



GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

16. august 2013

Kommissionens meddelelse om Blue Belt - et fælles søtransportområde, KOM(2013) 510 endelig

1. Resumé

Med meddelelsen om sit Blue Belt-initiativ oplyser Kommissionen om sine planer for virkeliggørelsen af et indre marked uden toldbarrierer for søtransport gennem administrative lettelser. Kommissionen vil således tage initiativ til to tiltag, som skal forbedre vilkårene for henholdsvis skibe i fast rutefart og skibe, som sejler mellem EU-havne og også anløber havne i tredjelande. Initiativet er primært rettet mod transport mellem EU-medlemslandene, men giver også mulighed for at håndtere gods til og fra tredjelande. De konkrete tiltag sigter bl.a. på nedbringelse af administrative byrder i forbindelse med toldbehandling.

Meddelelsen har ikke i sig selv nogen lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

2. Baggrund

I 2009 påpegede Kommissionen i sin handlingsplan for "etablering af et europæisk søtransportområde uden barrierer", at der på toldområdet var behov for en forenkling af formaliteter for skibe, der var i fart mellem EU-havne, hhv. lettelser for sådanne der undervejs anløber et tredjeland eller en frizone.

Således vil EU-varer, der under søtransporten forlader én medlemsstats territorialfarvande, miste deres toldmæssige EU-status og skulle underkastes en fornyet toldbehandling i næste havn - uanset om denne er en EU-havn. Kommissionen påpegede således, at transport af varer mellem EU's medlemsstater ad søvejen ikke fuldt ud udnytter det indre markeds fordele, som det er tilfældet med landtransport.

Med henblik på blandt andet at imødegå dette problem vedtog Kommissionen forordning nr. 177/2010¹, hvori der blev indført mulighed for en række forenklede toldprocedurer for skibe i såkaldt fast rutefart inden for EU's toldområde.

¹ EUT L 52 af 3.3.2010.

I hvidbogen fra 2011 om transportsektorens fremtid², anbefales det videre at skabe et reelt fælles europæisk transportområde, hvor alle eksisterende hindringer mellem de forskellige transportformer og grænser kommes til livs. Der anbefales især at indføre et "Blue Belt" i havene omkring Europa for at forenkle formaliteterne for skibe, der sejler mellem EU-havne. Sigtet hermed er at etablere et område, hvor fartøjer kan operere frit inden for EU's indre marked med et minimum af administrative byrder.

Blue Belt er et af de tolv vækstskabende nøgleinitiativer i Kommissionens Akten for Det Indre Marked II, som blev offentliggjort i oktober 2012. Heri udpeges Blue Belt som et nøgleinitiativ med henblik på at reducere de administrative byrder for søtransporten inden for EU til et niveau, der kan sammenlignes med niveauet for andre transportformer som luftfart, jernbanetransport og vejtransport.

3. **Formål og indhold**

Hovedformålet med Blue Belt er at forbedre søfartssektorens konkurrenceevne ved at reducere de administrative byrder og relaterede omkostninger. Ved at gøre søtransport og nærskibsfart mere attraktivt stimuleres især beskæftigelsen, og transportsektorens indvirkning på miljøet mindskes.

Kommissionen tager derfor initiativ til to tiltag, som skal forbedre vilkårene for henholdsvis skibe i fast rutefart og skibe, som sejler mellem EU-havne og også anløber havne i tredjelande. Konkret er der tale om to initiativer: 1/ forbedring af den nuværende ordning for skibe i fast rutefart, jf. forordning 177/2010 samt 2/ forslag til ændring af toldkodekset ("e-manifestet").

Jf. initiativ 1 har Kommissionen allerede foreslået en ændring af de gældende gennemførelsesbestemmelser til EU's toldkodeks³, som vil forkorte sagbehandlingstiden for ansøgninger om at blive omfattet af ordningen for skibe i fast rutefart. Således foreslås det, at høringsfristen mellem medlemsstaterne nedsættes fra 45 til 15 dage. Tillige har Kommissionen foreslået, at operatører, udover de medlemsstaters havne, som planlægges anløbet ved ansøgningens indgivelse, tillige skal kunne angive og få en principiel godkendelse til anløb af havne i andre medlemsstater i fremtiden.

Jf. initiativ 2 bemærker Kommissionen imidlertid, at ordningen for fast rutefart kun skønnes at være til gavn for 10-15 % af søtransporten, idet størstedelen af de skibe, der anløber EU-havne, transporterer både EU-varer og ikke-EU-varer, ligesom de ofte anløber havne i og uden for EU.

² KOM(2011) 144 endelig.

³ Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 af 2. juli 1993 om visse gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om indførelse af en EF-toldkodeks, EFT L 253 af 11.10.1993, s. 1.

Kommissionen ønsker derfor også at indføre et værktøj, der gør det lettere at indberette de oplysninger om fx varernes toldmæssige status, som rederierne skal meddele toldmyndighederne.

Et elektronisk ladningsmanifest ("e-manifestet") med oplysninger om varernes toldmæssige status anses således af Kommissionen for at være et praktisk instrument, som kan bidrage til at opnå yderligere administrative lettelser for søtransporten for fartøjer, der anløber havne både i EU og i tredjelande. Når e-manifestet indgives i en EU-havn, vil varernes EU-status blive angivet, og hvis den bekræftes, vil der ikke længere være behov for toldkontrol af varerne, udover stikprøvekontrol.

Varer, som lastes i havne uden for EU, er i sin udgangsposition ikke-EU-varer og vil være anført som sådanne på e-manifestet. Hvis et fartøj anløber en havn i et tredjeland mellem to EU-havne, vil varerne, som forbliver ombord, bevare den status, som de havde, da de forlod indladningshavnen i EU.

Kommissionen forventer at komme med sit konkrete forslag om et e-manifest ved udgangen af 2013 gennem et forslag om ændring af de gældende gennemførelsesbestemmelser til toldkodeksen. Kommissionen forventer, at ændringerne vil kunne være implementeret i medlemslandene i juni 2015.

Med meddelelsen anmoder Kommissionen om Europa-Parlamentets og Rådets opbakning samt om søfartserhvervets deltagelse i arbejdet med de tekniske aspekter, således at Blue Belt-initiativet kan realiseres. Medlemsstaternes told- og søfartsmyndigheder anmodes ligeledes om at fortsætte og styrke deres indbyrdes samarbejde, da kun en fælles indsats kan få Blue Belt til at fungere og – som det hedder i Akten for Det Indre Marked II – skabe reelle virkninger i praksis.

4. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har ikke udtalt sig om meddelelsen.

5. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant, da der er tale om en meddelelse.

6. Gældende dansk ret

Ikke relevant, da der er tale om en meddelelse.

7. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Meddelelsen har ikke i sig selv nogen lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

Det kan ikke afvises, at initiativerne, som nævnes i meddelelsen, kan have konsekvenser, herunder ressource- og it-mæssige omkostninger (udvikling og drift), hvis de efterfølgende udmøntes i en retsakt. I givet fald vil der blive taget konkret stilling til konsekvenserne i en særskilt EU-beslutningsprocedure for disse forslag.

8. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Meddelelsen har ikke samfundsøkonomiske konsekvenser.

9. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Meddelelsen har ikke administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

10. Høring

Kommissionens meddelelse har været sendt i høring den 9. juli 2013 i Skibsfartspolitisk Specialudvalg og i Specialudvalget for Konkurrenceevne, Vækst og Forbrugerspørgsmål med frist for bemærkninger den 30. juli 2013.

Dansk Aktionærforening, Dansk Metal og Søfartens Ledere har ingen bemærkninger.

Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen af 2010 og Danmarks Rederiforening mener, at Kommissionens initiativer er tilfredsstillende og i tråd med erhvervets anbefalinger. Desuden bemærkes det, at danske rederier har været involveret i projektet fra dets opstart, idet en betydelig andel af det samlede antal tilmeldte skibe i projektets 1. fase er indmeldt af danske rederier.

Dansk Erhverv støtter initiativer, der sigter mod at nedbringe erhvervslivets administrative omkostninger og få samhandelen til at fungere smidigere, og dermed også den foreliggende meddelelse.

DI hilser meddelelsen velkommen, idet initiativer, der kan reducere administrative byrder og fremme international handel, generelt er anbefalelsesværdige. På søfartsområdet vil den samfundsøkonomiske betydning af et sådant tiltag være relativt større for Danmark, som dermed vil få en konkurrencefordel. Der er et stærkt behov for at gennemføre det indre marked for søtransport, og DI ser frem til, at de specifikke initiativer gennemføres snarest muligt. Der kan endda være behov for at fremskynde processen, idet Blue Belt og e-manifestet kan være nogle af de tiltag, som kan afbøde de øgede omkostninger for erhvervet som følge af de kommende, skærpede regler om indhold af svovl i skibsbrændstof.

11. Generelle forventninger til andre landes holdninger

De andre medlemsstaters holdning til meddelelsen er endnu ikke kendt.

12. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen støtter generelt tiltag, som bidrager til gennemførelsen af et vel-fungerende indre marked, herunder også inden for søfart.

Regering er enig med Kommissionen i, at potentialet for det indre marked for søtransporten endnu ikke er blevet indfriet, og at nedbringelse af administrative byrder kan bidrage til at fjerne barriererne herfor. De to planlagte initiativer om at forbedre vilkårene for skibe i fast rutefart og udarbejdelsen af et e-manifest for skibe hilses derfor velkomment.

Regeringen bemærker endvidere, at forsøg har vist, at de teknologiske forudsætninger for overvågning af skibe undervejs mellem EU-havne allerede er til stede. Disse erfaringer bør der bygges videre på i det kommende arbejde med implementering af Blue Belt-initiativet.

Endelig finder regeringen, at opfølgende lovgivningsmæssige forslag i videst muligt omfang bør spejle tilgangen i FN's søfartsorganisation, IMO, for at sikre europæiske virksomheders globale konkurrenceevne.

13. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Meddelelsen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.