



## **GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

29. juni 2018

### **Forslag til forordning om oprettelse af et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt, KOM (2018) 278**

*Nyt notat.*

#### **1. Resumé**

*Forordningsforslaget blev offentliggjort den 16. maj 2018.*

*Når skibe anløber havne inden for EU, er de pålagt at rapportere en række oplysninger om skibet, dets anløb, de ombordværende og den last, det medbringer. Disse oplysninger skal i henhold til det eksisterende direktiv om skibes meldepligt (2010/65/EU) fremsendes til myndighederne via en elektronisk platform i de enkelte medlemslande, det såkaldte nationale miljø med ét kontaktpunkt også kaldet National Single Window.*

*Formålet med forslaget er at reducere de administrative byrder for erhvervet, som den nuværende regulering vurderes at medføre. Det skal ske ved at etablere et nyt rapporteringssystem, der tager højde for den internationale udvikling mod mere målrettede digitale løsninger, som sikrer en større harmonisering af de oplysninger, der skal afgives, og fastlægger en fælles platform herfor. Forslaget tilsigter endvidere at inddrage relevante erfaringer fra implementeringen af det nuværende direktiv.*

*Ifølge forslaget skal medlemslandene etablere en ny fælles brugerflade (et søfartsmiljø med kun ét kontaktpunkt), hvortil skibsfarten – som alternativ til de bestående systemer – kan vælge at rapportere de informationer, som myndighederne kræver.*

*Forslaget erstatter det eksisterende meldepligtdirektiv 2010/65/EU.*

*Regeringen er overvejende positiv over for forslaget, idet det tilsigter en række byrdelettelser, som rederierhvervet efterspørger, og som regeringen har søgt at fremme. Samtidig finder regeringen, at tilpasningen af nationale systemer skal ske så omkostningseffektivt som muligt henset til de potentielt betydelige omkostninger til omlægning og tilpasning af den nuværende danske rapporteringsplatform, ligesom der ikke bør gås på kompromis med den tilsigtede effekt i forhold til byrdelettelser for søfartserhvervet.*

*Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.*

## **2. Baggrund**

Kommissionen har den 16. maj 2018 offentliggjort sit forslag til forordning om oprettelse af et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt og ophævelse af direktiv 2010/65/EU om meldefaciliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne. Den danske sprogversion af forslaget blev fremsendt til Rådet den 5. juni 2018.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100, stk. 2, ifølge hvilken der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet, og forslaget skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Initiativet sker som led i den tredje ”Europa i bevægelse”-pakke, der følger den nye industrielle politiske strategi fra september 2017, som skal muliggøre, at Europa kan udnytte fordelene ved en moderniseret mobilitet, større tilgængelighed af data via digitalisering samt øget konkurrenceevne.

Forslaget skal blandt andet ses i sammenhæng med tidligere politiske udmeldinger, herunder den såkaldte Valletta-erklæring fra marts 2017 om medlemsstaternes prioriteter for maritim transportpolitik i EU og i Rådets konklusioner af 8. juni 2017 om prioriteter for EU's søfartspolitik frem til 2020. Disse udmeldinger understregede behovet for at reducere de administrative byrder for skibsfarten ved at fastlægge forenklede, digitaliserede og harmoniserede meldeprocedurer for skibe. Forslaget underbygger tillige EU's overordnede transportpolitik om fremme af initiativer, som kan medvirke til barrierefri maritim transport mellem medlemslandene.

Det nuværende direktiv om skibes meldepligt (2010/65/EU), som foreslås ophævet, blev gennemført den 1. juli 2015. Direktivet tilsigtede at etablere en national platform (National Single Window) for skibes rapportering til myndighederne i de enkelte EU-medlemslande. En platform, hvor samtlige de oplysninger, som myndighederne krævede, kunne afgives, og hvorfra myndighederne selv kunne hente oplysningerne.

National Single Windows blev udviklet i medlemsstaterne uden fælles retningslinjer for opbygningen og med mulighed for at opretholde eksisterende forskelle i, hvad myndigheder krævede oplyst. Efter implementeringen i medlemsstaterne har skibsfartserhvervet derfor oplevet betydelig variation fra land til land, og nogle gange fra havn til havn i samme medlemsstat.

Som følge heraf har rederierne tilkendegivet, at de anvender store ressourcer på at tilpasse og foretage skibsrapporteringer i de enkelte medlemsstater.

Efter analyse af en række forskellige løsningsmodeller, har Kommissionen fremlagt sit forslag baseret på den model, som man vurderer, er mest omkostningseffektiv, og som antages at kunne støttes af medlemsstaterne henset til disses tidligere investeringer i nationale rapporteringsplatforme.

### **3. Formål og indhold**

Med forslaget vil Kommissionen adressere de nuværende ikke-harmoniserede rammer for skibes rapportering til myndighederne, når de anløber EU-havne. Samtidig skal rapporteringsregimet forenkles og strømlines ved også at inddrage toldformaliteter, som typisk rapporteres via dedikerede nationale og transeuropæiske IT-toldsystemer.

Konkret foreslås det at:

- i) Etablere en fælles brugerflade (et grænseflademodul) udviklet af eller på foranstaltning af Kommissionen til brug i de enkelte medlemslande, hvortil skibe, der anløber en EU-havn, kan rapportere.
- ii) Fastlægge et fælles datasæt for, hvad skibe maksimalt skal rapportere uanset hvilket EU-land, de anløber.
- iii) Opbygge fælles EU-databaser om skibs- og havnedata samt om farligt gods, som kan anvendes på tværs af medlemslandene.
- iv) Forebygge at samme informationer skal rapporteres til forskellige systemer ved inddragelse af eksempelvis toldoplysninger.
- v) Fremme genbrug af informationer mellem interessenter i havnene og på tværs af medlemslandene.
- vi) Fastlægge en fælles brugeradministration til at rapportere til de nationale brugerflader på tværs af medlemslandene.
- vii) Tillægge Kommissionen en række beføjelser til at opdatere rapporteringsregimet, herunder om
  - a. Relevante tilpasninger af tekniske specifikationer, standarder og procedurer for det harmoniserede meldemiljø.
  - b. Tekniske specifikationer for brugerfladen mellem den fælles platform og medlemslandenes National Single Window samt de tilknyttede funktionaliteter.
  - c. Tilpasning af (det maksimale) datasæt.
  - d. Fastlæggelse af den information, som skal kunne genanvendes.

Kommissionen er opmærksom på, at medlemsstaterne allerede har investeret betydelige beløb i deres respektive National Single Windows. Forslaget lægger derfor op til, at det nye søfartsmiljø med ét kontaktpunkt kan udvikles med grundlag i de eksisterende National Single Windows i de enkelte medlemslande. Hermed anser Kommissionen, at man fastholder myndighedernes nuværende mulighed for at have adgang til skibenes indberetninger, ligesom medlemslandene anses at kunne vælge at opretholde de nuværende (nationale) rapporteringsplatforme. Skibe, som sejler på faste ruter, og som allerede har tilpasset sig en rapportering til landenes (nuværende) National

Single Window, har hermed mulighed for at vedblive hermed, mens skibe, som har mange havneanløb på tværs af medlemslandene, kan vælge at tilpasse sine systemer til den nye brugerflade.

Kommissionen finder, at med etablering af en fælles brugerflade kan rederierne tilpasse deres forretningssystemer hertil, og dermed kan de reducere administrative byrder, ikke mindst for skibenes besætninger, som ofte foretager indberetningerne.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet skal inddrages i henhold til TEUF artikel 100, stk. 2, ifølge hvilken der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet, og forslaget skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet, og det er ikke fastlagt i hvilket udvalg, behandlingen finder sted.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Forslaget skal fremme et indre marked for skibstrafik mellem medlemslandene, bl.a. ved at harmonisere kriterierne for skibes indberetninger til myndighederne, indføre et enstrengt system, der inddrager toldoplysninger, og etablere et fælles instrument (eManifestet), som kan lette procedurer ved maritim transport af varer mellem medlemslandene.

Der findes ikke internationale instrumenter i regi af FN's søfartsorganisation, IMO, som kan fremme harmonisering på området. Erfaringen med det nuværende meldepligtsdirektiv har desuden vist, at fælles rammer for skibsrapportering i medlemslandene ikke har den fornødne fremdrift, når de skal opbygges på et frivilligt grundlag.

Det vurderes derfor, at fælles rammer for skibes rapportering bedst kan opnås ved tilpasning af fællesskabsreguleringen, nu med mere præcise rammer for rapporteringsplatformen.

Regeringen vurderer på den baggrund, at nærhedsprincippet er overholdt.

#### **6. Gældende dansk ret**

Det nuværende direktiv er gennemført i dansk ret via en række reguleringer fastlagt i regi af de respektive ressortministerier.

##### Erhvervsministeriet

- Bekendtgørelse nr. 1021 om teknisk forskrift om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i danske farvande og havne, som

er udstedt med hjemmel i Lov om sikkerhed til søs, senest lovbe-  
kendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014.

#### Miljø- og Fødevarerministeriet

- Bekendtgørelse nr. 1396 af 25. november 2016 om modtagefacilite-  
ter for affald fra skibe, om skibes aflevering af affald og havnes af-  
faldsplaner (modtagebekendtgørelsen).
- Bekendtgørelse nr. 873 af 27. juni 2016 om indberetning af op-  
lysninger om farligt eller forurenende gods om bord på skibe.
- Bekendtgørelse nr. 875 af 27. juni 2016 om nødområder og planer  
herfor.

Alle udstedt med hjemmel i lov beskyttelse af havmiljøet (havmiljø-  
loven), senest lovbe kendtgørelse nr. 1033 af 4. september 2017.

#### Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

- Bekendtgørelse nr. 1462 af 30. november 2016 om sikring af havne-  
faciliteter, som er udstedt med hjemmel i Lov om havne, lovbe-  
kendtgørelse nr. 457 af 23. maj 2012.

#### Skatteministeriet

- Bekendtgørelse nr. 403 af 3. maj 2012 om toldbehandling, som er  
udstedt med hjemmel i Toldloven, lovbe kendtgørelse nr. 28 af 11.  
januar 2018.

#### Udlændinge- og Integrationsministeriet

- Bekendtgørelse nr. 330 af 24. april 2018 om udlændinges adgang til  
landet, som er udstedt med hjemmel i Udlændingeloven, senest lov-  
be kendtgørelse nr. 1117 af 2. oktober 2017.

## 7. **Konsekvenser**

### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

Idet Kommissionen foreslår, at det nye rapporteringsregime gennemføres i  
form af en forordning, vil vedtagelse medføre behov for ophævelse af de  
nationale bestemmelser, som blev gennemført med henblik på gennemførel-  
se af det nuværende direktiv.

Det er på det foreliggende grundlag ikke muligt at vurdere, hvorvidt den  
forventede tilpasning af EU's toldlovgivning i medfør af forordningsforsla-  
get vil nødvendiggøre tilpasning af den nationale toldlovgivning.

### **Erhvervsøkonomiske konsekvenser**

Der vil være visse økonomiske konsekvenser for skibsfarten. Således for-  
ventes det, at de større rederier allerede på kort sigt vil omlægge deres  
forretningssystemer til den fælles brugerplatform. Omkostningerne vur-  
deres dog at være beskedne i forhold til de – på sigt – væsentlige admini-  
strative lettelser, som myndighedsrapportering til en ensartet platform på  
tværs af medlemslandene forventes at medføre. Det vurderes således, at

forslaget vil medføre administrative lettelser for dansk erhvervsliv på op imod 10 mio. kr. årligt.

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Kommissionen vurderer, at udviklingen af en fælles brugerflade til brug i de enkelte medlemslande, opdatering og drift heraf vil løbe op i ca. 100 mio. kr. (13,5 mio. EURO) for perioden 2020- 2030 (11 år). Omkostningerne forventes afholdt af det fælles EU-budget. Forudsat en dansk finansieringsandel på to pct., vil Danmark finansiere ca. to mio. kr. af udgifterne til den fælles brugerflade.

Det har kostet ca. ti mio. kr. at etablere det nuværende danske National Single Window, og driftsomkostningerne løber op i ca. en mio. kr. på årsbasis. Det kan ikke afvises, at det danske National Single Window, hvis dette bibeholdes, skal ombygges væsentligt. På nuværende tidspunkt er det ikke muligt at vurdere opgavens omfang, men der kan være tale om omkostninger svarende til eller højere end de, der blev anvendt på den nuværende platform (ti mio. kr.) Hertil kommer en væsentlig øgning af driftsomkostninger som følge af national koordination med den fælleseuropæiske platform, samt en døgnbemandet hotline. Udgifterne kan ikke kvalificeres på nuværende tidspunkt, men der forventes en øgning hertil med mindst to mio. kr. på årsbasis. Relevansen af at bibeholde et dansk National Single Window parallelt med et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt skal derfor nøje overvejes i forbindelse med forhandlingen af forordningsforslaget.

Forslaget forventes tillige at kunne have økonomiske konsekvenser i forbindelse med den igangværende implementering af EU's toldkodeks, herunder særligt de understøttende it-systemer. Derudover kan forslaget medføre øget ressourceanvendelse til at administrere integrationen mellem de forskellige toldsystemer og kommunikationen til og fra platformen. Det er på det foreliggende grundlag ikke muligt at give et foreløbigt estimat af omkostningerne hertil.

#### *Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet*

Der er ikke identificeret andre konsekvenser. Forslaget forventes derfor ikke at påvirke beskyttelsesniveauet i Danmark og Europa.

## **8. Høring**

Forslaget er sendt i høring i Skibsfartspolitisk Specialudvalg den 6. juni 2018 med frist den 20. juni 2018.

Der er modtaget høringssvar fra Dansk Erhverv, Danske Rederier, Rederiforeningen af 2010 og Færgerederierne samt fra Danmarks Skibsmæglerforening:

**Dansk Erhverv** oplyser, at man ikke har særlige bemærkninger.

**Danske Rederier, Rederiforeningen af 2010 og Færgerederierne** oplyser, at de overordnet ser positivt på forslaget, idet de ser det som et middel til at reducere rederiernes administrative byrder ved anløb af EU-havne. Organisationerne ville dog have foretrukket en fælles central rapporteringsplatform og opfordrer til, at der arbejdes videre herfor.

Foruden en række tekstnære bemærkninger til artikler i forslaget, gør organisationerne sig flere betragtninger. Blandt andet mener de, at reguleringen bør tilgodesee anvendelse af nye neutrale teknologier, og den skal være i stand til to-vejs kommunikation, altså såvel til som fra myndighederne.

Der peges også på en række uklarheder i forslaget, som bør præciseres yderligere, herunder hvilke data, der skal gøres offentligt tilgængeligt.

Organisationerne hilser et samlet datasæt velkommen, men er bekymrede for at tilkomsten af nye rapporteringskrav bliver for fleksibel. De opfordrer derfor til, at rammerne herfor bliver (mere) restriktive.

Anvendelse af fælles databaser, som kan fremme genbrug ved havneanløb, anses som et godt skridt, ligesom organisationerne byder en fælles EU-brugeradgang velkommen.

Organisationerne opfordrer herudover til, at testfasen af den nye brugerflade planlægges hensigtsmæssigt, herunder at involveringen af de såkaldte klare-rer (dvs. den, der sikrer, at rapporteringen bliver udført) sker på frivillig basis, og først når systemerne er operationelle.

**Danmarks Skibsmæglerforening** bemærker, at forslaget om en kombineret national/fælleseuropæisk brugeradministration kan medføre udfordringer for myndighederne med eksempelvis anvendelse af digitale signaturer.

Foreningen opfordrer til, at der bevares en såkaldt web-adgang til den nye rapporteringsplatform for brugere, der ikke har mulighed for eller finder det økonomisk forsvarligt at etablere en system-til-system adgang.

Foreningen ser udfordringer i at sikre genbrug af data fra forskellige kilder, ligesom en eventuel brug af eksterne leverandører kan føre til øgede ventetider og datanedbrud.

Foreningen bemærker herudover, at tidsterminen for forordningens ikrafttræden falder sammen med det sideløbende arbejde med at implementere det nye EU-Toldkodeks.

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Forslaget har endnu ikke været genstand for forhandlinger i Bruxelles, hvorfor de øvrige landes holdninger endnu ikke kendes i detaljer.

I marts 2018 sendte Danmark dog på vegne af også Tyskland, Grækenland, Malta, Cypern, Rumænien, Polen, Slovenien, Luxembourg, Belgien, Finland, Sverige og Estland et brev til Kommissionen med opfordring til et ambitiøst forslag, som nedbringer skibsfartserhvervets administrative byrder og blandt andet muliggør et europæisk single window, hvortil skibene kan indrapportere.

Derudover ventes en række lande i videst muligt omfang at ønske en videreførelse af de eksisterende Nationale Single Windows, ikke mindst i lyset af de betydelige nationale investeringer, der har været forbundet med udviklingen heraf.

Baseret på Kommissionens egen offentlige høring forud for forslaget fremsættelse kan der endvidere forventes en vis skepsis over for forslaget harmoniserede tilgang til, hvilke oplysninger de enkelte medlemslande kan kræve af skibsfarten.

#### **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen er positiv over for tiltag, som vurderes at kunne reducere de administrative byrder for søfartserhvervet. Udvikling af en fælles digital rapporteringsplatform, som kan anvendes af skibsfarten generelt ved anløb af EU-havne, samt yderligere harmonisering af de informationer, som skibsfarten skal rapportere, forekommer således at være velegnede elementer til at opnå byrdelettelser.

Regeringen stiller sig derfor overvejende positiv over for forordningsforslaget, idet det sigter på byrdelettelser for søfartssektoren, som rederierhvervet efterspørger. Under hensyntagen til forhandlingssituationen vil regeringen arbejde for udvikling af en central rapporterings-platform, der kan sikre en mere effektiv løsning for skibene på EU-plan. Regeringen vil lægge vægt på, at tilpasninger af nationale systemer skal ske så omkostningseffektivt som muligt for medlemsstaterne, uden at gå på kompromis med den tilsigtede effekt for søfartssektoren. Samtidigt skal der arbejdes for at reducere kompleksiteten i de systemer og funktionaliteter, som Kommissionen lægger op til i forslaget.

#### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.