EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 1.6.2023
COM(2023) 270 final

2023/0164 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 2009/18/ES, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy

(Text s významem pro EHP)

{SEC(2023) 201 final} - {SWD(2023) 145 final} - {SWD(2023) 146 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Tento návrh se týká změny směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/18/ES ze dne 23. dubna 2009, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy a kterou se mění směrnice Rady 1999/35/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES[1].

Směrnice 2009/18/ES (dále jen „směrnice“) stanoví systém bezpečnostních vyšetřování s cílem poučit se z námořních nehod a zabránit jejich opakování. Námořní nehody spadající do oblasti působnosti této směrnice jsou vyšetřovány s cílem zlepšit námořní bezpečnost a chránit mořské prostředí.

Komise provedla v roce 2018 v rámci svého Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT) a programu zlepšování právní úpravy hodnocení *ex post*[2] a kontrolu účelnosti právních předpisů v námořní dopravě[3]. Na jejich základě dospěla k závěru, že ačkoli směrnice z velké části dosáhla svých cílů a přinesla EU přidanou hodnotu, vyžaduje aktualizaci a určité zlepšení. Obecným cílem revize směrnice je zlepšit námořní bezpečnost a ochranu mořského prostředí. Současný regulační rámec EU by měl být aktualizován tak, aby i) byla v případech, kdy je to nezbytné a přiměřené, zachována pravidla EU; ii) aby bylo zaručeno jejich správné uplatňování a iii) aby se zamezilo veškerému překrývání povinností a vzniku nesrovnalostí mezi různými právními předpisy. Zastřešujícím cílem je vytvořit jasný, jednoduchý a aktuální právní rámec, který zvýší celkovou úroveň bezpečnosti.

Na lodě provozující mezinárodní plavby, které zahrnují i plavby mezi členskými státy, se použijí mezinárodní úmluvy a některá pravidla EU. Povinnost vyšetřovat námořní nehody nebo mimořádné události při plavbě vychází z Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu[4] (UNCLOS), která ukládá státu vlajky povinnost provádět vyšetřování.

Mezinárodní námořní organizace (IMO) následně vypracovala předpis pro vyšetřování nehod (Casualty Investigation Code)[5]. Tento předpis vyžaduje, aby bylo provedeno bezpečnostní vyšetřování nehod, při nichž došlo k úplné ztrátě lodi, úmrtí nebo vážnému poškození životního prostředí. Doporučuje rovněž, aby stát vlajky dotčené lodi provedl vyšetřování dalších námořních nehod a mimořádných událostí, pokud se považuje za pravděpodobné, že by z toho vyplynuly informace, které by bylo možno využít k předcházení nehodám v budoucnosti.

Opatření EU v oblasti námořní bezpečnosti tento mezinárodní rámec současně doplňují i provádějí. Provedení pravidel IMO do právního systému EU umožňuje napadnout tato ustanovení u Evropského soudního dvora a zajišťuje jejich jednotné prosazování v celé EU.

Směrnice překračuje rámec předpisu IMO o nehodách tím, že ukládá členským státům povinnost zřídit nezávislé orgány pro vyšetřování nehod a ve svých vnitrostátních právních předpisech stanovit, že

---

1 Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 114.
2 SWD(2018) 232 final.
3 SWD(2018) 228 final.
4 https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm
5 Předpis o mezinárodní normách a doporučených postupech pro bezpečnostní vyšetřování námořních nehod nebo námořních mimořádných událostí (Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident) (dále jen „předpis pro vyšetřování nehod“)

těmto orgánům pro vyšetřování nehod budou oznamovány námořní nehody a mimořádné události[6]. Orgány pro vyšetřování nehod by měly vyšetřovat nehody v závislosti na jejich závažnosti, přičemž v případě „velmi vážných námořních nehod“[7] je vyšetřování povinné. Směrnice se vztahuje na více typů plavidel než předpis IMO, včetně rybářských plavidel o délce nejméně 15 metrů a za určitých okolností také rekreačních jachet a rekreačních plavidel. Směrnice rovněž stanoví, že při provádění vyšetřování je uplatňována společná metodika, a upřesňuje podmínky pro provádění souběžných/společných vyšetřování. Směrnice vyžaduje, aby orgány pro vyšetřování nehod zveřejňovaly zprávy o provedených vyšetřováních (zprávy o bezpečnostním vyšetřování). Měly by rovněž oznamovat Komisi námořní nehody a mimořádné události prostřednictvím databáze (Evropské informační platformy pro námořní nehody – EMCIP), kterou za tímto účelem zřídila a spravuje Evropská agentura pro námořní bezpečnost[8] (EMSA).

Kontrola účelnosti v rámci programu REFIT a kontrola účelnosti právních předpisů v námořní dopravě z roku 2018 zdůraznily potřebu zajistit soudržnost regulačního rámce ve všech členských státech a účinné, jednotné a harmonizované prosazování mezinárodních závazků. Obecně byly jako problematické uváděny nedostatky ve stávající směrnici a v jejím provádění členskými státy kvůli problémům v oblasti zdrojů, personálu a odborných znalostí.

Kromě nezbytnosti aktualizovat tuto směrnici tak, aby zohledňovala právní, environmentální a technologické změny, k nimž došlo v době od jejího přijetí, je nezbytné zohlednit i zkušenosti získané při jejím provádění. Při hodnocení *ex post* byly zmíněny i nepoužitelnost *acquis v* oblasti námořní bezpečnosti na určitou kategorii plavidel (rybářská plavidla) působících ve vodách EU a závažné obavy o bezpečnost tohoto druhu plavidel.

S ohledem na výsledky hodnocení *ex post* a kontroly účelnosti právních předpisů v námořní dopravě a s obecným cílem zlepšit bezpečnost a ochranu životního prostředí a zároveň zjednodušit regulační rámec EU a pomoci členským státům při plnění jejich mezinárodních a unijních regulačních povinností byl vypracován návrh na změnu směrnice 2009/18/ES. Konkrétními cíli této revize jsou:

– Ochrana rybářských plavidel, jejich posádek a životního prostředí. Stávající oblast působnosti směrnice nezahrnuje menší rybářská plavidla o délce menší než 15 metrů, což znamená, že nehody, při nichž došlo ke smrtelným zraněním a ztrátě plavidel, nejsou systematicky a harmonizovaně vyšetřovány v rámci celé Evropské unie.

– Vyjasnit definice a právní text tak, aby orgány členských států pro vyšetřování nehod vyšetřovaly všechny nehody, které je třeba vyšetřit, včas a harmonizovaným způsobem.

– Zvýšit schopnost orgánů pro vyšetřování nehod provádět včasná, odborná a nezávislá vyšetřování nehod (a podávat o nich zprávy), a to včetně vyšetřování týkajících se paliv a technologií z obnovitelných zdrojů a nízkouhlíkových paliv a technologií.

– Aktualizovat řadu informací a odkazů na příslušné právní předpisy EU a nařízení IMO s cílem zajistit jasnost a konzistentnost.

---

6 Tato povinnost se vztahuje na nehody a mimořádné události, které se týkají lodí plujících pod vlajkou jednoho z členských států, nebo k nimž došlo v teritoriálních mořích a vnitřních vodách členských států, nebo které se dotýkají jiných významných zájmů členských států. Teritoriální moře je pásmo pobřežních vod do vzdálenosti 12 námořních mil (22 km) od základní linie (obvykle střední čára odlivu) pobřežního státu. Vnitřní vody jsou vody prostírající se směrem k pevnině od základní linie teritoriálních vod daného státu. Vnitřní vody mohou zahrnovat řeky a kanály, jakož i přístavy a přístaviště (článek 6 směrnice pro vyšetřování nehod).

7 Podle definice v předpisu IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí, na nějž odkazuje čl. 3 odst. 2 písm. b) směrnice pro vyšetřování nehod.

8 www.emsa.europa.eu

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

Návrh je plně v souladu se směrnicí 2009/16/ES o státní přístavní inspekci[9] a se směrnicí 2009/21/ES[10] o požadavcích na stát vlajky. Všechny tyto tři směrnice, které se mění současně, musí být ve vzájemném souladu a jakákoli navrhovaná změna jedné z nich musí zohlednit zbývající dvě směrnice a širší mezinárodní regulační prostředí. Zkušenosti získané z bezpečnostních vyšetřování a bezpečnostní doporučení, která z nich vyplývají, mohou státům vlajky a uznaným subjektům, které jednají jejich jménem, pomoci zlepšit bezpečnostní profil plavidel spadajících do jejich odpovědnosti.

- **Soulad s ostatními politikami EU**

Návrh je součástí 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 změny, stejně jako návrhy změny ostatních směrnic o námořní bezpečnosti, je rovněž součástí širšího *acquis* v oblasti námořní bezpečnosti, které zahrnuje prvky, jako je kontrolní a informační systém EU pro provoz plavidel (SafeSeaNet)[11], zřizovací nařízení agentury EMSA[12], směrnice o bezpečnosti rybářských plavidel[13], právní předpisy EU týkající se uznaných subjektů[14], rámcová směrnice o strategii pro mořské prostředí[15] a další právní předpisy EU v oblasti životního prostředí[16], a má s nimi významné interakce.

Tento návrh je v souladu s cílem klimatické neutrality EU do roku 2050 stanoveným v čl. 2 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119[17], kterým se stanoví rámec EU pro dosažení klimatické neutrality, a přispívá k němu.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

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

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

Vzhledem k tomu, že nástroje pro mezinárodní vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy jsou podle čl. 3 odst. 2 SFEU ve výlučné pravomoci EU, zásada subsidiarity se nevztahuje ani na tyto nástroje, ani na předpisy EU, kterými se tyto dohody provádějí. I kdyby tomu tak nebylo, členské státy jednající samostatně by nebyly schopny řešit všechny zjištěné problémy, a pokud by tak učinily, vedlo

---

9 Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57.

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

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

12 Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1.

13 Úř. věst. L 34, 9.2.1998, s. 1.

14 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).

15 Úř. věst. L 164, 25.6.2008, s. 19.

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

17 Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1.

by to k roztříštěnosti právních předpisů a možnému narušení vnitřního trhu. Aby se zabránilo takové roztříštěnosti právního rámce, je třeba přijmout opatření na úrovni EU.

Směrnice se týká všech členských států jako států vlajky, pobřežních států nebo států s významným zájmem.

- **Proporcionalita**

Návrh byl vypracován tak, aby držel krok s nejnovějším mezinárodním vývojem a řešil výsledky výše uvedených činností v rámci programu REFIT. Komise rovněž provedla posouzení dopadů, aby určila, posoudila a vyhodnotila alternativní opatření k dosažení týchž cílů.

Cílem navrhované změny je zlepšit námořní bezpečnost. Toho bude dosaženo na základě vyšetřování nehod a poučení se z nich s cílem zabránit podobným nehodám v budoucnu. Rozšíření oblasti působnosti tak, aby se vztahovala na určité druhy nehod týkajících se menších rybářských plavidel, je považováno za přiměřené. Dodatečné náklady, které orgány pro vyšetřování nehod potřebují k vyšetřování velmi vážných námořních nehod týkajících se rybářských plavidel o délce menší než 15 metrů, se jeví jako omezené, zejména ve srovnání s potenciálními zlepšeními v oblasti bezpečnosti. Tato změna zajistí, aby nebyla ohrožena současná vysoká úroveň bezpečnosti, a měla by zlepšit bezpečnost v odvětví rybolovu.

- **Volba nástroje**

Vzhledem k tomu, že je třeba provést pouze několik změn směrnice 2009/18/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**

Kontrola účelnosti ukázala, že klíčové cíle směrnice jsou celkově plněny a zůstávají vysoce relevantní. Kdyby neexistovala směrnice o vyšetřování nehod, pravděpodobně by nevzniklo šestnáct orgánů pro vyšetřování nehod, které byly zřízeny od roku 2009. Před rokem 2009 totiž většina států vedla vyšetřování především pro účely trestního stíhání, pokud je vůbec vedla. Vytvoření orgánů pro vyšetřování nehod podpořilo vyšetřování nehod z bezpečnostních důvodů s důrazem na nezávislost a vypracování bezpečnostních doporučení pro účely předcházení nehodám. Hodnocení dále dospělo k závěru, že směrnice poskytuje jednotný rámec pro vyšetřování námořních nehod, a tím zajišťuje, aby vyšetřování nehod probíhalo jednotným a harmonizovaným způsobem v celé EU.

Závazná povaha směrnice vedla k harmonizovanému podávání zpráv o nehodách a mimořádných událostech vzhledem k nutnosti splnit standardní soubor požadavků. Celkovým závěrem hodnocení založeným na posouzení relevance, účelnosti, efektivnosti, soudržnosti a přidané hodnoty EU bylo, že směrnice do značné míry splnila očekávání a dosáhla přínosů pro celou EU.

Jako problematické však byly obecně uváděny nedostatky stávajícího politického rámce v důsledku problémů v oblasti zdrojů, personálu a odborných znalostí.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Hlavní konzultační činnosti zahrnovaly:

— Tři kola pohovorů se zástupci klíčových zúčastněných stran na úrovni EU organizovaná konzultantem odpovědným za externí podpůrnou studii, která probíhala s přestávkami od února

2021 do listopadu 2021, s cílem shromáždit konkrétní informace, zejména podpořit a upřesnit celkovou definici problémů a potenciální možnosti politiky.

— Cílený průzkum mezi zúčastněnými stranami organizovaný konzultantem odpovědným za externí podpůrnou studii, který probíhal od června do listopadu 2021 a jehož cílem bylo shromáždit konkrétní informace, zejména upřesnit definici problémů a výchozí scénář a pokud možno i posouzení dopadů možných politických opatření.

— Další konzultační činnosti organizované GŘ MOVE a konzultantem odpovědným za externí podpůrnou studii, jejichž cílem bylo shromáždit názory členských států a klíčových zúčastněných stran na jednotlivá politická opatření, jakož i ověřit počáteční i konečné výsledky podpůrné studie pro účely posouzení dopadů zaměřené na kvantifikaci dopadů. Tyto činnosti se uskutečnily během zasedání Výboru EU pro odvětvový sociální dialog o námořní dopravě (16. dubna 2021, 23. září 2021 a 16. prosince 2021), Výboru EU pro odvětvový sociální dialog o mořském rybolovu (29. ledna 2021, 8. března 2021 a 16. listopadu 2021) a Výboru EU pro odvětvový sociální dialog o přístavech (19. listopadu 2021), zasedání Rámce stálé spolupráce orgánů pro vyšetřování nehod (10. března 2021, 18. června 2021, 29. srpna 2021, 22. září 2021 a 7. října 2021), neformální zasedání ředitelů EU/EHP pro námořní dopravu (30. listopadu 2021) a zasedání Výboru EU pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (17. května 2021 a 11. listopadu 2021). Byl rovněž uspořádán závěrečný ověřovací seminář, jehož cílem bylo ověřit závěry podpůrné studie a jehož se zúčastnili zástupci členských států a daného odvětví (20. ledna 2022).

— Vzhledem k vysoce technické povaze spisu neproběhla žádná otevřená veřejná konzultace. Široké veřejnosti však bylo umožněno vyjádřit se k této iniciativě prostřednictvím oznámení na internetových stránkách GŘ MOVE a funkční e-mailové schránky zřízené přímo pro tyto účely. Byl obdržen jeden příspěvek od sdružení majitelů plavidel týkající se vyšetřování nehod, který uvítal snížení administrativní zátěže a možnou podporu orgánů pro vyšetřování nehod ze strany agentury EMSA.

Informace shromážděné od zúčastněných stran měly klíčový význam, neboť umožnily Komisi upřesnit koncepci možností politiky tak, aby posoudila jejich hospodářské, sociální a environmentální dopady, porovnala je a určila, která z možností by pravděpodobně maximalizovala poměr přínosů a nákladů pro společnost a zajistila účinnější a účelnější mechanismus vyšetřování námořních nehod v celé EU. Zjištění z těchto procesů doplnila analýzu podkladů provedenou v rámci externí podpůrné studie.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Tento přezkum vychází především z údajů shromážděných během hodnocení *ex post* v roce 2018 a z výše uvedené kontroly účelnosti námořní dopravy.

Kromě shromážděných údajů a konzultace si příprava tohoto návrhu vyžádala vstup ze strany technických a právních odborníků v souvislosti s konkrétní formulací technických definic a návrhem jasného právního znění. Tyto odborné znalosti byly shromážděny v rámci Komise, agentury EMSA a v rámci stálé spolupráce orgánů pro vyšetřování nehod. Podrobnosti jsou uvedeny v pracovním dokumentu útvarů Komise, který je přiložen k tomuto návrhu.

- **Posouzení dopadů**

Návrh je založen na výsledcích posouzení dopadů, které vycházelo z podpůrné studie vypracované externím konzultantem se specifickými znalostmi v této oblasti.

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

1) potřeba sladění s mezinárodními nástroji a vyjasnění problematických nebo nejednoznačných definic;

2) rozsah podpory agentury EMSA členským státům při plnění jejich povinností v oblasti podávání zpráv a vyšetřování podle směrnice a mezinárodního práva;

3) potenciál pro řešení specifického problému nehod týkajících se menších rybářských plavidel.

Tyto zásady jsou zohledněny v níže uvedených cílech politiky.

Možnost A navrhuje několik změn směrnice s cílem zlepšit námořní bezpečnost a zabránit znečištění. V rámci této možnosti by oblast působnosti zůstala stejná a orgány pro vyšetřování nehod (nyní přejmenované na „orgány pro námořní bezpečnostní vyšetřování“ v souladu s terminologií IMO) by měly i nadále stejnou flexibilitu, kterou mají v současnosti. Pokud jde o otázku rybářských plavidel, tato možnost navrhuje neregulační opatření, která členským státům doporučí podávat zprávy o velmi vážných námořních nehodách. Tato možnost politiky stejně jako všechny ostatní vyžaduje zavedení systému řízení kvality, který zajistí účinné řízení zdrojů jednotlivých orgánů pro vyšetřování a přesnost zpráv o bezpečnostním vyšetřování.

Možnost B usiluje o větší vyvážení harmonizace prostřednictvím jasněji formulovaných definic s omezeným dodatečným požadavkem na menší rybářská plavidla. Pokud jde o rybářská plavidla, směrnice by byla pozměněna tak, aby obsahovala povinnost členských států podávat platformě EMCIP zprávu o veškerých úmrtích a ztrátách plavidel v souvislosti s rybářskými plavidly o délce menší než 15 metrů. Otázky sladění a vyjasnění by byly řešeny změnou směrnice. Pokud jde o pomoc orgánům členských států pro vyšetřování při provádění vyšetřování nehod (a podávání zpráv o nich), podpůrná úloha agentury EMSA se nerozšiřuje nad rámec toho, co je v současné době stanoveno ve stávajících právních předpisech. Zátěž orgánů pro vyšetřování spojená s podáváním zpráv se poněkud snižuje rozšířením okruhu příslušných orgánů, které mohou podávat zprávy do databáze.

Možnost C je nejambicióznější z hlediska zvýšených administrativních a vyšetřovacích požadavků na orgány pro vyšetřování. Pokud jde o rybářská plavidla, ukládá tato možnost orgánům pro vyšetřování nejen povinnost podávat zprávy o úmrtích a ztrátách menších rybářských plavidel, ale také provést alespoň předběžné zhodnocení s cílem určit, zda lze vyvodit ponaučení a zda je třeba provést vyšetřování v plném rozsahu. Posouzení dopadů dospělo k závěru, že nejúčinnější, a tudíž upřednostňovanou možností politiky je možnost C. Přestože je možnost C spojena s nejvyššími dodatečnými náklady, bude mít s ohledem na náklady a přínosy největší dopad z hlediska zlepšení námořní bezpečnosti.

K tomuto návrhu je připojena zpráva o posouzení dopadů[18], jejíž návrh byl předložen Výboru pro kontrolu regulace (RSB) v dubnu 2022. Výbor pro kontrolu regulace vydal kladné stanovisko a zpráva o posouzení dopadů byla revidována v souladu s doporučeními Výboru pro kontrolu regulace; připomínky Výboru pro kontrolu regulace jsou řešeny v pracovním dokumentu útvarů Komise, který je připojen k tomuto legislativnímu návrhu.

[18] SWD(2023) 145.

- **Uplatnění zásady „jeden přijmout – jeden zrušit“**

Neočekávají se žádné další administrativní náklady pro podniky ani občany.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Tato iniciativa má rozměr REFIT, pokud jde o sladění a zjednodušení právních předpisů v oblasti bezpečnosti, zlepšení bezpečnostního profilu zejména v segmentu malých rybářských plavidel, a rovněž o pomoc orgánům členských států pro vyšetřování nehod při plnění jejich zpravodajských a vyšetřovacích funkcí.

Upřednostňovaná možnost politiky navíc obsahuje prvky zjednodušení, neboť zvýší účinnost vnitrostátních orgánů pro vyšetřování nehod tím, že jim poskytne jasné informace o tom, kdy jsou povinny provést vyšetřování. Orgány pro vyšetřování nehod již nebudou muset provádět předběžné zhodnocení vážných nehod a budou moci delegovat možnost vkládat údaje do databáze EMCIP na jiné příslušné orgány. Poskytování doplňkové pomoci agentury EMSA těm orgánům pro vyšetřování nehod, které požádají o provozní podporu, by mělo rovněž zlepšit kvalitu i kvantitu prováděných vyšetřování a zvýšit jejich harmonizaci a standardizaci v celé EU.

- **Základní práva**

Návrh nemá žádné důsledky z hlediska ochrany základních práv.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Odhadované dodatečné roční náklady pro rozpočet EU činí přibližně 1,88 milionu EUR ročně v roce 2030 a 1,93 milionu EUR ročně v roce 2050. Dopad návrhu na rozpočet je podrobněji popsán v legislativním finančním výkazu, který je pro informaci připojen 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 úlohu v tomto procesu plní agentura EMSA, protože odpovídá za vývoj a provoz elektronických datových systémů pro námořní dopravu.

Provádění lze monitorovat prostřednictvím monitorování databáze EMCIP Komisí a/nebo agenturou EMSA s cílem ověřit, zda jsou vyšetřování prováděna včas a účinně a zda jsou do databáze nahrávány oznamované údaje o námořních nehodách nebo mimořádných událostech podle přílohy II směrnice a zprávy o bezpečnostních vyšetřováních. Agentura EMSA rovněž provádí cykly návštěv v členských státech za účelem ověření operací na místě v rámci své podpůrné role pro Komisi[19]. Členské státy budou povinny mít systém řízení kvality s cílem osvědčit, že jejich organizace, politiky, procesy, zdroje

[19] EMSA provádí tyto návštěvy podle článku 3 nařízení (ES) č. 1406/2002, kterým se zřizuje Evropská agentura pro námořní bezpečnost, v rámci svých hlavních úkolů; proto se neočekává, že vzniknou jakékoli dodatečné náklady.

a dokumentace jsou vhodné k dosažení jejich cílů. Tento systém bude muset být certifikován a následně podrobován pravidelnému auditu. Aby si orgány pro vyšetřování mohly zachovat svou certifikaci systému řízení kvality, budou povinny sdílet s Komisí / agenturou EMSA výsledky každoročních auditů prováděných akreditovaným subjektem.

Vzhledem k tomu, že úplný cyklus plánovaných prováděcích návštěv agentury EMSA má podle plánu trvat 5 let[20], navrhuje se, aby byl cyklus hodnocení směrnice stanoven v desetiletých intervalech.

- **Informativní dokumenty (u směrnic)**

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

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Článek 1 návrhu pozměňující směrnice tvoří její hlavní část a obsahuje změny řady ustanovení směrnice 2009/18/ES.

Dodržování předpisu IMO pro vyšetřování nehod

Řada definic a odkazů je aktualizována s cílem zohlednit změny mezinárodního regulačního prostředí. Konkrétně se aktualizuje odkaz na předpis IMO pro vyšetřování nehod; aktualizuje se rovněž řada definic uvedených v článku 3 směrnice, které je třeba chápat v souladu s definicemi obsaženými v předpisu IMO pro vyšetřování nehod, a v čl. 3 odst. 3 se zrušuje odkaz na vážné nehody, který byl z předpisu IMO o nehodách vypuštěn. Několik dalších změn bylo provedeno v právních ustanoveních navazujících na předpis IMO o nehodách, zejména změna pojmu „vyšetřovací orgán“ na „orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování“.

Podstatné změny směrnice jsou uvedeny níže.

Účel a oblast působnosti

V bodě 2 se zrušuje čl. 2 písm. d), čímž se částečně rozšiřuje oblast působnosti směrnice na všechna rybářská plavidla, včetně plavidel o délce menší než 15 metrů.

Definice

Bod 3 rovněž aktualizuje řadu definic, které jsou problematické nebo odkazují na zastaralé právní předpisy EU. Zaprvé jsou aktualizovány odkazy na „loď typu ro-ro“ a „vysokorychlostní osobní plavidlo“, aby se zohlednily změny v právních předpisech EU, a délka rybářského plavidla je stanovena jako celková délka v souladu s článkem 2 nařízení (EU) 2017/1130. Řešena je rovněž otázka zranění, které není smrtelné, avšak vede následně k úmrtí za určitou dobu po události na moři, která je způsobila. Směrnice se mění za účelem poskytnutí jasných pokynů ohledně toho, do kdy by mělo být zahájeno vyšetřování, a tudíž zajištění harmonizovaného přístupu v celé Unii tak, aby obsahovala jednoznačnou lhůtu (tj. 30 dnů poté, co k dané nehodě došlo, stejně jako u jiných druhů dopravy).

Povinnost vyšetřovat a orgány pro vyšetřování

Bod 5 mění povinnost vyšetřování a stanoví, že pokud jde o velmi vážnou námořní nehodu (ztrátu plavidla a/nebo smrtelnou nehodu) týkající se rybářského plavidla o délce menší než 15 metrů, jsou

[20] 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.

členské státy povinny provést alespoň předběžné zhodnocení s cílem určit, zda by mělo být provedeno bezpečnostní vyšetřování.

Dále vzhledem k tomu, že byl na úrovni IMO zrušen pojem „vážná nehoda“, ruší se rovněž povinnost provést předběžné zhodnocení těchto nehod vyžadovaná směrnicí, která z něho vyplývá. A konečně je směrnice pozměněna tak, aby poskytovala pokyny ohledně nehod, k nimž dojde v souvislosti s loděmi v přístavu.

Bod 8 stanoví, že členské státy musí zavést systém řízení kvality pro svůj orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování. Toto opatření by mělo zlepšit kvalitu vyšetřování nehod, řízení dostupných zdrojů s ohledem na pracovní zátěž a zejména vypracované zprávy. Obdobná povinnost existuje ve vztahu ke správě prováděné státem vlajky podle čl. 8 odst. 1 směrnice 2009/21/ES o požadavcích na stát vlajky.

Evropská databáze pro námořní nehody

Bod 14 se týká oznamovacích povinností členských států, pokud jde o Evropskou informační platformu pro námořní nehody (EMCIP). Jsou zde provedeny dvě změny; zaprvé jsou specifikovány jejich povinnosti ohledně velmi vážných námořních nehod týkajících se rybářských plavidel o délce menší než 15 metrů. Zadruhé je směrnice upravena tak, aby všechny námořní nehody a mimořádné události s výjimkou velmi vážných námořních nehod mohl platformě EMCIP oznámit řádně určený příslušný orgán členského státu, který není orgánem pro námořní bezpečnostní vyšetřování. V současné době může platformě EMCIP podávat oznámení pouze orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování, což některé členské státy považují za zátěž z hlediska zdrojů. Možnost vkládat údaje do databáze EMCIP by kromě toho měla mít i agentura EMSA a Komise. Tím se orgánům pro vyšetřování uvolní kapacita na to, aby se mohly soustředit na své vyšetřovací funkce, a zohlední se skutečnost, že orgány pro vyšetřování nemají vždy přístup k tomuto druhu správy údajů, neboť příslušné statistiky shromažďují, používají a spravují jiné příslušné orgány v témže členském státě.

Podpora a odborná příprava ze strany agentury EMSA

Bod 15 stanoví možnosti agentury EMSA ohledně poskytování podpory orgánům členských států EU pro vyšetřování, která jim umožní lépe plnit povinnosti, jež jim ukládá směrnice. Řada orgánů pro vyšetřování nehod nemá dostatek zdrojů, aby si mohly dovolit odborníka na každý specializovaný obor. Na základě tohoto ustanovení by agentura EMSA mohla dát k dispozici skupinu odborníků z různých oborů, kteří by mohli poskytovat služby kterémukoli orgánu pro vyšetřování, který o to požádá. Rovněž specializované vybavení může být velmi drahé a většina orgánů pro vyšetřování nehod nemá k dispozici dostatečný rozpočet na to, aby takové vybavení mohla přímo vlastnit. Agentura EMSA by proto mohla poskytnout specializované nástroje a vybavení, které by bylo možno zapůjčit nebo poskytnout orgánům pro vyšetřování. Díky tomu by bylo možné toto vybavení zajišťovat centrálně namísto toho, aby si je musel každý orgán pro vyšetřování zajišťovat samostatně. To by umožnilo úspory z rozsahu v rámci celé Unie.

Pokud jde o odbornou přípravu, agentura EMSA by mohla sehrát určitou roli při zvyšování povědomí o vývoji, šíření informací a organizování diskusí a vzdělávacích kurzů na témata, jako jsou například paliva z obnovitelných zdrojů a nízkouhlíková paliva, nové digitální technologie a příslušný vývoj na úrovni IMO. Kromě toho by agentura EMSA mohla poskytovat specializovanou odbornou přípravu v oblasti používání vyšetřovacích technologií, vybavení a nových technologií souvisejících s vývojem v námořní dopravě.

Zmocnění k provádění změn

Bod 17 uvádí, že i když odkaz na předpis IMO o nehodách odkazuje na nejaktuálnější verzi, vztahuje se na něj standardní doložka o zákazu snížení úrovně právní ochrany. To znamená, že pokud dojde ke změnám na mezinárodní úrovni, normy v nástroji EU zůstanou zachovány alespoň na současné úrovni.

Přezkum provádění právních předpisů a zrušení jiných právních předpisů EU

Bod 18 stanoví, že deset let po přijetí pozměněné směrnice provede Komise přezkum jejího provádění, přičemž zohlední dobu nezbytnou pro provedení a skutečnost, že přezkumný cyklus návštěv agentury EMSA u členských států obvykle trvá nejméně pět let.

Bod 19 stanoví zrušení nařízení Komise (EU) č. 1286/2011 ze dne 9. prosince 2011, kterým se přijímá společná metodika vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí. IMO přijala dne 4. prosince 2013 pokyny na pomoc vyšetřovatelům při provádění předpisu pro vyšetřování nehod (Guidelines to assist investigators in the implementation of the Casualty Investigation Code (rezoluce A.1075(28)), které stanoví podrobnou metodiku pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí. Společná metodika stanovená v nařízení Komise (EU) č. 1286/2011 proto již není zapotřebí.

2023/0164 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 2009/18/ES, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy

(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,

po předložení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[21],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[22],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/18/ES[23] stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy a pro systém bezpečnostního vyšetřování. Námořní nehody, které spadají do oblasti působnosti této směrnice, jsou vyšetřovány nezávislými orgány pro vyšetřování zřízenými v členských státech s cílem zlepšit námořní bezpečnost a chránit mořské prostředí na základě poučení z minulých nehod s cílem zabránit jejich opakování v budoucnosti.

2) Od vstupu směrnice 2009/18/ES v platnost došlo ke změnám mezinárodního regulačního prostředí i technologického vývoje. Je třeba zohlednit tyto změny a vývoj, jakož i zkušenosti získané při provádění směrnice 2009/18/ES.

3) Směrnice 2009/18/ES odkazuje na řadu právních textů přijatých Mezinárodní námořní organizací (IMO), které byly od jejího vstupu v platnost zrušeny, změněny nebo revidovány. „Předpis IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí“ (rezoluce IMO A.849(20) ze dne 27. listopadu 1997), který byl zrušen předpisem o mezinárodních normách a doporučených postupech pro bezpečnostní vyšetřování námořních nehod nebo námořních mimořádných událostí (Code of the International Standards and Recommended practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident) (dále jen „předpis pro vyšetřování nehod“) (rezoluce MSC 255(84) ze dne 16. května 2008) s rezolucí A.1075(28)

[21] Úř. věst. C , , s. .
[22] Úř. věst. C , , s. .
[23] Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 114.

Pokyny na pomoc vyšetřovatelům při provádění předpisu pro vyšetřování nehod (Guidelines to Assist Investigators in the Implementation of the Casualty Investigation Code) MSC.255(84)).

4) Předpis IMO pro vyšetřování nehod zavádí nové definice, jako je například definice „orgánu pro námořní bezpečnostní vyšetřování“, zatímco jiné pojmy se zrušují, například „vážná nehoda“. Tyto změny by měly být začleněny do směrnice 2009/18/ES.

5) Směrnice 2009/18/ES rovněž odkazuje na oběžník IMO MSC/MEPC. 3/Circ.3 z roku 2008, který byl nahrazen oběžníkem MSC-MEPC. 3/circ.4/rev.1 Revidované harmonizované postupy pro podávání zpráv o námořních nehodách a mimořádných událostech (Reports on Marine Casualties and Incidents Revised Harmonized Reporting Procedures) ze dne 18. listopadu 2014.

6) Pokyny IMO na pomoc vyšetřovatelům při provádění předpisu pro vyšetřování nehod (A.1075(28)), přijaté dne 4. prosince 2013, poskytují praktické rady pro systematické vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí a umožňují vypracování účinné analýzy a preventivních opatření. Tyto pokyny by měly být začleněny do směrnice 2009/18/ES.

7) V současnosti jsou z oblasti působnosti směrnice 2009/18/ES vyňata rybářská plavidla o délce menší než 15 metrů, a proto jsou vyšetřování námořních nehod těchto rybářských plavidel vedena nesystematicky a nejsou harmonizována. Taková plavidla jsou náchylnější k převrácení a poměrně často dochází k pádům členů posádky přes palubu. Proto je třeba tato rybářská plavidla, jejich posádky i životní prostředí chránit zavedením předběžného zhodnocení velmi vážných námořních nehod týkajících se rybářských plavidel o délce menší než 15 metrů za účelem určení, zda by orgány měly zahájit bezpečnostní vyšetřování.

8) Některé definice uvedené ve směrnici 2009/18/ES nejsou jasné. Definice délky rybářského plavidla by měla být stanovena zejména v případech odlišného přístupu a povinností orgánů pro námořní bezpečnostní vyšetřování na základě délky rybářského plavidla.

9) Předpis IMO o nehodách odkazuje na události nebo sled událostí, k nimž došlo „přímo v souvislosti s provozem lodi“. Tento pojem je předmětem výrazných neshod a je třeba jej vyjasnit. Tyto neshody mají dopad na činnost orgánů pro vyšetřování nehod, zejména pokud jde o nehody v přístavech, možnosti společného vyšetřování a shromažďování údajů o nehodách a vyšetřování.

10) Předpis IMO o nehodách stanoví, že dojde-li k velmi vážné námořní nehodě, je námořní orgán povinen provést vyšetřování. Neexistují však žádné pokyny ohledně toho, jaká doba musí uplynout od nehody k úmrtí, aby se v důsledku tohoto úmrtí jednalo o velmi vážnou námořní nehodu, kterou je proto nutno vyšetřit. Směrnice 2009/18/ES by proto měla takové pokyny poskytnout.

11) Dostupní pracovníci i provozní zdroje orgánů členských států pro námořní bezpečnostní vyšetřování se značně liší, což vede k neúčinnému a nekonzistentnímu podávání zpráv o námořních nehodách a jejich vyšetřování. Komise by proto měla s pomocí Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA) poskytovat vysoce specializovanou analytickou podporu během individuálního vyšetřování (interpersonální dovednosti), jakož i analytické nástroje a vybavení (hardware).

12) S ohledem na výše uvedené skutečnosti by agentura EMSA měla organizovat odbornou přípravu týkající se konkrétních technik a nového vývoje a technologií, které mohou být důležité pro vyšetřování nehod v budoucnosti. Tato odborná příprava by se měla zaměřit mimo jiné na obnovitelná a nízkouhlíková paliva, která jsou obzvláště důležitá s ohledem na

balíček „Fit for 55“, a na automatizaci, jakož i na pravidla obecného nařízení o ochraně osobních údajů (GDPR).

13) Členské státy by měly vyvinout systém řízení kvality pro orgány pro námořní bezpečnostní vyšetřování s cílem zlepšit kvalitu vyšetřování nehod.

14) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení ustanovení této směrnice týkající se seznamu předpisů IMO v oblasti její působnosti by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ([24]).

15) S ohledem na celý monitorovací cyklus návštěv členských států ze strany agentury EMSA za účelem monitorování provádění této směrnice by Komise měla vyhodnotit provádění této směrnice nejpozději do [*deseti let po datu jejího vstupu v platnost uvedeném v článku 23*] 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.

16) V souladu se zásadou proporcionality je pro dosažení základního cíle, kterým je zlepšení námořní bezpečnosti a ochrany mořského prostředí, nezbytné a vhodné stanovit pravidla pro vyšetřování nehod v námořní dopravě. Tato směrnice nepřekračuje rámec toho, co je pro dosažení sledovaných cílů nezbytné, a to v souladu s čl. 5 odst. 4 Smlouvy o Evropské unii.

17) Směrnice 2009/18/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny směrnice 2009/18/ES

Směrnice 2009/18/ES se mění takto:

1) V článku 1 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Cílem vyšetřování prováděných podle této směrnice není určení míry odpovědnosti nebo zavinění. Členské státy nicméně zajistí, aby se orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování (dále jen „orgán pro vyšetřování“) nezdráhal podat úplnou zprávu o příčinách námořní nehody nebo mimořádné události z toho důvodu, že by z nálezů mohlo být vyvozeno zavinění nebo odpovědnost.“

2) Čl. 2 odst. 2 se mění takto:

a) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) lodí bez mechanického pohonu, dřevěných lodí jednoduché konstrukce, rekreačních jachet a plavidel, pokud nejsou využívány pro obchodní účely.“

b) Písmeno d) se zrušuje.

3) Článek 3 se nahrazuje tímto:

[24] 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).

„Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se:

„1. „předpisem IMO pro vyšetřování nehod“ rozumí předpis o mezinárodních normách a doporučených postupech pro bezpečnostní vyšetřování námořních nehod nebo námořních mimořádných událostí (Code of the International Standards and Recommended practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident) obsažený v příloze MSC.255(84) rezoluce Výboru IMO pro námořní bezpečnost v platném znění;

2. „pokyny IMO na pomoc vyšetřovatelům při provádění předpisu pro vyšetřování nehod“ rozumí pokyny přijaté Shromážděním IMO rezolucí A.1075(28) dne 4. prosince 2013;

3. níže uvedené výrazy používají v souladu s definicemi uvedenými v předpise IMO pro vyšetřování nehod:

a) „námořní nehoda“;

b) „velmi vážná námořní nehoda“;

c) „námořní mimořádná událost“;

d) „námořní bezpečnostní vyšetřování“;

e) „orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování“;

f) „stát provádějící námořní bezpečnostní vyšetřování“;

g) „stát s významným zájmem“;

h) „vážné zranění“;

4. „pokyny IMO o spravedlivém zacházení s námořníky v případě námořní nehody“ rozumí pokyny připojené k rezoluci LEG. 3(91) právního výboru IMO ze dne 27. dubna 2006 a schválené správní radou Mezinárodní organizace práce na jejím 296. zasedání ve dnech 12.–16. června 2006;

5. výrazy „loď typu ro-ro“ a „vysokorychlostní osobní plavidlo“ používají v souladu s definicemi uvedenými v článku 2 směrnice (EU) 2017/2110[25];

6. výraz „záznamník cestovních údajů“ (dále jen „VDR“) používá v souladu s definicí uvedenou v rezoluci MSC.333(90) výboru IMO pro námořní bezpečnost v platném znění;

7. „bezpečnostním doporučením“ rozumí jakýkoli návrh včetně návrhu pro účely registrace a kontroly:

a) buď orgánu pro vyšetřování státu, který provádí nebo vede bezpečnostní vyšetřování, založený na informacích vyplývajících z tohoto vyšetřování; nebo případně

[25] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (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, s. 61).

b) Komise, jednající na základě obecných analýz údajů a výsledků provedených bezpečnostních vyšetřování;

8. výraz „délka rybářského plavidla“ používá v souladu s definicí uvedenou v článku 2 nařízení (EU) 2017/1130[26];

9. „smrtelným zraněním“ rozumí zranění, které osoba utrpí při nehodě a které má za následek smrt této osoby do 30 dní ode dne nehody.“

4) Článek 4 se mění takto:

a) v odstavci 1 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) byla nezávislá na trestních nebo jiných souběžných vyšetřováních prováděných za účelem určení míry odpovědnosti nebo zavinění, a aby orgány pro vyšetřování byly schopny podat zprávu o výsledcích námořního bezpečnostního vyšetřování bez pokynů nebo zásahů osob, organizací nebo stran, které mohou být dotčeny jeho výsledkem.“

b) v odstavci 2 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) koordinaci činností jejich příslušných orgánů pro vyšetřování v rozsahu nezbytném ke splnění cílů této směrnice.“

5) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Povinnost provést vyšetřování

1. Každý členský stát zajistí, že orgán pro vyšetřování uvedený v článku 8 provede bezpečnostní vyšetřování po velmi vážných námořních nehodách,

a) které se týkají lodí plujících pod jeho vlajkou, a to bez ohledu na místo, kde k nehodě došlo;

b) k nimž došlo v jeho teritoriálních mořích a vnitřních vodách podle definice v úmluvě UNCLOS bez ohledu na vlajku lodi nebo lodí zúčastněných na nehodě nebo

c) které se dotýkají významného zájmu členského státu bez ohledu na místo nehody nebo vlajku lodi nebo lodí zúčastněných na nehodě.

2. V případě rybářského plavidla o délce menší než 15 metrů provede orgán pro vyšetřování předběžné zhodnocení velmi vážné námořní nehody, aby rozhodl, zda se provede bezpečnostní vyšetřování.

Pokud se orgán pro vyšetřování rozhodne neprovést bezpečnostní vyšetřování velmi vážné námořní nehody týkající se rybářského plavidla o délce menší než 15 metrů, je třeba důvod tohoto rozhodnutí zaznamenat a oznámit v souladu s čl. 17 odst. 3.

3. V rozhodnutích uvedených ve druhém odstavci zohlední orgán pro vyšetřování dostupné důkazy, jakož i to, zda nálezy bezpečnostního vyšetřování mohou vést k předcházení budoucím nehodám nebo mimořádným událostem. V případě jakékoli jiné námořní nehody nebo mimořádné události orgán pro vyšetřování rozhodne, zda bude provedeno bezpečnostní vyšetřování.

[26] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/1130 ze dne 14. června 2017 o vymezení parametrů rybářských plavidel (Úř. věst. L 169, 30.6.2017, s. 1).

4. Rozsah a praktické provedení bezpečnostního vyšetřování určí orgán pro vyšetřování členského státu vedoucího vyšetřování ve spolupráci s rovnocennými orgány členských států s významným zájmem, a to způsobem, který považuje pro dosažení cílů této směrnice za nejúčelnější, a s cílem předcházet budoucím nehodám a mimořádným událostem.

5. Při provádění bezpečnostních vyšetřování se orgány pro vyšetřování řídí pokyny IMO s cílem pomoci vyšetřovatelům při provádění předpisu IMO pro vyšetřování nehod. Vyšetřovatelé se mohou od těchto pokynů odklonit, lze-li podle jejich odborného úsudku prokázat, že je to nezbytné k dosažení cílů vyšetřování. Komise může tyto pokyny změnit pro účely této směrnice s přihlédnutím k významným skutečnostem vyvozeným z bezpečnostních vyšetřování v souladu s postupem uvedeným v článku 19.

6. Při rozhodování o tom, zda k námořní nehodě nebo mimořádné události, k níž došlo na boku lodi, na zakotvené lodi nebo v doku a na níž se podíleli pracovníci na pevnině nebo v přístavu, došlo „přímo v souvislosti s provozem lodi“, a zda tedy podléhá bezpečnostnímu vyšetřování, je třeba věnovat zvláštní pozornost podílu konstrukce lodi, jejího vybavení, postupů, posádky a řízení lodi na prováděné činnosti a jejich významu pro tuto činnost.

7. Bezpečnostní vyšetřování se zahájí neprodleně poté, co došlo k námořní nehodě nebo mimořádné události, nejpozději však do dvou měsíců po ní.

8. Pokud se v průběhu námořního bezpečnostního vyšetřování zjistí nebo vznikne podezření, že byl spáchán trestný čin podle článků 3, 3a, 3b nebo 3c Úmluvy o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby z roku 1988, informuje orgán pro vyšetřování neprodleně orgány pro námořní bezpečnost daného členského státu nebo členských států a kterékoli dotčené třetí země.“

6) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Oznamovací povinnost

Členské státy v rámci svých právních systémů vyžadují, aby jejich orgány pro vyšetřování byly bezodkladně informovány odpovědnými orgány nebo dotčenými stranami, případně oběma, o všech námořních nehodách a mimořádných událostech, které spadají do oblasti působnosti této směrnice.“

7) Článek 7 se mění takto:

a) v odstavci 1 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Provádění souběžných bezpečnostních vyšetřování týchž námořních nehod nebo mimořádných událostí je omezeno na výjimečné případy. V takových případech členský stát sdělí Komisi důvody pro provedení takových souběžných bezpečnostních vyšetřování. Členské státy provádějící souběžná bezpečnostní vyšetřování spolupracují. Zapojené orgány pro vyšetřování si zejména vymění jakékoliv příslušné informace shromážděné během jejich vlastního vyšetřování zejména proto, aby pokud možno dosáhly společného závěru.“

b) vkládá se nový odstavec 1a, který zní:

„1a. Během provádění námořního bezpečnostního vyšetřování by státy s významným zájmem měly v prakticky proveditelné míře pomáhat členskému státu (členským státům) provádějícímu (provádějícím) námořní bezpečnostní vyšetřování s přístupem k

příslušným informacím pro účely námořního bezpečnostního vyšetřování. Vyšetřovateli nebo vyšetřovatelům provádějícím námořní bezpečnostní vyšetřování by měl být rovněž umožněn přístup k vládním vyšetřovatelům, velitelům pobřežních hlídek, provozovatelům služeb lodního provozu, lodivodům a jiným námořním pracovníkům státu s významným zájmem.“

8) Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Orgány pro námořní bezpečnostní vyšetřování

1. Členské státy zajistí, aby za námořní bezpečnostní vyšetřování odpovídal nestranný stálý orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování, jenž má nezbytné pravomoci, dostatečné prostředky a finanční zdroje, aby námořní bezpečnostní vyšetřování byla prováděna náležitě kvalifikovanými vyšetřovateli, kteří jsou způsobilí v záležitostech týkajících se námořních nehod a mimořádných událostí.

Není vyloučeno ani náležité jmenování vyšetřovatelů s nezbytnými odbornými dovednostmi, kteří se budou námořního bezpečnostního vyšetřování účastnit dočasně, ani využívání konzultantů k poskytování odborného poradenství ohledně jakéhokoli aspektu námořního bezpečnostního vyšetřování.

Aby mohl orgán pro vyšetřování provádět bezpečnostní vyšetřování nepodjatým způsobem, musí být nezávislý, pokud jde o jeho organizaci, právní strukturu a rozhodování, na jakékoli straně, jejíž zájmy by mohly být ve střetu s tímto úkolem.

Vnitrozemské členské státy, které nemají lodě ani plavidla plující pod jejich vlajkou, určí nezávislé kontaktní místo pro spolupráci při vyšetřování podle čl. 5 odst. 1 písm. c).

2. Orgán pro vyšetřování zajistí, aby jednotliví vyšetřovatelé měli znalosti a praktické zkušenosti v oblastech patřících k jejich běžným vyšetřovacím povinnostem. Kromě toho orgán pro vyšetřování zajistí v případě nutnosti snadný přístup k příslušným odborným znalostem.

3. Činnosti, jimiž je orgán pro vyšetřování pověřen, mohou být rozšířeny o sběr a analýzu údajů týkajících se námořní bezpečnosti, a to zejména k preventivním účelům, pokud se tyto činnosti nedotknou jeho nezávislosti ani nezakládají jeho odpovědnost v záležitostech regulačních, správních nebo normalizačních.

4. Členské státy v rámci svých vnitrostátních právních systémů zajistí, aby vyšetřovatelům jejich orgánu pro vyšetřování nebo jakéhokoli jiného orgánu pro vyšetřování, na který bylo přeneseno námořní bezpečnostní vyšetřování, případně ve spolupráci s orgány odpovědnými za soudní vyšetřování, byly poskytnuty příslušné informace pro vedení námořního bezpečnostního vyšetřování, a aby proto byli oprávněni:

a) mít přístup do jakékoli příslušné oblasti nebo místa námořní nehody a na jakoukoli loď, vrak nebo konstrukci včetně nákladu, zařízení nebo trosek;

b) zajistit okamžité pořízení soupisu důkazů a řízené vyhledání a přemístění vraku, trosek nebo jiných složek nebo látek za účelem jejich zkoumání nebo analýzy;

c) vyžádat si zkoumání nebo analýzu položek uvedených v písmenu b) a mít volný přístup k výsledkům těchto zkoumání nebo analýz;

d) mít volný přístup k jakýmkoli příslušným informacím a zaznamenaným údajům včetně údajů z VDR týkajícím se lodi, záznamů služeb lodní dopravy, plavby, nákladu, posádky nebo jakýchkoli jiných osob, objektů, podmínek nebo okolností, pořizovat kopie a využívat je;

e) mít volný přístup k výsledkům ohledání těl obětí nebo zkoušek provedených na vzorcích odebraných z těl obětí;

f) vyžádat si výsledky zkoumání osob zapojených do provozu lodi nebo jakýchkoli jiných příslušných osob nebo výsledky zkoušek provedených na vzorcích jim odebraných a mít volný přístup k těmto výsledkům;

g) vyslechnout svědky bez přítomnosti jakékoli osoby, která by mohla mít zájem narušit bezpečnostní vyšetřování;

h) získat záznamy o prohlídkách a příslušné informace, které jsou v držení státu vlajky, vlastníků, klasifikačních společností nebo jakýchkoli jiných příslušných stran, jestliže jsou tyto strany nebo jejich zástupci usazeni v dotyčném členském státě;

i) požádat o pomoc příslušných orgánů příslušných států, včetně vyšetřovatelů státu vlajky a státu přístavu, velitelů pobřežních hlídek, provozovatelů služeb lodního provozu, pátracích a záchranných týmů, lodivodů nebo jiných přístavních nebo námořních pracovníků.

5. Orgánům pro vyšetřování se umožní okamžitě a kdykoli reagovat na oznámení námořní nehody a získat dostatečné zdroje k nezávislému výkonu svých funkcí. Vyšetřovatelé těchto orgánů požívají postavení poskytující jim nezbytné záruky nezávislosti.

6. Orgán pro vyšetřování může spojit své úkoly vyplývající z této směrnice s prací na vyšetřování jiných událostí, než jsou námořní nehody, za podmínky, že tato další vyšetřování neohrozí jeho nezávislost.

7. Do [*datum provedení*] každý členský stát vypracuje, zavede a udržuje systém řízení kvality pro svůj orgán pro vyšetřování. Tento systém kvality by měl být certifikován v souladu s příslušnými mezinárodními normami kvality.“

9) V článku 9 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) veškeré svědecké výpovědi a další prohlášení, hlášení a poznámky zapsané nebo přijaté orgánem pro vyšetřování v průběhu bezpečnostního vyšetřování;“

10) Článek 10 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Členské státy zavedou v úzké spolupráci s Komisí rámec stálé spolupráce, který umožní jejich vnitrostátním orgánům pro vyšetřování vzájemně spolupracovat v rozsahu nezbytném ke splnění cílů této směrnice.“

b) odstavec 3 se mění takto:

a) úvodní pododstavec a písmeno a) se nahrazují tímto:

„3. Orgány členských států pro vyšetřování se v rámci stálé spolupráce dohodnou zejména na nejlepších způsobech spolupráce s cílem:“

„a) umožnit orgánům pro vyšetřování sdílet přístroje, zařízení a vybavení pro technické vyšetřování vraků a lodního vybavení a dalších objektů důležitých pro bezpečnostní

vyšetřování, včetně získávání a vyhodnocování údajů ze záznamníků cestovních údajů a z jiných elektronických přístrojů;“

b) písmena h) a i) se nahrazují tímto:

„h) podporovat spolupráci s orgány třetích zemí pro vyšetřování a s mezinárodními organizacemi pro vyšetřování námořních nehod v oblasti působnosti této směrnice;

i) poskytnout orgánům pro vyšetřování provádějícím bezpečnostní vyšetřování všechny příslušné informace.“

11) Článek 14 se nahrazuje tímto:

„Článek 14

Zprávy o nehodách

1. Na základě bezpečnostních vyšetřování prováděných podle této směrnice se vyhotoví a zveřejní zpráva ve formě vymezené příslušným orgánem pro vyšetřování a v souladu s odpovídajícími oddíly přílohy I.

2. Orgány pro vyšetřování vynaloží veškeré úsilí ke zveřejnění, zejména v námořním odvětví, zpráv uvedených v odstavci 1, včetně svých závěrů nebo případných doporučení do dvanácti měsíců ode dne nehody. Pokud v této lhůtě nelze závěrečnou zprávu vydat, zveřejní se do dvanácti měsíců od data nehody prozatímní zpráva.

3. Orgán pro vyšetřování členského státu vedoucího vyšetřování zašle kopii závěrečné nebo prozatímní zprávy Komisi. Orgán pro vyšetřování vezme v úvahu možná technická vyjádření Komise k závěrečným zprávám, aniž je tím dotčena podstata zjištění, s cílem zlepšit kvalitu zprávy, jak je to pro dosažení cílů této směrnice nejúčelnější.“

12) Článek 15 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Členské státy zajistí, aby byla bezpečnostní doporučení předložená orgány pro vyšetřování náležitě zohledněna těmi, kterým jsou určena, a aby byla případně na jejich základě přijata příslušná opatření v souladu s právem Unie a mezinárodním právem.“

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Orgán pro vyšetřování nebo Komise v případě potřeby formuluje bezpečnostní doporučení na základě obecné analýzy údajů a celkových výsledků provedených bezpečnostních vyšetřování.“

13) V článku 16 se první odstavec nahrazuje tímto:

„Aniž je dotčeno právo orgánu členského státu pro vyšetřování vydat včasnou výstrahu, dospěje-li tento orgán v jakékoli fázi bezpečnostního vyšetřování k názoru, že je nutné učinit naléhavé opatření na úrovni Unie, aby se předešlo nebezpečí nových nehod, bezodkladně informuje Komisi o nutnosti vydat včasnou výstrahu.“

14) Článek 17 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec 2a, který zní:

„2a. Členské státy oznámí Komisi všechny námořní nehody a mimořádné události ve formátu uvedeném v příloze II. V případě rybářských plavidel o délce menší než 15 metrů se vyžaduje pouze podávání zpráv o velmi vážných námořních nehod.“

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Orgány členských států pro vyšetřování oznámí všechny velmi vážné námořní nehody databázi EMCIP. Členské státy mohou rozhodnout o tom, že bude jmenován příslušný vnitrostátní orgán nebo orgány, které budou oznamovat všechny ostatní námořní nehody a mimořádné události, a tento orgán nebo orgány jmenovat. Pokud se Komise dozví o námořní nehodě nebo mimořádné události, rovněž je oznámí databázi EMCIP.“

15) Vkládá se nový článek 17a, který zní:

„Článek 17a

Odborná příprava a operativní podpora

1. Komise usnadňuje rozvoj kapacit a sdílení znalostí v rámci orgánů pro vyšetřování a mezi nimi prostřednictvím poskytování odborné přípravy v oblasti nového právního a technologického vývoje, konkrétních technik a nástrojů a technologií týkajících se lodí a jejich vybavení a provozu.

2. Na žádost orgánů členských států pro vyšetřování a za předpokladu, že nedojde ke střetu zájmů, poskytuje Komise těmto členským státům operativní podporu při provádění jejich bezpečnostních vyšetřování. Tato podpora zahrnuje poskytování specializovaných analytických nástrojů nebo vybavení, jakož i odborných znalostí.“

16) Článek 19 se nahrazuje tímto:

„Článek 19

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS), zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.“

17) v článku 20 se čtvrtý odstavec nahrazuje tímto:

„V souladu s článkem 5 nařízení (ES) č. 2099/2002 mohou být z působnosti této směrnice vyloučeny změny předpisu IMO pro vyšetřování nehod.“

18) Článek 23 se nahrazuje tímto:

„Článek 23

Přezkum provádění

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

19) V článku 24 se doplňuje nový odstavec 3, který zní:

„3. Nařízení Komise (EU) č. 1286/2011 se zrušuje.“

Článek 2

Provedení

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do *[OP: vložte datum: jeden rok ode dne vstupu této pozměňující směrnice v platnost]*.

   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 členským státům.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda*

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ „AGENTURY“

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1 Název návrhu/podnětu

Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se mění směrnice 2009/18/ES, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy

1.2 Příslušné oblasti politik

Mobilita a doprava – námořní

1.3 Návrh se týká:

☐ **nové akce**

☐ **nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci**[27]

☑ **prodloužení stávající akce**

☐ **sloučení jedné či více akcí v jinou/novou akci**

1.4 Cíle

1.4.1 Obecné cíle

Obecným cílem změny směrnice 2009/18/ES je zlepšit námořní bezpečnost a ochranu mořského prostředí tím, že přispěje k plnění 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

Specifické cíle její revize jsou následující:

chránit rybářská plavidla, jejich posádky a životní prostředí. Stávající oblast působnosti směrnice nezahrnuje menší rybářská plavidla o délce menší než 15 metrů. To znamená, že nehody se smrtelnými následky a ztrátami plavidel v tomto segmentu plavidel nejsou v celé Evropské unii systematicky a harmonizovaně vyšetřovány;

vyjasnit definice a právní text tak, aby orgány členských států pro vyšetřování nehod prováděly včasné a harmonizované vyšetření všech nehod, které je třeba vyšetřit;

posílit schopnost orgánů pro vyšetřování nehod provádět včasné, odborné a nezávislé vyšetřování nehod (a podávat o nich zprávy), a to i pokud jde o paliva a technologie z obnovitelných zdrojů a nízkouhlíková paliva a technologie.

[27] 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 poskytne harmonizovaný přístup k bezpečnostním vyšetřováním, a tím zlepší kvalitu vyšetřování prostřednictvím lepší odborné přípravy, lépe koordinovaného a financovaného vyšetřování a využívání systému řízení kvality orgány členských států pro vyšetřování nehod. Výsledky vyšetřování se používají k formulaci bezpečnostních doporučení s cílem zabránit opakování nehod, zachránit životy a zabránit znečištění.

Očekává se rovněž, že návrh zvýší ochranu rybářských plavidel, jejich posádek a životního prostředí tím, že povede ke snížení počtu ztrát na životech a utrpěných zranění.

1.4.4 Ukazatele výkonnosti

Upřesněte ukazatele pro sledování pokroku a dosažených výsledků.

Účinnost navrhované směrnice s ohledem na specifický cíl č. 1 bude určena na základě počtu úmrtí a velmi vážných zranění, počtu ztracených plavidel a počtu případů znečištění moře a jejich vývoje v průběhu času, předložených v rámci Evropské informační platformy pro námořní nehody (EMCIP).

Účinnost navrhované směrnice s ohledem na specifický cíl č. 2 bude určena na základě data nahlášeného platformě EMCIP, horizontálních analýz provedených agenturou EMSA a diskusí na seminářích, jakož i počtu řízení o nesplnění povinnosti v příštích letech.

Účinnost navrhované směrnice s ohledem na specifický cíl č. 3 bude určena na základě horizontální analýzy provedené agenturou EMSA a výsledků každoročních auditů systému řízení kvality, o nichž bude Komise informována.

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 povinna zorganizovat další odbornou přípravu týkající se paliv z obnovitelných zdrojů a nízkouhlíkových paliv (rizika, užívání na palubě, ochrana lodí atd.) na podporu iniciativ, které jsou součástí balíčku „Fit for 55“, ale také ve vztahu k: lidskému faktoru, chování automatizovaných lodí, bezpečnostním analýzám (s cílem podpořit členské státy v lepším využívání údajů o nehodách), forenzním analýzám (fotografie, odběr vzorků atd.), událostem (požár, navigační nehody, poškození zařízení, pracovní činnosti atd.) a pravidlům GDPR.

Agentura EMSA rovněž poskytne operační nástroje a vybavení během jednotlivých vyšetřování, jako jsou například ROV (dálkově řízené podvodní roboty), RPAS (vzdušné bezpilotní prostředky), roboty (např. pro přístup do poškozených oblastí, uzavřených prostor atd.), zařízení VDR (zařízení pro záznam údajů o plavbě), software, jako je například MADAS (Marine Accident Data Analysis Suite); zdroje ad hoc (vědecké laboratoře, testování nádrží); služby ad hoc (3D simulace požáru, ztráta kontejnerů atd.). Tato podpora bude vycházet ze stávajících služeb poskytovaných agenturou EMSA v různých oblastech (viz výše vzdušné bezpilotní prostředky, ponorné bezpilotní prostředky, trénování v oblasti satelitních snímků atd.) a bude poskytována podle zásady „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“. V dlouhodobějším horizontu a v závislosti na zkušenostech s prováděním by byly zdroje EMSA odpovídajícím způsobem upraveny

Agentura EMSA bude nabízet rovněž vysoce specializovanou analytickou podporu během jednotlivých vyšetřování velmi vážných námořních nehod, kterou budou poskytovat „standardní“ odborníci a odborníci „na vysoké úrovni“ z agentury EMSA, mezi něž by mohli patřit mimo jiné behaviorální analytici, psychologové a další specialisté.

Do roku 2025 budou pro účely poskytování provozní a analytické podpory v souvislosti s novými úkoly agentury EMSA 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*):

Akce EU zajišťuje rovné podmínky pro majitele lodí, přístavy i mezi členskými státy. V tomto ohledu má zásadní význam harmonizace vyšetřování na úrovni EU. Vzhledem k mezinárodní povaze námořní dopravy a potřebě koordinovaného a harmonizovaného přístupu k námořní bezpečnosti zabrání akce EU vzniku potenciálně neslučitelné nebo suboptimální nesourodé směsice vnitrostátních opatření s různými požadavky a cíli.

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

Zásah na úrovni EU přinesl výhody, kterých by nebylo možné dosáhnout pouze na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni IMO. Povinnost zřídit nezávislý orgán pro vyšetřování nehod považovala většina zúčastněných stran za hlavní přidanou hodnotu směrnice a téměř polovina orgánů EU pro vyšetřování námořních nehod byla zřízena v reakci na tuto směrnici. Směrnice uvádí právní předpisy EU do souladu s předpisy IMO a překračuje rámec toho, co je požadováno na úrovni IMO; je rovněž světovou špičkou, pokud jde o harmonizované podávání zpráv o nehodách a mimořádných událostech,

1.5.3 Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti

V návaznosti na hodnocení *ex post* v rámci programu REFIT a kontrolu účelnosti právních předpisů v námořní dopravě v roce 2018 byly nedostatky stávajícího politického rámce s problémy v oblasti zdrojů, personálu a odborných znalostí označeny za problematické. Omezené zdroje omezují některé orgány členských států pro vyšetřování nehod při řádném a včasném plnění jejich povinností. To platí zejména pro ty členské státy s malými loďstvy a omezenou činností v námořní dopravě, kde bylo zřízení stálého specializovaného orgánu pro vyšetřování nehod považováno za nepřiměřenou zátěž. Navíc je oslabena schopnost členských států plnit své mezinárodní závazky jako stát vlajky, stát přístavu nebo pobřežní stát ve vztahu k různým směrnicím. Často byly jako problematické z hlediska orgánů pro vyšetřování nehod uváděny problémy v oblasti zdrojů, personálního obsazení a odborných znalostí. Kontrola účelnosti právních předpisů uváděla řadu doporučení týkajících se vyšetřování nehod, která zahrnovala například lepší využívání zdrojů na vnitrostátní úrovni a na úrovni EU včetně sdružování zdrojů na základě úlohy agentury EMSA a podpory poskytované touto agenturou a využívání nárůstu efektivity v důsledku digitalizace a sdílení informací.

Výsledky hodnocení *ex post* se odrážejí v posouzení dopadů připojeném k této iniciativě, které je shrnuto v tabulce č. 1.

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

Navrhovaná revize je klíčovým výstupem sdělení Komise o strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, které stanoví vizi EU ohledně dopravního systému budoucnosti. V této

strategii bylo oznámeno, že Komise plánuje v roce 2021 zahájit rozsáhlý přezkum stávajících právních předpisů o povinnostech státu vlajky, státní přístavní inspekci a vyšetřování nehod (v rámci stěžejní iniciativy 10 – Zlepšení bezpečnosti a zabezpečení dopravy).

Navrhovaná revize vytvoří synergie s dalšími prvky regulačního rámce EU, zejména se směrnicí 2009/16/ES o státní přístavní inspekci a směrnicí 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky.

Návrh je slučitelný se stávajícím víceletým finančním rámcem, ovšem bude vyžadovat úpravu v rámci okruhu 1, pokud jde o roční příspěvek pro EMSA (rozpočtová kompenzace vyrovnávacím snížením plánovaných výdajů v rámci Nástroje pro propojení Evropy – doprava (02 03 01)). Dopad stávajícího návrhu na rozpočet je již zahrnut v rozpočtu 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.

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

Dopad této iniciativy na rozpočet se týká dodatečných zdrojů nezbytných pro stále významnější úlohu agentury EMSA při usnadňování vyšetřování nehod (tj. poskytování vysoce specializované analytické podpory během individuálního vyšetřování, poskytování analytických nástrojů a vybavení během individuálního vyšetřování, sdílení znalostí nebo pořádání odborné přípravy ohledně specifických technik / nástrojů a nového vývoje) podle navrhované směrnice. Jedná se o nové úkoly agentury EMSA, které se stanou trvalými, přičemž nedojde k omezení ani částečnému zrušení úkolů stávajících. Potřebu dalších lidských zdrojů nelze uspokojit reorganizací pracovníků, avšak potřeby dalších rozpočtových prostředků budou uspokojeny na základě kompenzace ze stávajících programů řízených GŘ MOVE v rámci stávajícího víceletého finančního rámce.

Zvýšení prostředků pro agenturu EMSA bude kompenzováno vyrovnávacím snížením plánovaných výdajů v rámci Nástroje pro propojení Evropy – doprava (02 03 01). Dopad stávajícího návrhu na rozpočet je již zahrnut v rozpočtu 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.

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 *[nevztahuje se na tento návrh]*,

– poté plné fungování.

1.7. Předpokládaný způsob plnění rozpočtu[28]

☐ **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 jsou povinny v příslušné lhůtě provést ustanovení této směrnice.

[28] 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 ponese celkovou odpovědnost za provedení navrhované směrnice, jakož i za podávání zpráv Evropskému parlamentu a Radě o provádění a dodržování předpisů členskými státy.

Komise a/nebo agentura EMSA budou monitorovat databázi EMCIP, aby ověřily, zda jsou vyšetřování prováděna včas a účinně a zda jsou zprávy nahrávány do databáze, a to i v případě rybářských plavidel o délce menší než 15 metrů, u nichž budou zjištěny nedostatky v oblasti údajů a bezpečnosti. Konkrétně budou na základě databáze EMCIP monitorovány ukazatele týkající se počtu úmrtí a velmi vážných zranění, počtu ztracených plavidel a počtu případů znečištění moře a jejich vývoj v čase. Všechny tyto ukazatele budou sledovány podle druhu dotčeného plavidla. Sledován bude rovněž počet bezpečnostních doporučení zveřejněných v důsledku vyšetřování a příslušná následná opatření.

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

Členské státy budou povinny mít systém řízení kvality s cílem osvědčit, že jejich organizace, politiky, procesy, zdroje a dokumentace jsou vhodné k dosažení jejich cílů. Ten bude muset být certifikován a následně podrobován každoročnímu auditu. Aby si orgány pro vyšetřování nehod mohly zachovat svou certifikaci systému řízení kvality, budou povinny sdílet s Komisí / agenturou EMSA výsledky každoročních auditů prováděných akreditovaným subjektem.

Agentura EMSA bude i nadále provádět horizontální analýzy, které ukáží, jak fungují právní předpisy, určí nedostatky a možnosti jejich řešení, a bude podávat zprávy Komisi a členským státům, mimo jiné prostřednictvím diskusí na seminářích.

A konečně deset let po skončení lhůty pro provedení těchto právních předpisů by útvary Komise měly provést hodnocení s cílem ověřit, do jaké míry bylo dosaženo cílů iniciativy.

2.2 Systémy řízení a kontroly

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

Komise ponese celkovou odpovědnost za provádění navrhované směrnice, jakož i za podávání zpráv Evropskému parlamentu a Radě o její účinnosti a provádění. Agentura EMSA bude Komisi podle potřeby pomáhat při poskytování IT služeb a vývoji IT nástrojů nezbytných pro ustanovení navrhované směrnice týkající se podávání zpráv, monitorování a ověřování, jakož i při organizaci odborné přípravy. Členské státy budou povinny provést směrnici ve svých vnitrostátních právních předpisech ve lhůtě uvedené ve směrnici. Činnosti v oblasti prosazování budou prováděny v rámci stávajících vyšetřování.

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

Celkovou odpovědnost za provedení navrhované směrnice a za podávání zpráv o jejím provádění a dodržování členskými státy Evropskému parlamentu a Radě ponese Komise, zatímco Evropská agentura pro námořní bezpečnost bude odpovídat za výkon svých činností a za provádění svého rámce vnitřní kontroly. Bude povinna vyvinout nástroje a moduly IT a zajišťovat odbornou přípravu, a členské státy budou povinny provádět vyšetřování a podávat zprávy.

Agentura EMSA má nejlepší předpoklady k provádění úkolů v oblasti podávání zpráv a posuzování souladu, neboť se bude jednat o technickou práci, která bude vyžadovat široké odborné znalosti v oblasti správy údajů (zejména také vzhledem k tomu, že agentura EMSA spravuje databázi EMCIP), jakož i hluboké porozumění složitým technickým záležitostem souvisejícím s elektronickými certifikáty a odbornou přípravou.

Členské státy mají nejlepší předpoklady pro prosazování navrhované směrnice, zejména tím, že budou pokračovat ve vyšetřování námořních nehod a v případě potřeby podávat zprávy.

GŘ MOVE bude uplatňovat nezbytné kontroly v souladu se strategií dohledu přijatou v roce 2017, která se týká vztahů generálního ředitelství s decentralizovanými agenturami a společnými podniky. V rámci této strategie GŘ MOVE sleduje ukazatele výkonnosti pro plnění rozpočtu, auditní doporučení a administrativní záležitosti. Agentura předkládá pololetní zprávy. Kontroly prováděné v oblasti dohledu nad agenturou a souvisejícího finančního a rozpočtového řízení jsou v souladu s kontrolní strategií GŘ MOVE, která byla aktualizována v roce 2022.

Dodatečné zdroje, které má agentura EMSA k dispozici, budou pokryty systémem vnitřní kontroly a řízení rizik agentury EMSA, 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 bude dodatečné financování poskytnuto pouze agentuře EMSA, která bude povinna vyvíjet nástroje a moduly IT a poskytovat odbornou přípravu.

Agentura EMSA nese plnou odpovědnost za plnění svého rozpočtu, zatímco GŘ MOVE odpovídá za pravidelné platby příspěvků stanovených rozpočtovým orgánem. Očekávané riziko chyb při platbě a při uzávěrce je podobné riziku rozpočtových dotací poskytovaných agentuře.

Neočekává se, že by dodatečné úkoly vyplývající z navrhované revize vedly ke konkrétním dodatečným kontrolám. Proto se očekává, že náklady GŘ MOVE na kontroly (měřené podle hodnoty 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 zaměřena konkrétně na zamezování podvodům a nesrovnalostem. Členské státy budou povinny mít systém řízení kvality s cílem osvědčit, že jejich organizace, politiky, procesy, zdroje a dokumentace jsou vhodné k dosažení jejich cílů. Ten bude muset být certifikován a následně podrobován každoročnímu auditu. Aby si orgány pro vyšetřování nehod mohly zachovat svou certifikaci systému řízení kvality, budou povinny sdílet s Komisí a/nebo agenturou EMSA výsledky každoročních auditů prováděných akreditovaným subjektem.

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 GŘ MOVE. Poskytuje rámec pro otázky prevence, odhalování a podmínek vyšetřování podvodů na úrovni agentury. Agentura EMSA neustále přizpůsobuje a zlepšuje své politiky a opatření s cílem prosazovat nejvyšší úroveň integrity zaměstnanců agentury EMSA, podporovat účinnou prevenci a odhalování rizika podvodů a zavést vhodné postupy pro hlášení a řešení potenciálních případů podvodů a jejich výsledků. Kromě toho agentura EMSA v roce 2015 přijala politiku pro správní radu v oblasti střetu zájmů.

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[29]	zemí ESVO[30]	kandidátských zemí a potenciálních kandidátů[31]	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.

Okruh	Rozpočtová položka	Druh	Příspěvek

[29] RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.
[30] ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.
[31] Kandidátské země a případně potenciální kandidáti ze západního Balkánu.

víceletého finančního rámce		výdaje				
	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 (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	1	Jednotný trh, inovace a digitální oblast

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)	0,036	1,637	1,880	13,160	**16,713**
	Platby	(3b)	0,036	1,637	1,880	13,160	**16,713**
Prostředky za EMSA celkem	Závazky	=1+1a +3a	0,207	1,979	2,222	15,554	**19,962**
	Platby	=2+2a +3b	0,207	1,979	2,222	15,554	**19,962**

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 víceletého finančního rámce	(Závazky celkem = platby celkem)								

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	Rok **2028–2034**	**CELKEM**
Prostředky z OKRUHŮ 1 až 7 víceletého finančního rámce víceletého finančního rámce	Závazky	0,207	1,979	2,222	15,554	**19,962**
	Platby	0,207	1,979	2,222	15,554	**19,962**

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 (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Uveďte cíle a výstupy ⇩			Rok **N**		Rok **N+1**		Rok **N+2**		Rok **N+3**		Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)						**CELKEM**	
	VÝSTUPY																	
	Druh[32]	Průměrné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Celkový počet	Náklady celkem
SPECIFICKÝ CÍL č. 1[33] …																		
– Výstup																		
– Výstup																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 1																		
SPECIFICKÝ CÍL č. 2 …																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 2																		
NÁKLADY CELKEM																		

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

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

[33] Popsaný v bodě 1.4.2. „Specifické cíle…“.

3.2.3 Odhadovaný dopad na lidské zdroje agentury EMSA

3.2.3.1 Shrnutí

– ☐ 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					
Vyslaní 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					
Vyslaní 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 náboru, jakmile bude návrh přijat. Náklady jsou odhadovány na základě předpokladu, že dva pracovníci na plný pracovní úvazek budou přijati ke dni 1. července 2025. Pro první rok 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)**[34]								
20 02 01 (SZ, VNO, ZAP z celkového rámce)								
20 02 03 (SZ, MZ, VNO, ZAP a MOD při delegacích)								
Rozpočtová položka (položky) (upřesněte)[35]	– v ústředí[36]							
	– 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								

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

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

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

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

přídělu, který lze řídícímu 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 budou vyžadovat úpravu rozpočtové položky pro roční příspěvek agentuře (02 10 02) v rámci stávajícího víceletého finančního rámce. Zvýšení prostředků pro agenturu EMSA bude kompenzováno vyrovnávacím snížením plánovaných výdajů v rámci Nástroje pro propojení Evropy – doprava (02 03 01) ve stávajícím víceletém finančním rámci. 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 rámce[37].

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 (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
Upřesněte spolufinancující subjekt								
Spolufinancované prostředky CELKEM								

[37] 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

uveďte, zda je příjem účelově vázán na výdajové položky ☐

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Příjmová rozpočtová položka:	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu[38]						
		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.

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