



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 8.7.2013
COM(2013) 510 final

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

Синият пояс — единно транспортно пространство за морския транспорт

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

Синият пояс — единно транспортно пространство за морския транспорт

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Търговията на Европейския съюз с останалия свят и в рамките на вътрешния му пазар зависи в голяма степен от морския транспорт. Общо 74 %¹ от внасяните и изнасяните от Съюза стоки и 37 %² от обмена вътре в Съюза преминават през морските пристанища. В сравнение с други видове транспорт морският транспорт има предимствата на по-ниската цена и по-малкото отражение върху околната среда спрямо обема на превозваните товари.

Независимо от това поради наличието на ненужни административни изисквания пълният потенциал на транспорта по море не винаги се използва.

Член 28 от ДФЕС допуска свободното движение на съюзните стоки³ в границите на митническата територия на ЕС. Тъй като се счита, че когато един плавателен съд напуска териториалните води на държавата членка⁴, той преминава през външна граница на ЕС, плавателните съдове, движещи се между пристанища в две различни държави членки, се третират като напуснали митническата територия на ЕС. Вследствие на това е необходимо при напускането на изходното пристанище и при пристигане в пристанището по местоназначение плавателният съд да преминава през митнически формалности, дори когато и двете пристанища са пристанища от ЕС. Въпреки че тези процедури се изискват поради икономически и финансови съображения и поради съображения за сигурност, провеждането им е свързано с разходи и води до забавяния, които се явяват недостатък на морския транспорт в сравнение с други видове транспорт, когато става въпрос за транспортиране на съюзни стоки на вътрешния пазар на ЕС.

Ограничаването на разходите и опростяването на всички административни процедури е основна цел при насърчаването на по-широкото използване на морския транспорт на къси разстояния и на търговията по море между пристанищата в ЕС.

Създаването на истински вътрешен пазар за съюзни стоки, превозвани с кораби, би укрепило конкурентната позиция на морския транспорт спрямо тази на останалите видове транспорт, а и конкурентната позиция на цялата икономика, тъй като логистичната верига ще стане по-ефективна и ще допълни вече предприетите мерки за улесняване на търговията. Важно е да бъдат

¹ Източник: ESPO, Резултати на европейските пристанища, 2012 г.

² Източник: Евростат.

³ Съюзни стоки означава стоки, които са изцяло получени на митническата територия на ЕС, които са внесени от държави извън ЕС и са били допуснати за свободно обращение или които са получени или произведени в ЕС от стоки, попадащи в предходните категории. Несъюзни стоки са останалите стоки, принципно внасяните от държави извън ЕС и които не са допуснати за свободно обращение (член 29 от ДФЕС).

⁴ Териториални води, или териториално море, е ивица от вътрешни морски води с ширина до 12 морски мили (~ 22 km), измерена от изходните линии (обикновено линията на най-големия отлив) на крайбрежната държава. Териториалните води се считат за неделима част от територията на държавата. (Конвенция на Организацията на обединените нации по морско право, 1982 г.).

създадени равнопоставени условия на конкуренция между всички видове транспорт.

Една от съществуващите мерки за улесняване на търговията е системата на редовните корабни линии — система за митнически улеснения за плавателни съдове, които редовно посещават само пристанища от ЕС и превозват предимно съюзни стоки. Независимо от това по данни на сектора за морски транспорт едва 10—15 % от морския трафик, и при това най-вече фериботи, работят по тази система. Като се има предвид, че по-голямата част от съдовете превозват и съюзни, и несъюзни стоки и често спират и в съюзни, и в несъюзни пристанища (напр. Норвегия, Северна Африка, Русия), едно реално улеснение би следвало да обхваща този вид транспортна линия, за да може морският транспорт да използва пълния си потенциал.

Поради това с настоящото съобщение се създава рамка на политиката за Синия пояс като концепция, подкрепена от Съвета през 2010 г.⁵, с която да се повиши конкурентоспособността на сектора на морския транспорт, като се даде възможност на плавателните съдове да оперират свободно в рамките на вътрешния пазар на ЕС при минимално количество бюрократични формалности, включително мерки за опростяване и хармонизация за морския транспорт от пристанища от трети държави. С оглед постигането на тези цели в настоящото съобщение са представени двете необходими правни мерки за изменение на Разпоредбите за прилагане на Митническия кодекс (РПМК), като през юни 2013 г. едната от тях вече беше внесена в съответния комитет, а предложението за втората предстои да бъде направено до края на годината.

2. КОНТЕКСТ

Сложността на административните процедури беше посочена като една от основните пречки пред развитието на морския транспорт в съобщението на Комисията и в плана за действие с оглед създаване на **европейско пространство за морски транспорт без бариери**⁶. Планът за действие съдържа краткосрочни и средносрочни мерки, както и препоръки към държавите членки. По отношение на митниците в него се посочва необходимостта от опростяване на формалностите за съдовете, плаващи между пристанища от ЕС и превозващи стоки в свободно обращение, както и от улеснения за съдовете, посещаващи пристанища, намиращи се в трети държави или в свободни зони.

Като част от плана за действие Комисията прие **Регламент (ЕС) № 177/2010**⁷, в който се въвеждат рационализирани процедури за т.нар. „редовни корабни линии“ (РКЛ), по които оперират оторизирани дружества. Друга част от плана за действие е инициативата **e-Maritime**, която цели да стимулира използването на съвременните информационни технологии в сектора на морския транспорт, като насърчава оперативната съвместимост и улеснява електронната комуникация между различните действащи лица в морския транспорт. Първата

⁵ Темата беше обсъждана при белгийското председателство по време на неофициалното заседание на Съвета по транспорт в Антверпен на 15–16 септември 2010 г. и доведе до заключенията на Съвета от 2 декември 2010 г. относно пълното интегриране на водния транспорт в транспортните и логистичните вериги в ЕС.

⁶ COM(2009) 10 окончателен.

⁷ ОВ L 52, 3.3.2010 г.

стъпка към реализацията на инициативата e-Maritime е **Директива 2010/65/ЕС**⁸, съгласно която формалностите за даване на сведения за корабите се предават и обменят електронно чрез система от национални пунктове, обслужващи на „едно гише“.

В по-широк контекст **Бялата книга за бъдещето на транспорта от 2011 г.**⁹ (Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите) се застъпва за едно истинско Единно европейско транспортно пространство, в което ще бъдат премахнати всички оставащи бариери между видовете транспорт и между държавните граници. По-специално в нея се призовава за създаването на Син пояс в моретата около Европа, който да опрости формалностите за корабите, пътуващи между пристанища от ЕС.

3. Синият пояс — начин за завършването на вътрешния пазар в сферата на морския транспорт

3.1. Целта за създаването на Синия пояс

Административната тежест, понасяна от транспортните компании и техните клиенти, и закъсненията, натрупвани в пристанищата, се отразяват отрицателно на конкурентоспособността. Това доколко ефективни са процедурите за митническо оформяне на стоките, транспортирани между пристанищата от ЕС, има значително отражение върху навременния и ефективен търговски обмен между дружествата от ЕС. Допълнително възникналите разходи се понасят или от превозвача и така го обременяват допълнително на все по-конкурентния пазар, или се прехвърлят на клиента и така водят до увеличаване на цената за европейския потребител.

Синият пояс е зона, в която плавателните съдове могат да оперират свободно в рамките на вътрешния пазар на ЕС при минимум административна тежест и засилени благодарение на използването на възможностите за следене на морския транспорт и докладване за него (процеси, процедури и информационни системи) безопасност, сигурност, опазване на околната среда, а също така митническа и данъчна политика.

Основната цел на Синия пояс е да повиши конкурентоспособността на морския сектор, като намали административната тежест и административните разходи. По-голямата привлекателност на морския транспорт и на морските превози на къси разстояния стимулира по-специално заетостта и намалява въздействието на транспорта върху околната среда. Накратко — насърчава истински „син“ растеж¹⁰.

Очаква се след въвеждането на мерките по Синия пояс да се повиши ефективността на вътрешните за ЕС линии на морския транспорт, а разходите да намалее; следователно се очаква също така да се увеличи конкурентоспособността на европейските превозвачи, спедитори и производители и да бъдат създадени равнопоставени условия на конкуренция между всички видове транспорт. Това допълнително улесняване на вътрешния

⁸ ОВ L 283, 29.10.2010 г.

⁹ COM(2011) 144 окончателен.

¹⁰ COM(2012) 494 final.

за ЕС транспорт на стоки ще бъде значително и от икономическа, и от екологична гледна точка и ще постигне на практика реални резултати.

3.2. Пилотният проект „Син пояс“

С оглед валидирането на концепцията през 2011 г. Комисията даде ход на пилотния проект „Син пояс“, изпълняван в сътрудничество с Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ). Целта на проекта беше да покаже на националните органи, в т.ч. на митническите органи, услугите, които SafeSeaNet¹¹ — системата за информация и слеждане на трафика на плавателни съдове, която се управлява от ЕАМБ, може да предложи в подкрепа на тяхната дейност, като същевременно намали административния товар за морския транспорт. В пилотния проект бяха следени общо 253 участващи съда, като митническите органи получаваха уведомителен доклад преди пристигането на всеки от тях, в който се даваше информация за курса им, пристанищата, които ще се посещават, и поведението на съда (напр. срещи с други съдове).

В работния документ на службите на Комисията¹² бяха представени оценка на проекта и предложения за някои възможни последващи действия, например разширяване на следенето до всички съдове, участващи само във вътрешен за ЕС транспорт или до съдовете, спиращи в пристанища извън ЕС, предоставяне на други органи потребители на достъп до информацията, също така чрез националните структури, обслужващи на едно гише, и разработване на по-автоматизирани формалности за вътрешния за ЕС транспорт. Същите бяха обсъдени по време на Съвета по транспорт през юни 2012 г. Министрите на транспорта подкрепиха горещо разработването на Синия пояс и приканиха Комисията да излезе с конкретни предложения.

Пилотният проект „Син пояс“ показва, че на митническите органи може да се предоставя полезна информация за рейсове на плавателните съдове. Митническите органи изтъкнаха обаче, че информацията за съдовете следва да бъде допълнена с информация за превозваните стоки и особено за техния статут (съюзни или несъюзни). Това разграничение позволява на митническите органи да осигурят съответния митнически надзор за несъюзните стоки и същевременно да улеснят процедурите за съюзните стоки.

3.3. Акт за единния пазар II

На 3 октомври 2012 г. Комисията предложи в своето съобщение „Акт за единния пазар II. Заедно за нов растеж“¹³ комплекс от действия за доразвиване на единния пазар и използване на потенциала му като източник на растеж. Синият пояс беше определен като ключово действие, което ще включва пакет от законодателни и незаконодателни инициативи, насочени към намаляване на административната тежест за вътрешния за ЕС морски транспорт до равнище, съпоставимо с това при другите видове транспорт (въздушен, ЖП, шосеен).

¹¹ Системата SafeSeaNet е създадена с Директива 2002/59/ЕО, изменена, като хостингът и техническата разработка се осигуряват от ЕАМБ. Със системата се въвеждат изисквания за докладване и уведомяване от страна на корабособствениците, корабните оператори и корабните агенти, като така държавите членки могат да предоставят и да получават информация за корабите и техните опасни товари. Системата дава информация също така за идентификацията, местоположението и статута на кораба, за времето на отпътуване и пристигане и предоставя доклади за аварии и данни за опасните товари.

¹² SWD(2012) 145 final.

¹³ COM(2012) 573 final.

В ключовото действие се препраща и към прегледа на политиката за пристанищата¹⁴, приет на 23 май 2013 г. Прегледът допълва целта на инициативата „Син пояс“. Замисълът му е да стимулира конкурентоспособността на европейските морски пристанища и да отключи потенциала им за растеж. В него се поставя също така изискването за провеждане на консултации със заинтересованите страни и публичните администрации, работещи в регионите на пристанищата, относно ефективността на административните процедури в пристанищата и, където е уместно, възможните мерки за тяхното опростяване.

4. ПАКЕТЪТ „Син пояс“

Комисията е убедена, че за да се стигне до бързи и реални оперативни резултати, пакетът „Син пояс“ следва да съдържа две мерки, т.е. усъвършенстван вариант на системата на редовните корабни линии и — с оглед на икономическите реалности — механизъм за улесняване на съдовете, които посещават и пристанища на трети държави. Освен това планираното преразглеждане на Директива 2002/59/ЕО за информационните системи и системите за контрол на движението на корабите¹⁵ и изпълнението на Директивата относно формалностите за даване на сведения ще подпомогнат реализацията на разширената концепция за Синия пояс.

4.1. Положението в момента

4.1.1. Улесненията на разположение в момента

Съюзните стоки на борда на кораби, които по време на своя рейс напускат териториалните води на държавата членка, включени в митническата територия на Съюза, губят съюзния си статут и подлежат на определени процедури, независимо дали се придвижват само между пристанища от ЕС или не. Това означава например, че съюзните стоки, които се транспортират с камион между Талин и Лисабон, се възползват изцяло от единния пазар¹⁶, докато един кораб, превозващ същите стоки между Талин и Лисабон, ще бъде третиран като кораб, извършил международно плаване.

В сега действащото законодателство вече е предвидено опростяване на процедурите за стоките, превозвани на територията на ЕС, чрез процедурите за редовните корабни линии. Стоките в рамките на тези линии се считат за съюзни стоки, освен ако не се докаже друго. За да отговори на изискванията един оператор, трябва да са изпълнени определени условия:

- съдовете да се движат само между пристанища от ЕС по предварително определен маршрут
- да е получено предварително разрешение.

На съдовете, опериращи по редовни корабни линии, могат да бъдат транспортирани и несъюзни стоки, при условие че същите са поставени под режим външен транзит¹⁷, за да се гарантира митническият им надзор. За тази

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

¹⁵ ОВ L 208, 27.6.2002 г.

¹⁶ При условие че камионът не напусне митническата територия на ЕС и не използва например маршрут през Калининград и Украйна.

¹⁷ Процедурата е определена в член 91, параграф 1 от Митническия кодекс на Общността. Тя дава възможност по-специално за превоз на несъюзни стоки от една точка до друга в границите на

цел търговците могат да използват улеснения, в основата на които стои използването на манифест — решение, което често се използва от превозвачите. Това не засяга прилагането на проверки за други цели, включително свързани със защитата на здравето на хората, животните или растенията в Съюза.

В зависимост от специфичните си бизнес потребности дружеството превозвач само избира дали да кандидатства за редовна корабна линия. Решението за това се основава на практическите ползи, които ще бъдат извлечени, в зависимост от това дали съдовете превозват предимно съюзни стоки (в този случай редовната корабна линия би била добър избор, тъй като при нея не се изисква доказване на съюзен статут) или предимно несъюзни стоки (в този случай използването на редовна корабна линия може да не е оправдано, тъй като извън нея няма задължение за използване на режима транзит).

4.1.2. *Съществуващи информационни системи за събиране от корабите на имаща отношение към митниците информация*

ЕС прие мерки, съгласно които от държавите членки се изисква да изградят възможност за обслужване на едно гише, което да позволява на търговците чрез единен интерфейс да подават информация, с която да изпълнят всички определени им от закона задължения във връзка с внос или износ.

Първата стъпка към въвеждането на обслужване на едно гише беше направена със старта на проекта „Електронни митници“. Проектът, който е следствие от Решение № 70/2008¹⁸, има за цел да замени митническите процедури на хартиен носител с общи за целия ЕС електронни процедури и така да създаде една по-ефективна и модерна митническа среда. Имащата отношение към митниците информация относно резултата от санитарните проверки може да бъде изтеглена от системата TRACES, въведена с Решение 2002/459/ЕО¹⁹, с което беше създадена трансевропейска мрежа за уведомяване, сертифициране и следене на вноса, износа и търговията със санитарни и фитосанитарни продукти. Освен това с Регламент (ЕО) № 648/2005²⁰ анализът на риска беше въведен като основа на митническите проверки също така с оглед повишаване на тяхната ефективност и ефикасност във всички сфери (сигурност, безопасност, фискална сфера).

Националните митнически органи също така разработиха и експлоатират от 2011 г. системи за контрол на вноса²¹, с които получават автоматизирани обобщени декларации за въвеждане²², предимно за целите на преценката на риска за сигурността и безопасността. Обобщените декларации за въвеждане се подават от отговорните субекти в първата входна митническа служба от ЕС, когато плавателният съд е отплавал от пристанище извън ЕС. Оперативната съвместимост на системите за контрол на вноса вече позволява на

митническата територия, без те да подлежат на облагане с вносни мита и други налози или на мерки на търговската политика.

¹⁸ ОВ L 23, 26.1.2008 г.

¹⁹ ОВ L 159/27, 17.6.2002 г.

²⁰ ОВ L 117, 4.5.2005 г.

²¹ Системата за контрол на вноса, която представлява система за електронен обмен на информация въз основа на общи спецификации, осигурява възможност за обработката на подаваните преди пристигане декларации и свързването на информацията от тях с анализа на риска.

²² Обобщената декларация за въвеждане е декларацията, посочена в член 36а от Митническия кодекс, която се подава за стоки, въведени на митническата територия на Съюза.

митническите органи в първия входен пункт да препредават резултатите от анализа на риска по отношение на сигурността и безопасността на митническите служби на други държави членки, които имат на територията си пристанища, посочени в обобщената декларация за въвеждане.

Директива 2010/65/ЕС относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки, има за цел да „опрости и хармонизира административните процедури, прилагани в морския транспорт, посредством стандартизиране на електронното предаване на данни и рационализиране на формалностите за даване на сведения“. Тя изисква от държавите членки да изградят до 1 юни 2015 г. национално обслужване на едно гише за получаване на съобщенията за посещение на кораб в дадено пристанище. Тъй като ще се налага информацията да се подава само веднъж, тя ще трябва да бъде обменяна между съответните администрации, например митнически органи и гранична контролна служба.

С оглед на тези цели е изградена връзка между Директивата относно формалностите за даване на сведения и Директивата за системата за контрол на движението на корабите и за системата за информация, особено що се отнася до използването и разработката на платформата SafeSeaNet в този контекст. С цел наличните ресурси и инвестиции да се използват ефективно, да се избягва дублирането и, където е възможно, да се намалява административната тежест и за индустрията, и за съответните администрации, SafeSeaNet следва да се използва също така и за допълнителен обмен на информация, предназначена да улеснява морския транспорт. За да може да постигне това, SafeSeaNet следва да бъде оперативно съвместима с другите системи за контрол и докладване. Крайната цел е да се гарантира контрола на движението на плователните съдове в една система (или в една взаимосвързана система), която е от полза за различните нужди на национално, съюзно и международно равнище и която ще даде възможност да бъде създадено европейско пространство за морски транспорт без пречки.

Информацията, отнасяща се до товара и изисквана от митническите и другите органи, се събира чрез декларация за товара или карго манифест, предаван от превозвача. Въпреки приемането на стандартизирана декларация за товара в рамките на КУММК²³ и съществуването на електронен формат, препоръчан от Световната митническа организация, за карго манифеста, възприет от държавите членки, няма хармонизирана структура, която би могла да се използва за електронни административни клирингови системи.

4.2. Бъдещата среда на Синия пояс

4.2.1. Усъвършенстване на концепцията редовни корабни линии

Експлоатирането на редовна корабна линия подлежи на предварително разрешение от страна на митническите органи. Заявлението за кандидатстване трябва да бъде подадено до митническите органи на държавата членка, на чиято територия е установено съответното дружество или на чиято територия то има регионално поделение. Митническите органи издатели на разрешението се обръщат към митническите органи на съответните държави членки, т.е. тези, чиито пристанища дружеството желае да посещава, за да получат тяхното

²³

Конвенция за улесняване на международното морско корабоплаване, приета от Международната морска организация на 9 април 1965 г., с изменения.

съгласие. Добавянето на нови посещавани пристанища в други държави членки изисква нова процедура за получаване на разрешение.

Процесът на кандидатстване за редовна корабна линия и последващото управление на разрешенията беше актуализиран и рационализиран през 2012 г., по-специално чрез използването на електронна система за информация и комуникация. Процедурата за издаване на разрешение беше съкратена чрез ограничаването на етапа на консултации от 60 на 45 дни, а последващата регистрация на плавателните съдове и маршрутите им беше улеснена.

Въпреки доказаните предимства на тези улеснения процедурата по експлоатацията на редовна корабна линия все още се определя от превозвачите като тромава и недостатъчно гъвкава, като поради това много от тях все още се колебаят да кандидатстват за получаване на такъв статут. Следователно процедурата на редовните корабни линии би могла да бъде усъвършенствана и ускорена и благодарение на някои допълнителни модификации да стане по-гъвкава.

С оглед на въвеждането на допълнителни улеснения за системата на редовните линии през юни 2013 г. Комисията внесе в съответния комитет предложение за изменение на сега действащите Разпоредби за прилагане на Митническия кодекс (РПМК)²⁴.

Изменението обхваща:

- Съкращаване на срока за издаване на разрешение посредством допълнително ограничаване на периода за консултации между държавите членки на 15 дни.
- Разширяване на обхвата до пристанища, които ще се посещават в бъдеще. В момента операторите, които кандидатстват за разрешение за редовна корабна линия, трябва да посочват държавите членки, които то ще включва. Ако впоследствие желаят да разширят линията до други държави членки, е необходимо да се проведе нова консултация. Възможността кандидатстващите предварително да посочват освен обхващаните в момента държави членки и такива, които могат да бъдат обхванати в бъдеще, би спестила за тях време при появата на съответната бизнес възможност.

Улеснения от Синия пояс — пример 1

Оператор, който желае да предлага редовна корабна линия между Филикстоу (Обединено кралство), Ротердам (Нидерландия) и Копенхаген (Дания), а в бъдеще евентуално и Гданск (Полша), ще може да се ползва от усъвършенстваната система на редовните корабни линии. Операторът ще трябва да се обърне към британските митнически органи с искане за разрешение да експлоатира линията, като ще има възможност да посочи кои държави членки евентуално могат да бъдат добавени към нея занапред, в случая Полша. Британските органи ще се свържат с всички имащи отношение митнически органи, т.е. на Нидерландия, Дания и Полша, и ще поискат тяхното съгласие за издаване на разрешението.

²⁴

Регламент (ЕИО) № 2454/93 на Комисията от 2 юли 1993 г. за определяне на разпоредби за прилагане на Регламент (ЕИО) № 2913/92 на Съвета за създаване на Митнически кодекс на Общността (ОВ L 253, 11.10.1993 г.).

Държавите членки ще разполагат с 15 дни (вместо сегашните 45) за отговор. След това ще се издава разрешение, като операторът ще може да започне да предлага линията сравнително скоро след това. Ако по-късно операторът желае да измени линията и да включи полското пристанище Гданск, това може да стане лесно, без да се дава ход на нова процедура за издаване на разрешение.

4.2.2. Електронният манифест — средство за улесняване плаванията на корабите, които посещават и пристанища на трети държави

Независимо от своите предимства концепцията за редовните корабни линии е привлекателна само за ограничен брой бизнес оператори и често не отговаря на нуждите на спедитори, производители, вносители и износители, на търговията и индустрията. Тъй като само вътрешните за ЕС корабни линии отговарят на условията за получаване на разрешение и експлоатация, корабите, които са част от вътрешната за ЕС търговия, но посещават и чуждестранни пристанища, са изключени от обхвата на системата. Според оценките едва 10—15 % от морския трафик, и то най-вече фериботи, работят в рамките на системата на редовните корабни линии. Като се има предвид, че по-голямата част от съдовете превозват и съюзни, и несъюзни стоки и често спират и в съюзни, и в несъюзни пристанища (напр. Норвегия, Северна Африка, Русия), за да може морският транспорт да използва пълния си потенциал, едно реално улеснение би следвало да обхваща именно този вид транспортна линия.

За да бъде определен видът митнически надзор, трябва да бъде известен статутът на стоките, превозвани на борда (т.е. съюзни или несъюзни, за износ, товар, оставащ на борда на кораба, и т.н.). Следователно до улесняване на процеса може да се стигне, ако бъде въведен инструмент за лесно съобщаване на исканата информация, включително на информацията, която се предоставя от превозвача на митницата относно статута на стоките. Това ще даде възможност на органите според статута на стоките да определят вида процедура, която следва да бъде приложена. Подобен инструмент ще позволи на пристанището на разтоварване да организира бързото освобождаване на съюзните стоки и същевременно да гарантира, че несъюзните стоки се подлагат на нужните митнически и други административни проверки, например санитарни, до освобождаването им например за свободно обращение.

Електронният манифест, който съдържа информация за статута на стоките, се определя като удобно решение за постигането на тази цел. Електронният манифест би бил под формата на хармонизиран електронен карго манифест и представлява инструмент, целящ допълнително да улесни морския транспорт за съдовете, посещаващи и пристанища от ЕС, и пристанища на трети държави.

При подаване на електронен манифест в пристанище на ЕС съюзният статут на стоките на борда на съда ще бъде посочен и, ако бъде потвърден, за тези стоки повече няма да има необходимост от митнически проверки с изключение на проверки на случаен принцип. Това значително улеснява търговията за спедиторите и превозвачите и опростява работата на митническите органи, които вече не трябва да проверяват съюзните стоки, освен ако те не бъдат определени за обект на случайна или специфична проверка.

Стоките, натоварени в пристанища извън ЕС, по дефиниция биха били несъюзни стоки и биха били посочени като такива в електронния манифест.

Освен това, ако един плавателен съд посети пристанище на трета държава между посещенията си на две пристанища от ЕС и на борда му останат съюзни стоки, същите ще запазят статута, който е деклариран за тях при отплаване от последното пристанище на ЕС. Освен това благодарение на хармонизирания електронен манифест проверката на точността на информацията, предоставена от пристанището на отплаване на пристанището на пристигане, ще бъде улеснена.

От електронния манифест ще последва и още едно допълнително опростяване: посоченият в електронния манифест статут на стоките може да бъде потвърден от оператор, ако същият има правото да направи това. Търговците, които не са получили подобно разрешение, ще трябва да разчитат на потвърждение от митническите органи.

Електронният манифест трябва да бъде предоставен по електронен път на митническите органи в следващото пристанище на ЕС, което корабът посещава и в което ще бъдат разтоварвани стоки, като съюзният статут на стоките служи като гаранция за бързото им освобождаване. Препратката в електронния манифест към свързаната с товара информация, събрана в предходните посетени пристанища, би могла да предостави допълнителни елементи за проследяване на съответствието не само с фискалните изисквания на ЕС, но и със с тези за сигурност и безопасност.

Електронният манифест трябва да бъде изцяло хармонизиран за целия ЕС. ИТ системите също трябва да имат пълна оперативна съвместимост, за да може да бъдат подавани електронни манифести и между органите да се обменя информация. Замисълът обаче не е да се създава нова система, което би предполагало допълнителни разходи, а да се надградят съществуващите или разработваните в момента системи, например националното обслужване на едно гише, което се изгражда в рамките на Директивата относно формалностите за даване на сведения, което би позволило електронният манифест да се обменя между националните митнически органи и другите имащи отношение органи.

При това решение съюзните стоки ще се ползват от вършения пазар, дори когато плаването включва посещения на пристанища на трети държави, а към несъюзните стоки ще се прилагат всички изисквания, които са валидни за тях в момента. Митническите органи ще могат да заделят повече ресурси за оценка на риска и оформяне на несъюзните стоки, докато съюзните стоки ще могат по-свободно да навлизат в обращение.

За да бъде въведено това улеснение, Комисията се подготвя да представи до края на 2013 г. изменение на сега действащите Разпоредби за прилагане на Митническия кодекс (РПМК), включително разпоредби за въвеждане на електронния манифест. Комисията очаква електронният манифест да може да се използва пълноценно от юни 2015 г. Измененията ще отчетат вече постигнатото по прилагането на Директивата относно формалностите за даване на сведения, която изисква по-тясно сътрудничество между всички участващи на национално и съюзно равнище страни. Освен това изискванията за електронния манифест трябва да бъдат отчетени при преразглеждането на Директивата за системата за контрол на движението на корабите и за системата за информация и при последващото прилагане на Директивата относно формалностите за даване на сведения.

Улеснения от Синия пояс — пример 2

Кораб, плаващ от Шанхай (Китай), посещава пристанище Лимасол (Кипър). Всички стоки на борда му са с произход извън ЕС. Въз основа на обобщената декларация за въвеждане, подадена преди отплаването му от Шанхай, е направена оценка на вида и нивото на риска. Всички пратки, които се считат за непосредствена заплаха, ще подлежат на всички необходими проверки, например санитарни проверки, проверки за безопасност и сигурност, ветеринарни проверки и др. За стоките от Китай, които ще бъдат разтоварени в Кипър, всички обичайни проверки ще бъдат извършени в Кипър. За останалите на борда на кораба стоки, които представляват риск, който не е от нивото на непосредствена заплаха, ще бъде подадена информация до всички държави членки по маршрута на кораба с цел да се даде възможност на митническите органи да извършат необходимите проверки. Като следваща стъпка корабът приема товари от ЕС, които да транспортира от Кипър до Марсилия (Франция). Благодарение на улеснението на Синия пояс в Лимасол операторът на съда ще актуализира електронния манифест, в който е посочен също така статутът на товара (съюзни и съответно несъюзни стоки). По пътя си към Марсилия корабът спира в Танжер, за да разтовари стоки от Китай и да натовари други. Електронният манифест отново се актуализира и за целите на оценката на риска за безопасността и сигурността в Танжер се подава нова обобщена декларация за въвеждане. Всички стоки, пристигащи от Китай, и допълнително натоварените в Танжер стоки се считат за несъюзни. При пристигането на кораба в Марсилия съюзните стоки, натоварени в Лимасол и с деклариран съюжен статут в електронния манифест, могат бързо да бъдат освободени от митницата благодарение на това, че статутът им на съюзни стоки е посочен в електронния манифест. Всички несъюзни стоки подлежат на съответните проверки, например проверка за сигурност и безопасност, санитарни и ветеринарни проверки, фискални проверки и пр.

5. ДОКЛАДВАНЕ

До средата на 2016 г. Комисията ще докладва на Европейския парламент и на Съвета за инициативата „Син пояс“, включително за нейното изпълнение, ефикасност, въздействие върху икономиката на ЕС, по-нататъшно развитие и др.

Комисията също така ще информира редовно заинтересованите страни за изпълнението и ефикасността на инициативата.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Като припомня целите на Акта за единния пазар II да бъде създаден реален единен пазар за морския транспорт, Комисията потвърждава ангажимента си да разработи концепцията за Синия пояс до пълната ѝ реализация, включително на разширените мерки за опростяване във връзка с посещения в пристанища на трети държави.

Поради това Комисията призовава Европейския парламент и Съвета да дадат подкрепата си, а сектора на морския транспорт — да участва и на експертно ниво в практическата реализация на инициативата „Син пояс“. Същевременно

Комисията призовава митническите органи и морските администрации на държавите членки да продължат и задълбочат сътрудничеството си, тъй като единствено съвместните усилия могат да приведат в действие концепцията за Синия пояс и да донесат, както се посочва в Акта за единния пазар II, реални на практика резултати.