektronických osvědčení nahraných státy vlajky do ověřovacího nástroje a centrálního úložiště agentury EMSA, jakož i počtu inspekcí, v souvislosti s nimiž byla vydána elektronická osvědčení.

Účinnost navrhované směrnice s ohledem na specifický cíl č. 4 bude stanovena na základě výsledků ročních auditů systému řízení kvality, které budou sděleny Komisi, počtu inspekcí provedených více než jedním inspektorem a počtu inspekčních zpráv schválených jinou osobou, než je inspektor provádějící inspekci, a počtu řízení o nesplnění povinnosti v následujících letech.

1.5. **Odůvodnění návrhu/podnětu**

1.5.1. *Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu*

Agentura EMSA bude muset uspořádat školení úředníků státní přístavní inspekce (PSCO) v souvislosti s velkými rybářskými plavidly se zaměřením na příslušné pokyny EU a vypracovat příslušné kurzy. Agentura EMSA bude muset rovněž vytvořit modul databáze THETIS pro rybářská plavidla a jednotný vzdělávací program pro státní přístavní inspekci rybářských plavidel, který bude zahrnovat všechny příslušné instrukce a pokyny.

Agentura EMSA bude muset uspořádat školení úředníků státní přístavní inspekce v souvislosti s používáním elektronických zákonných osvědčení a musí vyvinout ověřovací nástroj a úložiště.

Agentura EMSA bude muset vyvinout zdokonalené nástroje odborné přípravy / rozvoje kapacit pro úředníky státní přístavní inspekce v oblasti nových technologií, mimo jiné včetně obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, které jsou zvláště důležité s ohledem na balíček „Fit

for 55“, a automatizace, a to zdokonalením online školicích nástrojů agentury EMSA a náboru odborníků.

Do roku 2025 budou na podporu úkolů agentury EMSA při vývoji nástrojů zapotřebí 2 plné pracovní úvazky.

- 1.5.2. *Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.*

Důvody pro akci na evropské úrovni (*ex ante*)

Opatření na úrovni EU v oblasti námořní bezpečnosti zajišťuje harmonizované uplatňování norem v oblasti bezpečnosti a ochrany životního prostředí a omezuje jakoukoli konkurenční výhodu odrazováním majitelů lodí a/nebo států vlajky, kteří se mohou pokusit takovou výhodu získat tím, že nebudou přísně dodržovat pravidla a normy stanovené v mezinárodních úmluvách. Začleněním postupů a nástrojů Pařížského memoranda do evropských právních předpisů se tyto postupy a nástroje stanou žalovatelnými u Evropského soudního dvora, čímž se zajistí jejich jednotné prosazování v Unii.

Očekávaná vytvořená přidaná hodnota na úrovni Unie (*ex post*)

Zásah na úrovni EU přinese výhody, kterých by nebylo možné dosáhnout pouze na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni IMO či Pařížského memoranda. Přidaná hodnota EU tohoto zásahu v daném odvětví z hlediska jeho účinnosti, efektivity a synergií, které přinese. Směrnice uvádí do souladu právní předpisy EU s předpisy IMO a vede k harmonizovanému podávání zpráv o státní přístavní inspekci. Pokud jde o větší rybářská plavidla, příklad Pařížského memoranda a směrnice, která se vztahuje na obchodní dopravní plavidla, ukazuje, že tento problém mohou řešit pouze harmonizované postupy a společná kritéria pro státní přístavní inspekci těchto plavidel. Pokud by směrnice nebyla přizpůsobena, byly by tím eliminovány synergické přínosy získané jejím prováděním.

- 1.5.3. *Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti*

Z hodnocení *ex post* v rámci programu REFIT provedeného v roce 2018 a kontroly účelnosti právních předpisů v oblasti námořní dopravy vyplynulo, že směrnice o státní přístavní inspekci představuje přidanou hodnotu, neboť propojuje rámec státní přístavní inspekce s mechanismem vymáhání práva s cílem zajistit správné a konzistentní provádění v členských státech. To vedlo k tlaku na výkonnost a neustálé zlepšování, a tím i k lepšímu přidělování zdrojů pro státní přístavní inspekci na úrovni členských států. Hodnocení dospělo k závěru, že směrnice o státní přístavní inspekci přispěla k zamýšleným cílům zlepšení námořní bezpečnosti, ochrany, prevence znečištění a zajištění lepších pracovních a životních podmínek na palubě.

Režim EU pro státní přístavní inspekce významným způsobem podpořila pomoc agentury EMSA. Hodnocení poukázalo na význam databáze THETIS. Více než dvě třetiny členských států EU/EHP, které provádějí inspekce, používají při výběru plavidel k inspekci výhradně databázi THETIS. Úloha agentury EMSA se ukázala jako velmi důležitá také při řízení a aktualizaci databáze THETIS, jakož i při poskytování školení inspektorů agenturou EMSA za účelem harmonizace provádění inspekcí v celé oblasti Pařížského memoranda. Podobně poukázala na řadu možných zlepšení, pokud jde o státní přístavní inspekce, i kontrola účelnosti právních předpisů v oblasti námořní dopravy.

Výsledky hodnocení *ex post* se odrážejí v posouzení dopadů připojeném k tomuto podnětu, které je shrnuto v příloze 5.

1.5.4. *Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji*

Navrhovaná revize je klíčovým výstupem sdělení Komise nazvaného „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu“, které stanoví vizi EU pro dopravní systém budoucnosti. V této strategii bylo oznámeno, že Komise plánuje v roce 2021 zahájení rozsáhlé revize stávajících právních předpisů týkajících se povinností států vlajky, státní přístavní inspekce a vyšetřování nehod (v rámci stěžejní iniciativy 10 – Zlepšení bezpečnosti a zabezpečení dopravy).

Navrhovaná revize vytvoří synergie s dalšími součástmi regulačního rámce EU, zejména se směrnicí 2009/18/ES o vyšetřování nehod a směrnicí 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky.

Návrh je v souladu se stávajícím víceletým finančním rámcem, i když bude vyžadovat úpravu v rámci okruhu 1, pokud jde o roční příspěvek pro agenturu EMSA (rozpočtová kompenzace kompenzačním snížením plánovaných výdajů v rámci programu CEF Doprava (02 03 01)). Dopad tohoto návrhu na rozpočet je již zahrnut v rozpočtu pro návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o Evropské agentuře pro námořní bezpečnost a o zrušení nařízení (ES) č. 1406/2002, který předložila Komise.

Dopad na rozpočet přesahující stávající víceletý finanční rámec představuje orientační přehled, aniž je dotčena budoucí dohoda o VFR.

1.5.5. *Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků*

Rozpočtový dopad tohoto podnětu se týká dodatečných zdrojů nezbytných v souvislosti s rostoucí úlohou agentury EMSA při podpoře úředníků státní přístavní inspekce (tj. v souvislosti s velkými rybářskými plavidly se jedná o organizaci školení a vytvoření modulu THETIS a jednotného vzdělávacího programu, v souvislosti s elektronickými osvědčeními se jedná o vyvinutí ověřovacího nástroje a úložiště a vyvinutí zdokonalených nástrojů odborné přípravy / rozvoje kapacit v oblasti nových technologií, mimo jiné včetně obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a automatizace) podle navrhované směrnice. Jedná se o nové úkoly pro agenturu EMSA, které budou trvalé, zatímco stávající úkoly se nezmenší ani nebudou částečně zrušeny. Dodatečnou potřebu lidských zdrojů nelze pokrýt přerozdělením, zatímco dodatečné rozpočtové potřeby budou pokryty kompenzací ze stávajících programů spravovaných GR MOVE v rámci stávajícího víceletého finančního rámce.

Navýšení prostředků pro agenturu EMSA bude vyváжено kompenzačním snížením plánovaných výdajů v rámci programu CEF Doprava (02 03 01). Dopad tohoto návrhu na rozpočet je již zahrnut v rozpočtu pro návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o Evropské agentuře pro námořní bezpečnost a o zrušení nařízení (ES) č. 1406/2002, který předložila Komise.

Dopad na rozpočet přesahující stávající víceletý finanční rámec představuje orientační přehled, aniž je dotčena budoucí dohoda o VFR.

1.6. Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu

Časově omezená doba trvání

- Návrh/podnět s platností od [DD.MM.]RRRR do [DD.MM.]RRRR
- Finanční dopad od RRRR do RRRR

Časově neomezená doba trvání

- Provádění s obdobím rozběhu od RRRR do RRRR *[nepoužije se]*,
- poté plné fungování.

1.7. Předpokládaný způsob plnění rozpočtu³²

Přímé řízení Komisí prostřednictvím

- výkonných agentur

Sdílené řízení s členskými státy

Nepřímé řízení, při kterém jsou úkoly souvisejícími s plněním rozpočtu pověřeny:

- mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte),
- EIB a Evropský investiční fond,
- subjekty uvedené v článcích 70 a 71,
- veřejnoprávní subjekty,
- soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém jim byly poskytnuty dostatečné finanční záruky,
- soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství veřejného a soukromého sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky,
- subjekty nebo osoby pověřené prováděním specifických akcí v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu.

Poznámky

Celkové řízení navrhované směrnice budou vykonávat útvary Komise, ve vhodných případech s pomocí Evropské agentury pro námořní bezpečnost.

Členské státy budou povinny provést ustanovení směrnice v příslušné lhůtě.

³² Vysvětlení způsobů plnění rozpočtu spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Komise bude celkově odpovídat za provádění navrhované směrnice a za podávání zpráv Evropskému parlamentu a Radě o jejím provádění a dodržování členskými státy.

Komise má možnost sledovat provádění ustanovení směrnice v členských státech téměř v reálném čase, protože výsledky státních přístavních inspekcí musí být vloženy do databáze THETIS do 72 hodin po inspekcii. Komise a/nebo agentura EMSA tak mohou databázi THETIS sledovat a ověřovat, zda jsou inspekce prováděny v souladu s požadavky a zda jsou zprávy do databáze nahrávány. Tyto ukazatele budou sledovány také u inspekcí prováděných na palubách rybářských plavidel delších než 24 metrů těmi členskými státy, které tyto inspekce provádějí.

Komise a/nebo agentura EMSA mohou pokrok členských států účinně sledovat každý týden, a pokud se opatření stane povinným, členské státy vědí, že jsou sledovány. Komise může v takovém případě přijmout rychlé opatření k odstranění případných nedostatků, včetně dodatečné technické podpory nebo školení ze strany agentury EMSA nebo včetně toho, že může zahájit řízení o nesplnění povinnosti.

Agentura EMSA provádí jménem Komise rovněž návštěvy členských států za účelem ověření činností na místě.

Členské státy budou muset mít systém řízení kvality pro potvrzení toho, že jejich organizace, politiky, procesy, zdroje a dokumentace jsou vhodné k dosažení jejich cílů. Ten bude muset být certifikován a následně bude podléhat auditu každých pět let. Aby si mohly orgány státní přístavní inspekce zachovat svou certifikaci systému řízení kvality, budou členské státy muset sdělovat výsledky auditů provedených akreditovaným subjektem Komisi/agentuře EMSA.

Agentura EMSA provede horizontální analýzu, která ukáže, jak právní předpisy fungují, a určí nedostatky a způsob jejich odstranění a podá zprávu Komisi a členským státům, mimo jiné prostřednictvím diskusí na pracovních seminářích.

Deset let po skončení lhůty pro provedení právního předpisu by útvary Komise měly provést hodnocení s cílem ověřit, do jaké míry bylo cílů podnětu dosaženo.

2.2. Systémy řízení a kontroly

2.2.1. *Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie*

Komise bude celkově odpovídat za provádění navrhované směrnice a za podávání zpráv Evropskému parlamentu a Radě o její účinnosti a jejím provádění. Agentura EMSA bude Komisi podle potřeby nápomocna při poskytování IT služeb a vývoji IT nástrojů potřebných v souvislosti s ustanoveními navrhované směrnice týkajícími se podávání zpráv, monitorování a ověřování, jakož i při organizaci školení. Členské státy budou povinny provést směrnici ve svých vnitrostátních právních předpisech ve lhůtě uvedené ve směrnici. V rámci státní přístavní inspekce budou prováděny činnosti v oblasti prosazování.

2.2.2. *Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění*

Zatímco Komise bude celkově odpovídat za provádění navrhované směrnice a za podávání zpráv Evropskému parlamentu a Radě o jejím provádění a dodržování členskými státy, Evropská agentura pro námořní bezpečnost bude odpovědná za výkon své činnosti a za provádění svého rámce vnitřní kontroly. Bude muset vyvinout IT nástroje a moduly a poskytovat školení úředníkům státní přístavní inspekce a členské státy budou muset zajistit prosazování.

Agentura EMSA má nejlepší předpoklady k provádění úkolů v oblasti podávání zpráv a posuzování souladu, neboť se jedná o technickou práci, která vyžaduje rozsáhlé odborné znalosti v oblasti správy údajů, jakož i hluboké porozumění složitým technickým otázkám souvisejícím s elektronickými osvědčeními a školením.

Členské státy mají nejlepší předpoklady k prosazování navrhované směrnice, zejména tím, že budou nadále harmonizovaným způsobem prosazovat státní přístavní inspekci.

GŘ MOVE bude uplatňovat nezbytné kontroly v souladu se strategií dohledu přijatou v roce 2017, pokud jde o vztahy GŘ s decentralizovanými agenturami a společnými podniky. V rámci této strategie GŘ MOVE sleduje ukazatele výkonnosti pro plnění rozpočtu, doporučení auditu a administrativní záležitosti. Agentura předkládá zprávu jednou za dva roky. Kontroly prováděné v oblasti dohledu nad agenturou a v oblasti souvisejícího finančního a rozpočtového řízení jsou v souladu s kontrolní strategií GŘ MOVE aktualizovanou v roce 2022.

Dodatečné zdroje, které má agentura EMSA k dispozici, budou pokryty systémem vnitřní kontroly agentury EMSA a řízení rizik, který je v souladu s příslušnými mezinárodními normami a zahrnuje zvláštní kontroly za účelem předcházení střetu zájmů a zajištění ochrany oznamovatelů.

2.2.3. *Odhad a odůvodnění nákladové efektivnosti kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)*

Podle navrhované směrnice budou další finanční prostředky poskytnuty pouze agentuře EMSA, která bude povinna vyvinout IT nástroje a moduly a poskytovat školení úředníkům státní přístavní inspekce jednotlivých států.

Agentura EMSA nese plnou odpovědnost za plnění svého rozpočtu, zatímco GŘ MOVE odpovídá za pravidelné platby příspěvků stanovených rozpočtovým orgánem. Očekávaná míra rizika výskytu chyb při platbě a při uzávěrce je podobná míře rizika, která je spojena s dotacemi z rozpočtu poskytnutými agentuře.

Neočekává se, že dodatečné úkoly vyplývající z navrhované revize povedou ke vzniku zvláštních dodatečných kontrol. Proto se očekává, že náklady na kontrolu GŘ MOVE (měřeno vůči hodnotě spravovaných finančních prostředků) zůstanou stabilní.

2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření, např. opatření uvedená ve strategii pro boj proti podvodům.

Navrhovaná směrnice obsahuje několik ustanovení, která jsou konkrétně zaměřena na zamezení podvodů a nesrovnalostí. Členské státy budou muset mít systém řízení kvality pro potvrzení toho, že jejich organizace, politiky, procesy, zdroje a dokumentace jsou vhodné k dosažení jejich cílů. Ten bude muset být certifikován a následně bude podléhat auditu každých pět let. Aby si mohly orgány státní přístavní inspekce zachovat svou certifikaci systému řízení kvality, budou členské státy muset sdělovat výsledky auditů provedených akreditovaným subjektem Komise/agentuře EMSA. Směrnice rovněž stanoví, že všechny zprávy o inspekcích provedených v rámci státní přístavní inspekce musí být před zanesením do databáze schváleny jinou osobou (buď jiným inspektorem státní přístavní inspekce, nebo vrchním inspektorem), než je inspektor, který inspekci provedl.

EMSA uplatňuje zásady boje proti podvodům decentralizovaných agentur EU v souladu s přístupem Komise. V březnu 2021 přijala agentura aktualizovanou strategii boje proti podvodům, která vychází z metodiky a pokynů pro strategii boje proti podvodům předložených úřadem OLAF a ze strategie boje proti podvodům GR MOVE. Poskytuje rámec, který se zaměřuje na otázky prevence, odhalování a podmínky vyšetřování podvodů na úrovni agentury. Agentura EMSA neustále upravuje a zdokonaluje své politiky a opatření zaměřené na podporu nejvyšší úrovně bezúhonnosti zaměstnanců agentury EMSA, podporu účinné prevence a odhalování rizika podvodů a zavádění vhodných postupů pro hlášení a řešení potenciálních případů podvodů a jejich výsledků. Kromě toho agentura EMSA v roce 2015 přijala politiku v oblasti střetu zájmů pro správní radu.

Agentura EMSA spolupracuje s útvary Komise v záležitostech týkajících se předcházení podvodům a nesrovnalostem. Komise zajistí, aby tato spolupráce pokračovala a byla posílena.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP ³³	zemí ESVO ³⁴	kandidátských zemí a potenciálních kandidátů ³⁵	jiných třetích zemí	jiné účelově vázané příjmy
1	02 10 02	NRP	ANO	NE	NE	NE

- Nové rozpočtové položky, jejichž vytvoření se požaduje

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

³³ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

³⁴ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

³⁵ Kandidátské země a případně potenciální kandidáti ze západního Balkánu.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP	zemí ESVO	kandidátských zemí a potenciálních kandidátů	jiných třetích zemí	jiné účelově vázané příjmy
	[XX.YY.YY.YY]		ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE

3.2. Odhadovaný dopad na výdaje

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	1	Jednotný trh, inovace a digitální technologie
--	---	---

Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA)			Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028–2034	CELKEM
Hlava 1:	Závazky	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Platby	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Hlava 2:	Závazky	(1a)					
	Platby	(2a)					
Hlava 3:	Závazky	(3a)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
	Platby	(3b)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
Prostředky na agenturu EMSA CELKEM	Závazky	=1+1a +3a	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Platby	=2+2a +3b	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Dopad na rozpočet přesahující stávající víceletý finanční rámec představuje orientační přehled, aniž je dotčena budoucí dohoda o VFR.

Okruh víceletého finančního rámce	7	Správní výdaje
--	----------	-----------------------

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	CELKEM
GŘ: <.....>							
• Lidské zdroje							
• Ostatní správní výdaje							
GŘ <.....> CELKEM	Prostředky						

Prostředky z OKRUHU 7 víceletého finančního rámce CELKEM	(Závazky celkem = platby celkem)							
---	-------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028–2034	CELKEMPr ostředky z OKRUHŮ 1 až 7 víceletého finančního rámce CELKEM
	Závazky	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Platby	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Dopad na rozpočet
přesahující stávající
víceletý finanční rámec

představuje orientační přehled, aniž je dotčena budoucí dohoda o VFR.

3.2.2. Odhadovaný dopad na prostředky agentury EMSA

- Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků.
- Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

Částky v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Uveďte cíle a výstupy ↓	Druh ³⁶	Průměrné náklady	Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)						CELKEM		
			Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Celkový počet	Náklady celkem	
SPECIFICKÝ CÍL č. 1 ³⁷ ...																			
– Výstup																			
– Výstup																			
– Výstup																			
Mezisosoučet za specifický cíl č. 1																			
SPECIFICKÝ CÍL č. 2 ...																			
– Výstup																			
Mezisosoučet za specifický cíl č. 2																			
NÁKLADY CELKEM																			

Částky případně odrážejí součet příspěvku Unie agentuře a dalších příjmů agentury (poplatků a plateb).

³⁶ Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

³⁷ Popsaný v bodě 1.4.2. „Specifické cíle...“.

3.2.3. Odhadovaný dopad na lidské zdroje agentury EMSA

3.2.3.1 Souhrn

- Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.
- Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa) Částky případně odrážejí součet příspěvku Unie agentuře a dalších příjmů agentury (poplatků a plateb).

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

Dočasní zaměstnanci (třídy AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Dočasní zaměstnanci (třídy AST)					
Smluvní zaměstnanci					
Vyslání národní odborníci					

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

Dopad na rozpočet přesahující stávající víceletý finanční rámec představuje orientační přehled, aniž je dotčena budoucí dohoda o VFR.

Požadavky na zaměstnance (FTE):

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

Dočasní zaměstnanci (třídy AD)	2	2	2	2	2
Dočasní zaměstnanci (třídy AST)					
Smluvní zaměstnanci					
Vyslání národní odborníci					

CELKEM	2	2	2	2	2
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

Dopad na rozpočet přesahující stávající víceletý finanční rámec představuje orientační přehled, aniž je dotčena budoucí dohoda o VFR.

Agentura EMSA zahájí přípravu nábory, jakmile bude návrh přijat. Náklady jsou odhadovány na základě předpokladu, že 2 pracovníci na plný pracovní úvazek budou přijati k 1. červenci 2025. V prvním roce je tedy zapotřebí pouze 50 % nákladů na lidské zdroje.

3.2.3.2 Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů pro mateřské GŘ

- Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.
- Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

Odhad vyjádřete v celých číslech (nebo zaokrouhlete nejvýše na jedno desetinné místo)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)		
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)							
20 01 02 01 a 20 01 02 02 (v ústředí a v zastoupeních Komise)							
20 01 02 03 (při delegacích)							
01 01 01 01(v nepřímém výzkumu)							
10 01 05 01 (v přímém výzkumu)							
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE)³⁸							
20 02 01 (SZ, VNO, ZAP z celkového rámce)							
20 02 03 (SZ, MZ, VNO, ZAP a MOD při delegacích)							
Rozpočtová položka (položky) (upřesněte) ³⁹	– v ústředí ⁴⁰						
	– při delegacích						
01 01 01 02 (SZ, VNO, ZAP v nepřímém výzkumu)							
10 01 05 02 (SZ, VNO, ZAP v přímém výzkumu)							
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)							
CELKEM							

³⁸ SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

³⁹ Dílčí strop na externí zaměstnance financované z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).

⁴⁰ Zejména pro fondy politiky soudržnosti EU, Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EZFRV) a Evropský námořní, rybářský a akvakulturní fond (ENRAF).

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeobsazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	
Externí zaměstnanci	

Popis výpočtu nákladů na jednotky FTE by měl být zahrnut v příloze V oddíle 3.

3.2.4. Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem

- Návrh/podnět je v souladu se stávajícím víceletým finančním rámcem.
- Návrh/podnět si vyžádá úpravu příslušného okruhu víceletého finančního rámce.

Úkoly přidělené agentuře EMSA si vyžádají úpravu rozpočtové položky pro roční příspěvek agentuře (02 10 02) v rámci stávajícího víceletého finančního rámce. Navýšení prostředků pro agenturu EMSA bude vyváжено kompenzačním snížením plánovaných výdajů v rámci programu CEF Doprava (02 03 01) v rámci stávajícího víceletého finančního rámce. Dopad na rozpočet přesahující stávající víceletý finanční rámec představuje orientační přehled, aniž je dotčena budoucí dohoda o VFR.

- Návrh/podnět vyžaduje použití nástroje pružnosti nebo změnu víceletého finančního rámce⁴¹.

Upřesněte, co se požaduje, příslušné okruhy a rozpočtové položky a odpovídající částky.

3.2.5. Příspěvky třetích stran

- Návrh/podnět nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.
- Návrh/podnět počítá se spolufinancováním podle následujícího odhadu:

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			Celkem
Upřesněte spolufinancující subjekt								
Spolufinancované prostředky CELKEM								

⁴¹ Viz články 12 a 13 nařízení Rady (EU, Euratom) č. 2093/2020 ze dne 17. prosince 2020, kterým se stanoví víceletý finanční rámec na období 2021–2027.

3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

– Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.

– Návrh/podnět má tento finanční dopad:

na vlastní zdroje

na jiné příjmy

uved'te, zda je příjem účelově vázán na výdajové položky

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Příjmová položka:	rozpočtová	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu ⁴²					
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	
Článek								

U účelově vázaných různých příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

Upřesněte způsob výpočtu dopadu na příjmy.

⁴² Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 20 % nákladů na výběr.