



Bruxelles, den 8.7.2013
COM(2013) 510 final

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Blue Belt - et fælles søtransportområde

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Blue Belt - et fælles søtransportområde

1. INDLEDNING

Den Europæiske Union er i høj grad afhængig af søtransport til sin handel med resten af verden og i EU's indre marked. 74 %¹ af de varer, der importeres og eksporteres af EU-medlemsstaterne, og 37 %² af handelen inden for EU passerer gennem søhavnene. I forhold til andre transportformer er fordelene ved søtransport, at den er mindre omkostningsfuld og i mindre grad påvirker miljøet i forhold til den mængde, der transporteres.

Søtransportens potentiale udnyttes dog ikke altid til fulde på grund af unødvendige administrative krav.

I henhold til artikel 28 i TEUF er der fri bevægelighed for EU-varer³ i Unionens toldområde. Da fartøjer, der forlader en given medlemsstats territorialfarvande⁴, imidlertid anses for at krydse EU's ydre grænse, anses skibe, der sejler mellem havne i EU, for at have forladt EU's toldområde. Det betyder krav om toldbehandling, når fartøjet forlader afgangshavnen, og igen når fartøjet ankommer til bestemmelsehavnen, selvom begge havne ligger inden for EU. Disse procedurer skyldes økonomiske, sikkerhedsmæssige og finansielle årsager, men de indebærer omkostninger og fører til forsinkelser, der gør søtransport mindre fordelagtig i forhold til andre transportformer hvad angår bevægeligheden for EU-varer på det indre marked.

Nedbringelse af omkostningerne og forenkling af alle administrative procedurer er en vigtig forudsætning for at fremme brugen af nærskibsfart og søhandelen mellem EU-havnene.

Det ville gøre søtransporten og økonomien som helhed mere konkurrencedygtig i forhold til andre transportformer, hvis der blev udviklet et reelt indre marked for EU-varer, der transporteres ombord på skibe, eftersom logistikkæden ville blive mere effektiv, og det ville supplere de handelsfremmende foranstaltninger, der allerede er truffet. Det er vigtigt at skabe de samme vilkår for alle transportformer.

En af de eksisterende handelsfremmende foranstaltninger er ordningen for skibe i fast rutefart, som er en ordning med toldlettelser for skibe, der regelmæssigt udelukkende anløber EU-havne hovedsagelig med EU-varer. Ifølge søtransportindustrien opererer dog kun 10-15 % af søtrafikken, især færger, under denne ordning. Eftersom størstedelen af fartøjerne transporterer både EU- og ikke-EU-varer og regelmæssigt lægger til i havne både i og uden for EU (f.eks. i Norge,

¹ Kilde: ESPO, European Port Performance Dashboard, 2012.

² Kilde: Eurostat.

³ EU-varer er varer, som fuldt ud er fremstillet inden for EU's toldområde, som er indført fra lande uden for EU og overgået til fri omsætning, eller som er fremstillet i EU af varer, der falder ind under disse kategorier. Ikke-EU-varer er alle andre varer, hovedsagelig varer importeret fra lande uden for EU, som ikke er overgået til fri omsætning (artikel 29 i TEUF).

⁴ Territorialfarvand eller søterritorium er et bælte af kystfarvande, som højst strækker sig 12 sømil (~22 km) fra en kyststats basislinje (normalt middellavvandsmærket). Det betragtes som en stats suveræne territorium. (De Forenede Nationers havretskonvention, 1982).

Nordafrika og Rusland), bør en rigtig handelslettelse omfatte denne type rutefart, hvis søtransportens fulde potentiale skal udnyttes.

Denne meddelelse skaber derfor en politisk ramme for Blue Belt, et koncept, som Rådet støttede op om i 2010⁵, og som sigter mod at øge søtransportens konkurrenceevne ved at tillade skibe at operere frit inden for EU's indre marked med færrest mulige administrative byrder, bl.a. i form af forenklings- og harmoniseringsforanstaltninger for søtransporten fra tredjelandshavne. For at nå disse mål fremlægges to nødvendige lovgivningsforanstaltninger om ændring af gennemførelsesbestemmelserne til toldkodeksen, hvoraf den ene allerede blev forelagt det kompetente udvalg i juni 2013, og den anden forventes forelagt i slutningen af året.

2. BAGGRUND

Det blev påpeget i Kommissionens meddelelse og handlingsplan: **etablering af et europæisk søtransportområde uden barrierer**⁶, at udviklede administrative procedurer er én af de centrale flaskehalse i udviklingen af søtransporten. Handlingsplanen indeholder kort- og mellemfristede foranstaltninger samt anbefalinger til medlemsstaterne. Det blev på toldområdet præciseret, at der er behov for en forenkling af formaliteter for skibe, der – i fart mellem EU-havne – transporterer varer i fri omsætning, og lettelse for skibe, der – ligeledes i fart mellem EU-havne – anløber et tredjeland eller en frizone undervejs.

Som led i handlingsplanen vedtog Kommissionen **forordning (EU) nr. 177/2010**⁷, hvori der blev indført en række strømlinede procedurer for såkaldt "fast rutefart", der udføres af rederier med bevilling. En andel del af handlingsplanen er **e-maritime-initiativet**, der sigter mod at fremme brugen af avanceret informationsteknologi til brug i søtransporten ved at fremme interoperabiliteten og lette den elektroniske kommunikation mellem søtransportens forskellige aktører. Første skridt i gennemførelsen af e-maritime-initiativet er **direktiv 2010/65/EU**⁸, i henhold til hvilken meldeformaliteter skal sendes og udveksles elektroniske via nationale enstrengede systemer.

Set i et lidt bredere perspektiv anbefales det i **hvidbogen fra 2011 om transportsektorens fremtid**⁹ (En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem), 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.

⁵ Emnet blev drøftet under det belgiske formandskab på det uformelle transportministtermøde i Antwerpen den 15.-16. september 2010 og resulterede i Rådets konklusioner af 2. december 2010 om "fuld integration af vandtransport i EU's transport-og logistikkæder".

⁶ KOM(2009) 10 endelig.

⁷ EUT L 52 af 3.3.2010.

⁸ EUT L 283 af 29.10.2010.

⁹ KOM(2011) 144 endelig.

3. BLUE BELT – EN METODE TIL AT GENNEMFØRE DET INDRE MARKED FOR SØTRANSPORT

3.1. Målet med Blue Belt

Den administrative byrde, der pålægges rederierne og deres kunder, påvirker sammen med forsinkelser i havnene konkurrenceevnen negativt. Effektive toldbehandlingsprocedurer for varer, der transporteres mellem EU-havne, har stor betydning for, at handelen mellem EU-virksomheder glider hurtigt og effektivt. Det er enten rederiet, der må bære de ekstra omkostninger, hvilket udgør en økonomisk byrde på et til stadighed mere konkurrencepræget marked, eller rederiets kunder, hvilket betyder, at EU-forbrugerne må betale en højere pris.

Blue Belt er et område, hvor fartøjer kan operere frit inden for EU's indre marked med et minimum af administrative byrder, samtidig med at sikkerhed og miljøbeskyttelse samt told- og skattepolitikker fremmes ved hjælp af overvågnings- og rapporteringsmuligheder for søtransport (processer, procedurer og informationssystemer).

Hovedformålet er at forbedre søfartssektorens konkurrenceevne ved at nedbringe den administrative byrde og omkostningerne. Ved at gøre søtransport og nærskibsfart mere attraktivt stimuleres især beskæftigelsen, og transportens indvirkning på miljøet mindskes. Kort sagt fremmer det ægte blå vækst¹⁰.

Søtransporttjenesterne inden for EU bliver mere effektive, og omkostningerne forventes at falde, når Blue Belt-foranstaltningerne er på plads, og som følge heraf fremmes de europæiske rederes, speditørers og producenters konkurrenceevne, og der skabes lige vilkår for alle transportformer. Denne yderligere forbedring af forholdene for varetransport inden for EU er betydelig set både økonomisk og miljømæssigt og vil skabe reelle virkninger i praksis.

3.2. Blue Belt-pilotprojektet

For at underbygge dette koncept iværksatte Kommissionen i 2011 i samarbejde med Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur (EMSA) et Blue Belt-pilotprojekt. Hensigten med pilotprojektet var at vise de nationale myndigheder, herunder toldmyndighederne, hvilke tjenester SafeSeaNet¹¹ (det trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten, som forvaltes af EMSA) kan tilbyde for at understøtte deres arbejde og mindske den administrative byrde for søtransporten. Hele 253 fartøjer, der deltog i pilotprojektet, blev overvåget, og toldmyndighederne modtog en indberetningsrapport før ankomst med oplysninger om ruter, anløbshavn og fartøjets adfærd (for eksempel i form af møder til søs).

Projektet blev vurderet og en række mulige opfølgingsaktiviteter, såsom at udvide overvågningen til at gælde alle fartøjer, der er involveret i transport inden for EU, eller til fartøjer, der anløber havne uden for EU, at give andre brugermyndigheder adgang til oplysningerne også via nationale enstrengede systemer, og at udvikle mere automatiserede formaliteter i forbindelse med søfart inden for EU, er beskrevet i

¹⁰ COM(2012) 494 final.

¹¹ SafeSeaNet er et system, der blev oprettet ved direktiv 2002/59/EF som ændret, og som drives og udvikles teknisk af EMSA, der pålægger skibsførere, operatører eller agenter en indberetnings- og meldepligt, således at medlemsstaterne kan videregive og modtage oplysninger om skibe og deres farlige last. Systemet giver bl.a. oplysninger om skibets identitet, dets position og status, afrejse og ankomsttider, indberetning af hændelser og nøje beskrivelse af farligt gods.

Kommissionens arbejdsdokument¹² og ligeledes drøftet på Rådets møde (transport) i juni 2012. Transportministrene udtrykte stor støtte til udviklingen af Blue Belt og opfordrede Kommissionen til at fremlægge specifikke forslag.

Blue Belt-pilotprojektet viste, at myndighederne kan få nyttige oplysninger om fartøjers rejse. Toldmyndighederne påpegede dog, at oplysningerne om fartøjerne bør suppleres med oplysninger om gods, og især deres status (EU-varer eller ikke-EU-varer). Denne sondring gør det muligt for toldmyndighederne at sikre det rette toldtilsyn af ikke-EU varer og på samme tid lette procedurerne for EU-varer.

3.3. Akten for det indre marked II

Den 3. oktober 2012 foreslog Kommissionen i meddelelsen "Akten for det indre marked II - Sammen om fornyet vækst"¹³ en række aktioner for at udvikle det indre marked yderligere og udnytte dets potentiale som en motor for vækst. Blue Belt blev udpeget som en nøgleaktion, der skulle bestå af en pakke af lovgivningsmæssige og ikke-lovgivningsmæssige initiativer, der skal reducere de administrative byrder for søtransporten inden for EU til et niveau, der kan sammenlignes med niveauet for andre transportformer (luftfart, jernbanetransport og vejtransport).

Nøgleaktionen henviser også til gennemgangen af havnepolitikken¹⁴, der blev vedtaget den 23. maj 2013. Gennemgangen supplerer Blue Belt-initiativets målsætning. Hensigten med gennemgangen er at fremme de europæiske havnes konkurrenceevne og frigøre deres vækstpotentiale. Den pålægger desuden et krav om at konsultere interesseparter og offentlige myndigheder i havneområdet om effektiviteten af de administrative procedurer i havnene og om nødvendigt mulige foranstaltninger til at forenkle dem.

4. BLUE BELT-PAKKEN

Kommissionen mener, at hvis der skal opnås hurtige og reelle driftsresultater, bør Blue Belt indeholde to foranstaltninger, nemlig en forbedring af ordningen for skibe i fast rutefart og i lyset af den økonomiske realitet en mekanisme, der virker fremmende for fartøjer, der også anløber havne i tredjelande. Derudover vil den planlagte revision af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten¹⁵ og gennemførelsen af direktivet om meldeformaliteter støtte gennemførelsen af dette udvidede Blue Belt-koncept.

4.1. Den nuværende situation

4.1.1. Eksisterende lettelser

EU-varer, der transporteres på fartøjer, der under rejsen forlader de dele af medlemsstaternes territorialfarvande, der hører under Unionens toldområde, mister deres EU-status og underlægges visse procedurer, uanset om de kun bevæger sig mellem EU-havne. Det betyder, at EU-varer, der for eksempel transporteres med lastvogn mellem Tallinn og Lissabon fuldt ud udnytter det indre markeds fordele¹⁶, mens et fartøj, der transporterer de samme varer mellem Tallinn og Lissabon, betragtes som værende på international fart.

¹² SWD(2012) 145 endelig.

¹³ COM(2012) 573 final.

¹⁴ COM(2013) 296 final og COM(2013) 295 final.

¹⁵ EFT L 208 af 27.6.2002.

¹⁶ På den betingelse, at lastvognen forbliver inden for EU's toldområde og ikke vælger en rute via Kaliningrad eller Ukraine.

Den nuværende lovgivning indebærer procedurer for skibe i fast rutefart, der sikrer en forenkling af formaliteterne for varer, der transporteres inden for EU's område. Disse varer betragtes som EU-varer, medmindre andet er fastsat. Visse betingelser skal være opfyldt, for at en operatør kan komme i betragtning:

- fartøjet må kun sejle mellem EU-havne via en forudbestemt rute
- og skal have en forudgående tilladelse.

Ikke-EU-varer kan også transporteres på fartøjer, der er i fast rutefart, hvis de er omfattet af proceduren for ekstern fællesskabsforsendelse¹⁷, med henblik på at sikre toldtilsynet. Med henblik derpå kan aktørerne gøre brug af forenklinger på grundlag af et ladningsmanifest, hvilket er en løsning, der ofte bruges af transportvirksomheder. Dette berører ikke kontroller med andre formål, herunder kontroller i forbindelse med beskyttelse af dyr og planters sundhed og folkesundheden i Unionen.

Det er op til rederierne at beslutte, hvorvidt de vil ansøge om at være med i ordningen for skibe, der er i fast rutefart, i henhold til den enkelte virksomheds behov. En sådan beslutning træffes på grundlag af de praktiske fordele afhængigt af om fartøjerne hovedsagelig transporterer EU-varer (i så fald kan ordningen kan være et alternativ, eftersom der ikke kræves bevis for EU-status) eller hovedsagelig ikke-EU-varer (i så fald er ordningen måske ikke er et alternativ, da der ikke er krav om at bruge forsendelsesproceduren uden for rammerne af ordningen).

4.1.2. Eksisterende informationssystemer til indsamling af toldoplysninger fra skibe

EU har vedtaget en række foranstaltninger, der pålægger medlemsstaterne at oprette nationale enstrengede systemer, der gør det muligt for aktørerne at opfylde alle import- eller eksportrelaterede lovkrav gennem en enstrengt grænseflade.

Det første skridt mod oprettelsen af nationale enstrengede systemer er taget med iværksættelsen af e-told-projektet. Projektet, der følger af beslutning nr. 70/2008¹⁸, har til formål på EU-plan at erstatte papirbaserede toldprocedurer med elektroniske procedurer og dermed skabe et mere effektivt og moderne toldsystem. Toldoplysninger om resultater af sundhedskontroller kan tages fra TRACES (Trade Control and Expert System), som blev indført ved beslutning 2002/459/EF¹⁹, og som etablerer et transeuropæisk netværk for anmeldelse, udstedelse af certifikater og overvågning af import, eksport og handel med produkter underlagt sundhedskrav. Desuden er der ved forordning (EF) nr. 648/2005²⁰ indført risikoanalyser, som giver toldmyndigheder et grundlag for at forbedre kontrollens virkning på alle områder (sikkerhed og afgifter).

De nationale toldmyndigheder har også udviklet og siden 2011 benyttet importkontrollsystemerne²¹ til modtagelse af elektroniske summariske

¹⁷ Proceduren defineres i artikel 91, stk. 1, i EF-toldkodeksen. Den giver mulighed for forsendelse fra et sted til et andet inden for EU's toldområde af ikke-EU-varer, uden at de pålægges importafgifter eller andre afgifter eller underlægges handelspolitiske foranstaltninger.

¹⁸ EUT L 23 af 26.1.2008.

¹⁹ EUT L159 af 17.6.2002, s. 27.

²⁰ EUT L 117 af 4.5.2005.

²¹ Importkontrollsystemet, som er et system til elektronisk udveksling af informationer baseret på fælles specifikationer, gør det muligt at håndtere forudgående angivelser og forbinde oplysningerne med risikoanalyserne.

indgangsangivelser²², især til screening af sikkerheds- og sikringsrisici. Skibe, der afgår fra havne uden for EU, indgiver summariske indgangsangivelser ved det første toldkontor, de anløber i EU. Interoperabiliteten mellem importkontrollsystemerne giver allerede toldmyndighederne ved det første anløbssted mulighed for at videregive resultaterne af sikkerheds- og sikringsrisikoanalyser til toldvæsenet i andre medlemsstater, som skibet ifølge de summariske indgangsangivelser vil anløbe.

Direktiv 2010/65/EU om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne, har til formål at "forenkle og harmonisere de administrative procedurer i forbindelse med søtransport ved at gøre elektronisk dataoverførsel til normen og ved at rationalisere meldeformaliteterne". Ifølge direktivet skal medlemsstaterne senest den 1. juni 2015 have indført et enstrengt system for skibes indberetning af havneanløb. Eftersom oplysningerne kun skal gives én gang, vil de skulle udveksles med de relevante myndigheder såsom toldvæsen og grænsekontrol.

Med henblik herpå er direktivet om meldeformaliteter blevet knyttet sammen med direktivet om trafikovervågnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten, især med hensyn til brug og udvikling af SafeSeaNet-systemerne hertil. For at udnytte de eksisterende ressourcer og investeringer effektivt, undgå overlapninger og så vidt muligt mindske de administrative byrder både for branchen og de implicerede myndigheder bør SafeSeaNet også bruges til udveksling af yderligere information, der kan lette søtransporten. Det bør derfor gøres interoperabelt med andre overvågnings- og meldesystemer. Det overordnede formål er at sikre overvågningen af skibe i et system (eller et sammenkoblet system), der tilgodeser forskellige behov på nationalt, europæisk og internationalt plan og kan bane vej for et fælles søtransportmarked i Europa uden barrierer.

De oplysninger om laster, som told- og andre myndigheder kræver, gives på rederiernes ladningserklæringer eller "ladningsmanifeste". Til trods for at der findes en standardiseret ladningserklæring i FAL-konventionen²³ og et elektronisk format, der anbefales af Verdenstoldorganisationen, findes der ingen harmoniseret model for ladningsmanifestet, som er indført i medlemsstaterne og kunne bruges til elektroniske fortoldningssystemer.

4.2. Det fremtidige Blue Belt-miljø

4.2.1. Forbedring af ordningen for skibe i fast rutefart

Det kræver toldmyndighedernes forudgående godkendelse at drive en fast rute. Ansøgningen skal indgives til toldmyndighederne i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret eller på hvis område, virksomheden har et regionalt kontor. Bevillingstoldmyndigheden anmoder om godkendelse fra toldmyndighederne i de øvrige berørte medlemsstater, dvs. de medlemsstater, hvis havne virksomheden ønsker at anløbe. Hvis der skal tilføjes nye anløbshavne i andre medlemsstater, kræver det, at der indledes en ny bevillingsprocedure.

²² En summarisk indgangsangivelse er en angivelse omhandlet i artikel 36a i toldkodeksen, som skal indgives for varer, der bringes ind i Unionens toldområde.

²³ FAL-konventionen er en konvention til lettelse af international samfærdsel ad søvejen, som blev vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation den 9. april 1965.

I 2012 blev proceduren for ansøgning om fast rutefart og den efterfølgende forvaltning af bevillinger ajourført og strømlinet, især ved hjælp af et elektronisk informations- og kommunikationssystem. Bevillingsproceduren blev afkortet ved en nedsættelse af konsultationsfasen fra 60 til 45 dage, og den efterfølgende registrering af fartøjer og ruter blev forenklet.

På trods af disse forenklinger mener rederierne stadig, at proceduren for at drive en fast rutefart er besværlige og stive, hvilket betyder, at mange transportvirksomheder stadig afstår fra at anmode om denne status. Derfor kunne man ved nogle yderligere ændringer forbedre proceduren for fast rutefart og gøre den hurtigere og mere fleksibel.

For at forbedre ordningen for fast rutefart forelagde kommissionen et forslag til en ændring af de gældende gennemførelsesbestemmelser til toldkodeksen²⁴ for det kompetente udvalg i juni 2013.

Ændringen vedrører:

- En afkortning af bevillingsfristen, idet fristen for høring af de øvrige medlemsstater reduceres yderligere til 15 dage.
- En udvidelse til fremtidige havneanløb. I dag skal operatører, der anmoder om tilladelse til at drive fast rutefart præcisere, hvilke medlemsstater der er berørt af ruten. Hvis de efterfølgende ønsker at udvide rutefarten til en anden medlemsstat, skal der foretages en ny høring. Det ville spare tid, hvis ansøgerne udover at angive de medlemsstater, der er omfattet af den aktuelle ansøgning, samtidig på forhånd kunne angive, hvilke medlemsstater der kunne komme på tale i fremtiden.

Blue Belt-forbedring - Eksempel 1

En operatør, som ønsker at udbyde fast rutefart mellem Felixstove i Det Forenede Kongerige, Rotterdam i Nederlandene og København i Danmark og måske senere til Gdansk i Polen vil kunne nyde godt af den forbedrede ordning for fast rutefart. Operatøren vil skulle anmode de britiske toldmyndigheder om en bevilling til at drive denne rute og vil samtidig få mulighed for at angive, hvilke medlemsstater der kan komme på tale fremover, i dette tilfælde Polen. De britiske myndigheder kontakter dernæst alle berørte toldmyndigheder, dvs. i Nederlandene, Danmark og Polen, og anmoder om deres tilladelse til at give bevilling. Medlemsstaterne har en frist på 15 dage (i stedet for 45 dage) til at svare. Dernæst gives bevilling, og operatøren vil kunne udbyde ruten forholdsvis hurtigt. Hvis operatøren senere ønsker at ændre ruten til at omfatte Gdansk i Polen, kan det gøres hurtigt uden at indlede en ny bevillingsprocedure.

²⁴ 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.

4.2.2. *E-manifestet, et værktøj, der gøre rejsen lettere for fartøjer, der også anløber havne i tredjelande*

Selv om ordningen for fast rutefart er nyttig, er den kun til gavn for et begrænset antal forretningsoperatører og svarer ofte ikke til rederiernes, producenternes, importørernes, eksportørernes, handelens og industriens behov. Da det kun er søtransport inden for EU, der opfylder kravene til bevilling og drift, er skibe, som benyttes i handel inden for EU, men også anløber udenlandske havne, udelukket fra ordningen. Det skønnes, at kun 10-15 % af søtransporten, primært færger, er omfattet af ordningen for fast rutefart. Eftersom størstedelen af fartøjerne transporterer både EU-varer og ikke-EU-varer og regelmæssigt lægger til i havne både i og uden for EU (f.eks. i Norge, Nordafrika og Rusland), bør en rigtig handelslettelse omfatte denne type rutefart, hvis søtransportens fulde potentiale skal udnyttes.

De transporterede varers status (dvs. EU-varer eller ikke-EU-varer, eksport, fragt, som forbliver ombord osv.) skal være kendt på forhånd, for at man kan fastlægge det rette toldtilsyn. Der kan derfor opnås forbedringer ved at indføre et værktøj, der gør det lettere at indberette de nødvendige oplysninger, herunder de oplysninger om varernes status, som rederierne skal meddele toldmyndighederne. Herved kan myndighederne afgøre, hvilken procedure der skal anvendes alt efter varernes status. Ved hjælp af dette værktøj kan toldmyndigheder i lossehavnen hurtigt lade EU-varer overgå til fri omsætning, mens ikke-EU-varer forbliver underlagt den fornødne toldkontrol og administrative kontrol, såsom sundhedskontrol, i afventning af f.eks. overgangen til fri omsætning.

Det elektroniske ladningsmanifest ("e-manifestet") med oplysninger om varernes status anses for at være en praktisk løsning på problemet. E-manifestet vil tage form af et harmoniseret og elektronisk ladningsmanifest og er et instrument til at opnå yderligere lettelse 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 EU-varerne andet end i form af stikprøvekontrol. Dette er en betydelig handelslettelse for afskiberen og rederierne, samt en forenkling for toldmyndighederne, som ikke behøver at kontrollere EU-varer, medmindre det sker som led i en stikprøvekontrol eller en målrettet kontrol.

Varer, som lastes i havne uden for EU er pr. definition 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, men EU-varerne forbliver ombord, vil varerne desuden bevare den status, de havde, da de forlod den seneste EU-havn. Det vil endvidere blive lettere at kontrollere, om oplysningerne fra afgangshavnen er nøjagtige, ved hjælp af det harmoniserede e-manifest.

Med e-manifestet indføres en yderligere forenkling: angivelsen af varernes status i e-manifestet kan godkendes af en operatør, hvis vedkommende har tilladelse hertil. Aktører, som ikke har en sådan tilladelse, vil skulle afvente toldmyndighedernes bekræftelse.

E-manifestet skal foreligge elektronisk for toldmyndighederne i den følgende anløbshavn i EU, hvor varerne losses, og hvor varernes EU-status tjener til at sikre en hurtig overgang til fri omsætning. En henvisning i e-manifestet til lastoplysninger, som er indhentet i tidligere anløbshavne, vil være et ekstra springselement til at

sikre, at ikke blot EU's afgiftskrav, men også EU's sikkerheds- og sikringskrav er overholdt.

E-manifestet skal være fuldt ud harmoniseret i hele EU. It-systemerne er også nødt til at være interoperable, således at e-manifestet kan indgives, og oplysningerne kan udveksles mellem myndigheder. Hensigten er dog ikke at skabe et nyt system, hvilket ville medføre yderligere omkostninger, men at bygge videre på eksisterende systemer, eller systemer, som er under udvikling, såsom de nationale enstrengede systemer, der er udviklet i forbindelse med direktivet om meldeformaliteter, og som ville gøre det muligt at udveksle e-manifestet mellem nationale toldmyndigheder og andre relevante myndigheder.

Med denne løsning vil EU-varer nyde godt af det indre marked og det endda for rejser, hvor fartøjet anløber havne i tredjelande, samtidig med at ikke-EU-varer vil være underkastet de samme skrappe krav, som gælder i dag. Toldmyndigheder vil kunne afsætte flere ressourcer til risikoanalyser og toldklarering af ikke-EU-varer, og EU-varer vil kunne cirkulere mere frit.

Med henblik på indførelsen af denne forbedring forventer Kommissionen ved udgangen af 2013 at forelægge en ændring af de gældende gennemførelsesbestemmelser til toldkodeksen, herunder bestemmelser om indførelse af e-manifestet. Kommissionen forventer, at e-manifestet er fuldt ud operationelt pr. juni 2015. Der vil i ændringen blive taget højde for det arbejde, som allerede er udført i forbindelse med gennemførelsen af direktivet om meldeformaliteter, som forudsætter tættere samarbejde mellem alle involverede parter både på nationalt plan og EU-plan. Derudover bør der tages højde for krav som følge af e-manifestet, når direktivet om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten revideres og direktivet om meldeformaliteter gennemføres.

Blue Belt-forbedring - Eksempel 2

Et skib, der sejler fra Shanghai i Kina, anløber i Limassol i Cypern. Alle varer ombord kommer fra tredjelande. Der er foretaget en risikoanalyse af arten og niveauet af risici på grundlag af den summariske indgangsangivelse, der blev indgivet inden afrejsen fra Shanghai. Alle tilfælde af umiddelbare trusler vil blive underkastet alle former for nødvendig kontrol, såsom sundhedskontrol, sikkerhedskontrol og veterinærkontrol. Varer fra Kina, som losses i Cypern, vil blive underkastet alle former for vanlig kontrol i Cypern. For de varer, som forbliver ombord, og som udgør en risiko, der ikke er en umiddelbar trussel, videregives oplysninger til alle medlemsstater på ruten, således at toldmyndighederne i lossehavnene kan foretage den fornødne kontrol. Skibet lastes dernæst med EU-last for at sejle fra Cypern til Marseille i Frankrig. Med Blue Belt-forbedringen vil skibets operatør i Limassol ajourføre e-manifestet, hvorved angivelsen af lastens status (henholdsvis ikke-EU-varer og EU-varer) angives i det elektroniske dokument. På vej til Marseille anløber skibet i Tanger for at losse varer fra Kina og laste yderligere varer. E-manifestet ajourføres igen, og der indgives en ny summarisk indgangsangivelse med henblik på analyse af sikkerhedsrisici vedrørende de varer, der lastes i Tanger. Alle varer fra Kina og de nye varer, der lastes i Tanger, betragtes som ikke-EU-varer. Når skibet anløber Marseille kan toldvæsenet hurtigt lade de EU-varer, der blev lastet i Limassol, og hvis status er angivet i e-manifestet, overgå til fri omsætning på grundlag af deres status af EU-varer, som er angivet i e-manifestet. Alle ikke-EU-varer vil blive underkastet den fornødne kontrol, såsom sikkerhedskontrol, sundhedskontrol, veterinærkontrol og afgiftskontrol.

5. RAPPORTERING

Kommissionen vil i midten af 2016 aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om Blue Belt-initiativet, herunder om dets gennemførelse, virkningsfuldhed og indflydelse på EU's økonomi, den videre udvikling osv.

Kommissionen vil også regelmæssigt underrette interesserede parter om gennemførelsen og effekten af Blue Belt-initiativet.

6. KONKLUSION

Med målene i akten for det indre marked II for øje, som går ud på at skabe et reelt indre marked for søtransport, bekræfter Kommissionen sin vilje til at udvikle Blue Belt-konceptet, således at det kan gennemføres fuldt ud, herunder de udvidede forenklingsforanstaltninger for anløb i tredjelande.

Kommissionen anmoder derfor om Europa-Parlamentets og Rådets opbakning samt om søfartssektorens deltagelse i de tekniske aspekter, således at Blue Belt-initiativet kan realiseres. Medlemsstaternes told- og søfartsmyndigheder anmodes ligeledes om at fortsætte og styrke deres 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"