



Briselē, 8.7.2013
COM(2013) 510 final

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

„Zilā zona” — vienota transporta telpa kuģniecībai

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

„Zilā zona” — vienota transporta telpa kuģniecībai

1. IEVADS

Eiropas Savienība ir ļoti atkarīga no jūras transporta gan tirdzniecībā ar pārējo pasauli, gan iekšējā tirgū. Savienībā caur jūras ostām notiek 74 %¹ preču importa un eksporta un 37 %² pārvadājumu Savienības robežās. Salīdzinot ar citiem transporta veidiem, jūras transporta priekšrocības ir mazākas izmaksas un mazāka ietekme uz vidi attiecībā pret pārvadātās kravas apjomu.

Tomēr nevajadzīgu administratīvo prasību dēļ ne vienmēr tiek izmantots viss kuģniecības potenciāls.

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 28. pants atļauj Savienības preču³ brīvu apriti Eiropas Savienības muitas teritorijā. Tomēr, tā kā kuģus, kas izbrauc ārpus dalībvalsts teritoriālajiem ūdeņiem⁴, uzskata par šķērsojušiem Eiropas Savienības ārējās robežas, kuģus, kas pārvietojas starp ostām divās dažādās dalībvalstīs, uzskata par izbraukušiem no Eiropas Savienības muitas teritorijas. Tā rezultātā kļūst nepieciešamas muitas formalitātes, kad kuģis iziet no izbraukšanas ostas, un vēlreiz, kad kuģis ienāk galamērķa ostā, pat tad, ja abas ostas ir Eiropas Savienībā. Lai gan šīs procedūras ir nepieciešams ekonomisku, drošuma, drošības un finansiālu iemeslu dēļ, tās rada izmaksas un kavēšanos, kas jūras transportu nostāda neizdevīgākā stāvoklī, salīdzinot ar citiem transporta veidiem, kad jāpārvadā Savienības preces Eiropas Savienības iekšējā tirgū.

Izmaksu samazināšana un visu administratīvo procedūru vienkāršošana ir svarīgs uzdevums, lai veicinātu intensīvāku tuvsatiksmes kuģošanas izmantošanu un jūras tirdzniecību starp Eiropas Savienības ostām.

Reāla iekšējā tirgus izveide ar kuģiem pārvadātām Savienības precēm pastiprinātu jūras transporta konkurētspēju, salīdzinot ar citiem transporta veidiem, kā arī visas ekonomikas konkurētspēju, jo loģistikas ķēde būtu padarīta efektīvāka, papildinot jau īstenotos tirdzniecības atvieglošanas pasākumus. Ir svarīgi radīt vienlīdzīgus konkurences apstākļus visiem transporta veidiem.

Viens no esošajiem tirdzniecības atvieglošanas pasākumiem ir regulāras kuģu satiksmes režīms – vienkāršotu muitas procedūru režīms kuģiem, kas regulāri piestāj Eiropas Savienības ostās, pārvadājot galvenokārt tikai Savienības preces. Tomēr saskaņā ar jūras transporta nozares sniegtajiem datiem tikai 10–15 % jūras satiksmes, galvenokārt prāmji, darbojas šajā režīmā. Ņemot vērā to, ka lielākā daļa kuģu

¹ Avots: Eiropas Jūras ostu organizācija (ESPO), Eiropas ostu rādītāju informācijas panelis (*European Port Performance Dashboard*), 2012. gads.

² Avots: Eurostat.

³ Savienības preces ir preces, kas ir pilnībā iegūtas Eiropas Savienības muitas teritorijā, kas ir importētas no valstīm ārpus Eiropas Savienības un laistas brīvā apgrozībā vai kas ir iegūtas vai ražotas Eiropas Savienībā no precēm, kas atbilst iepriekš minētajām kategorijām. Trešo valstu preces ir citas preces, būtībā tās, kas ir importētas no valstīm ārpus Eiropas Savienības un nav laistas brīvā apgrozībā (LESD 29. pants).

⁴ Teritoriālie ūdeņi jeb teritoriālā jūra ir piekrastes ūdeņu josla, kas nepārsniedz 12 jūras jūdzes (apmēram 22 km), mērot no piekrastes valsts bāzes līnijas (parasti vidējā bēguma līmeņa zīmes). To uzskata par valsts suverēno teritoriju (Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada Jūras tiesību konvencija).

pārvadā gan Savienības, gan trešo valstu preces un bieži piestāj gan Savienības ostās, gan arī ostās ārpus Savienības (piemēram, Norvēģijas, Ziemeļāfrikas, Krievijas ostās), uz šāda veida kuģu satiksmi jāattiecina faktiski atvieglojumi, lai varētu izmantot visu jūras transporta potenciālu.

Tāpēc šis paziņojums veido politikas satvaru „zilajai zonai” kā koncepcijai, ko 2010. gadā atbalstīja Padome⁵ un ar ko palielina jūras transporta nozares konkurētspēju, ļaujot kuģiem brīvi darboties Eiropas Savienības iekšējā tirgū ar iespējami mazāku birokrātiju, ietverot vienkāršošanas un saskaņošanas pasākumus jūras transportam no trešo valstu ostām. Lai sasniegtu šos mērķus, paziņojumā izklāstīti divi nepieciešamie juridiskie pasākumi, ar kuriem groza Muitas kodeksa īstenošanas noteikumus (MKĪN) un no kuriem viens 2013. gada jūnijā jau ir iesniegts kompetentajai komitejai, bet otru paredzēts ierosināt līdz gada beigām.

2. KONTEKSTS

Komisijas paziņojumā un rīcības plānā ar mērķi izveidot **Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem**⁶ kā viens no galvenajiem šķēršļiem jūras transporta attīstībai tika norādīta administratīvo procedūru sarežģītība. Rīcības plānā bija ietverti īstermiņa un vidēja termiņa pasākumi, kā arī ieteikumi dalībvalstīm. Saistībā ar muitu tajā bija izskaidrota nepieciešamība vienkāršot formalitātes kuģiem, kas kuģo starp Eiropas Savienības ostām un pārvadā brīvā apgrozībā esošas preces, kā arī atvieglot kuģiem iebraukšanu ostā, kas atrodas trešā valstī vai brīvajā zonā.

Kā rīcības plāna daļu Komisija pieņēma **Regulu (ES) Nr. 177/2010**⁷, ar ko ievieša racionalizētas procedūras tā saucamajai „regulārajai kuģu satiksmei”, ko veic pilnvaroti uzņēmumi. Vēl cita rīcības plāna daļa ir **iniciatīva „e-jūrniecība”**, kuras mērķis ir sekmēt mūsdienīgu informācijas tehnoloģiju izmantošanu jūras transporta nozarē, veicinot sadarbību un atvieglot elektronisko saziņu starp dažādiem jūras pārvadājumos iesaistītajiem dalībniekiem. Pirmais iniciatīvas „e-jūrniecība” ieviešanas posms ir **Direktīva 2010/65/ES**⁸, kurā noteikts, ka ziņošanas formalitātes kuģiem jākārt ar elektroniskas datu pārraides un apmaiņas palīdzību, izmantojot valsts viena kontaktpunkta sistēmu.

Plašākā kontekstā **2011. gada Baltajā grāmatā par transporta nākotni**⁹ (Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu) atbalstīta patiesa Eiropas vienotā transporta telpa, kur jālikvidē visi atlikušie šķēršļi starp transporta veidiem un robežām. Jo īpaši tajā aicināts izveidot „zilo zonu” jūrās ap Eiropu, kas vienkāršotu formalitātes kuģiem, kuri pārvietojas starp Eiropas Savienības ostām.

⁵ Jautājums tika apspriests Beļģijas prezidentūras laikā neoficiālā Transporta padomes sanāsmē Antverpenē 2010. gada 15.–16. septembrī, un tā rezultātā tika sagatavoti Padomes 2010. gada 2. decembra secinājumi „Ūdens transporta pilnīga integrācija Eiropas Savienības transporta un loģistikas sistēmās”.

⁶ COM(2009) 10 galīgā redakcija.

⁷ OV L 52, 3.3.2010.

⁸ OV L 283, 29.10.2010.

⁹ COM(2011) 144 galīgā redakcija.

3. „ZILĀ ZONA” — VEIDS, KĀ PILNĪBĀ IZVEIDOT IEKŠĒJO TIRGU JŪRAS TRANSPORTAM

3.1. „Zilās zonas” mērķis

Administratīvais slogs kuģniecības uzņēmumiem un to klientiem un kavēšanās laiks ostās negatīvi ietekmē kuģniecības uzņēmumu un ostu konkurētspēju. Starp Eiropas Savienības ostām pārvadāto preču muižošanas procedūru efektivitāte nozīmīgi ietekmē savlaicīgu un efektīvu tirdzniecības plūsmu starp Eiropas Savienības komercsabiedrībām un uzņēmumiem. Papildu izmaksas jāsedz vai nu kuģniecības uzņēmumiem, veidojot ekonomisku šķērslī arvien pieaugošas konkurences tirgū, vai arī to klientiem, radot lielākas cenas Eiropas Savienības patērētājiem.

„Zilā zona” ir telpa, kurā kuģi var brīvi darboties Eiropas Savienības iekšējā tirgū ar minimālu administratīvo slogu, savukārt drošuma, drošības, vides aizsardzības, kā arī muitas un nodokļu politika tiek uzlabota, izmantojot jūras transporta uzraudzības un ziņošanas iespējas (procesus, procedūras un informācijas sistēmas).

„Zilās zonas” galvenais uzdevums ir uzlabot jūrniecības nozares konkurētspēju, samazinot administratīvo slogu un izmaksas. Jūras transporta un jo īpaši tuvsatiksmes kuģošanas pievilcīguma palielināšana veicina nodarbinātību un samazina transporta ietekmi uz vidi. Īsāk sakot, tā veicina jūras nozaru patiesu izaugsmi¹⁰.

Kad būs ieviesti „zilās zonas” pasākumi, uzlabosies Eiropas Savienības iekšējie jūras transporta pakalpojumi un, paredzams, samazināsies cenas, un tā rezultātā palielināsies Eiropas kuģniecības uzņēmumu, kravu ekspeditoru un ražotāju konkurētspēja, kā arī tiks radīti vienādi konkurences apstākļi visiem transporta veidiem. Šāda Eiropas Savienības preču iekšējo pārvadājumu turpmāka veicināšana būs nozīmīga gan ekonomikas, gan vides aspektā un radīs reālu praktisku ietekmi.

3.2. „Zilās zonas” izmēģinājuma projekts

Šīs koncepcijas validēšanai Komisija sadarbībā ar Eiropas Jūras drošības aģentūru (EMSA) 2011. gadā uzsāka „zilās zonas” izmēģinājuma projektu. Izmēģinājuma projekta mērķis bija valstu iestādēm, ieskaitot muitu, demonstrēt pakalpojumus, ko tām palīdzībai darbā varētu piedāvāt sistēma *SafeSeaNet*¹¹ — Eiropas Jūras drošības aģentūras pārvaldītā kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēma —, vienlaikus samazinot administratīvo slogu jūras transportam. Tika uzraudzīti 253 kuģi, kas piedalījās izmēģinājuma projektā, un muitas iestādes pirms kuģu ierašanās saņēma brīdinājuma ziņojumu ar informāciju par maršrutiem, piestāšanās ostām un kuģa darbības raksturojumu (piemēram, sadursmes jūrā).

Projekta novērtējums, kā arī dažas iespējamās turpmākās darbības (piemēram, uzraudzības attiecināšana uz visiem kuģiem, kas iesaistīti tikai Eiropas Savienības iekšējos pārvadājumos, vai uz kuģiem, kas piestāj ostās ārpus Eiropas Savienības, iespēja citām lietotājām iestādēm piekļūt informācijai, izmantojot arī valsts viena kontaktpunkta sistēmu, un automatizētāku formalitāšu izstrāde Eiropas Savienības

¹⁰ COM (2012) 494 final.

¹¹ *SafeSeaNet* ir sistēma, kas izveidota ar Direktīvu 2002/59/EK, ar grozījumiem, kuru mītina un tehniski izstrādājusi Eiropas Jūras drošības aģentūra, un kas ziņošanas un paziņošanas pienākumu uzliek kuģu kapteiņiem, operatoriem vai aģentiem, dodot iespēju dalībvalstīm sniegt un saņemt informāciju par kuģiem un bīstamajām kravām. Cita starpā tā sniedz informāciju par kuģa identifikāciju, atrašanās vietu un statusu, ierašanās un atiešanas laiku, paziņojumus par starpgadījumiem un ziņas par bīstamām kravām.

iekšējiem pārvadājumiem) ir aprakstītas Komisijas dienestu darba dokumentā¹² un tika apspriestas Transporta padomē 2012. gada jūnijā. Transporta ministri pauda stingru atbalstu „zilās zonas” izveidei un aicināja Komisiju iesniegt konkrētus priekšlikumus.

„Zilās zonas” izmēģinājuma projekts pierādīja, ka muitai var sniegt noderīgu informāciju par kuģu reisiem. Tomēr muitas iestādes norādīja, ka informācija par kuģiem būtu jāpapildina ar informāciju par pārvadātajām precēm, jo īpaši par to statusu (Savienības vai trešo valstu preces). Šis nošķīrums muitas iestādēm dod iespēju nodrošināt atbilstošu muitas uzraudzību trešo valstu precēm, vienlaikus atvieglojot procedūras Savienības precēm.

3.3. II vienotā tirgus akts

Komisija 2012. gada 3. oktobrī Paziņojumā „II vienotā tirgus akts. Kopā jaunai izaugsmei”¹³ ierosināja darbību kopumu turpmākai vienotā tirgus attīstībai un vienotā tirgus kā izaugsmes dzinēj spēka potenciāla izpētei. „Zilā zona” tika norādīta kā pamatdarbība, ko veidotu leģislatīvu un neleģislatīvu iniciatīvu pakete, lai samazinātu administratīvo slogu Eiropas Savienības iekšējam jūras transportam līdz tādām līmenim, kas salīdzināms ar administratīvo slogu citiem transporta veidiem (gaisa, dzelzceļa un autotransportam).

Šī pamatdarbība attiecas arī uz pārskatīto ostu politiku¹⁴, kas pieņemta 2013. gada 23. maijā. Pārskatītā politika papildina „zilās zonas” iniciatīvas mērķi. Tās nolūks ir veicināt Eiropas jūras ostu konkurētspēju un atraisīt to izaugsmes potenciālu. Pārskatītā politika nosaka arī prasību konsultēties ar ieinteresētajām personām un valsts pārvaldes iestādēm, kas darbojas ostas teritorijā, par administratīvo procedūru efektivitāti ostās un, ja vajadzīgs, par iespējamajiem pasākumiem to vienkāršošanai.

4. „ZILĀS ZONAS” PAKETE

Komisija uzskata, ka, lai ātri gūtu reālus darbības rezultātus, „zilās zonas” paketē ir jābūt diviem pasākumiem, tas ir, regulāras kuģu satiksmes sistēmas uzlabojumiem un, ņemot vērā ekonomikas realitāti, atvieglojošam mehānismam kuģiem, kas pietāj arī trešo valstu ostās. Bez tam Direktīvas 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu¹⁵, plānotā pārskatīšana un Direktīvas par ziņošanas formalitātēm īstenošana palīdzēs ieviest šo paplašināto „zilās zonas” koncepciju.

4.1. Pašreizējais stāvoklis

4.1.1. Pašreizējie atvieglojumi

Savienības preces uz kuģiem, kuri reisa laikā izbrauc ārpus dalībvalstu teritoriālajiem ūdeņiem, kas iekļauti Savienības muitas teritorijā, zaudē Savienības statusu un ir pakļautas noteiktām procedūrām neatkarīgi no tā, vai tās pārvadā tikai starp Eiropas Savienības ostām vai ne. Tas nozīmē, ka, piemēram, Savienības preces kravas automašīnā reisā no Tallinas uz Lisabonu pilnībā gūst labumu no vienotā tirgus¹⁶,

¹² SWD(2012) 145 final.

¹³ COM(2012) 573 final.

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

¹⁵ OV L 208, 27.6.2002.

¹⁶ Ar noteikumu, ka kravas automašīna paliek Eiropas Savienības muitas teritorijā un, piemēram, neizmanto maršrutu caur Kaļiņingradu vai Ukrainu.

savukārt kuģi, kurš tādas pašas preces pārvadā no Tallinas uz Lisabonu, uzskata par devušos starptautiskā reisā.

Ar esošajiem tiesību aktiem jau ir noteikti vienkāršojumi precēm, ko pārvadā Eiropas Savienības teritorijā, izmantojot regulārās kuģu satiksmes procedūras. Šīs preces tiek uzskatītas par Savienības precēm, ja vien nav noteikts citādi. Lai operatoram būtu tiesības pretendēt uz vienkāršojumiem, ir jāizpilda daži nosacījumi:

- kuģi var pārvietoties tikai starp Eiropas Savienības ostām iepriekš noteiktā maršrutā;
- jāsaņem iepriekšēja atļauja.

Trešo valstu preces arī var pārvadāt regulāras kuģu satiksmes kuģos, ja muitas uzraudzības nodrošināšanai tām piemēro Kopienas ārējā tranzīta procedūru¹⁷. Tirgotāji šim mērķim var izmantot vienkāršojumus, kuru pamatā ir kravas saraksta lietošana, kas ir risinājums, ko bieži izmanto pārvadātāji. Tas neskar kontroles veikšanu citiem mērķiem, tostarp tiem, kas saistīti ar Savienības sabiedrības, dzīvnieku vai augu veselības aizsardzību.

Kuģniecības uzņēmumi atbilstoši savām uzņēmējdarbības vajadzībām var izvēlēties, vai pieteikties regulāras kuģu satiksmes sistēmā vai ne. Šāda lēmuma pamats varētu būt priekšrocības praktiskā ziņā atkarībā no tā, vai kuģi pārvadā galvenokārt Savienības preces (šādā gadījumā regulāra kuģu satiksme var būt piemērota izvēle, jo nav vajadzīgi pierādījumi par preču Savienības statusu) vai galvenokārt trešo valstu preces (tādā gadījumā regulāras kuģu satiksmes izmantošana var nebūt piemērota izvēle, jo tranzīta procedūra nav obligāti jāizmanto ārpus regulāras kuģu satiksmes sistēmas).

4.1.2. *Esošās informācijas sistēmas, ko izmanto ar muitu saistītas informācijas vākšanai no kuģiem*

Eiropas Savienība ir pieņēmusi pasākumus, saskaņā ar kuriem dalībvalstīm ir jāizveido viens valsts kontaktpunkts, lai dotu iespēju tirgotājiem visu ar importu vai eksportu saistīto regulējuma prasību izpildei sniegt informāciju, izmantojot vienu saskarni.

Pirmais solis valsts viena kontaktpunkta sistēmas izveidē ir veikts, uzsākot e-muitas projektu. Lēmuma Nr. 70/2008¹⁸ rezultātā uzsāktā projekta mērķis ir visā Eiropas Savienībā papīra formāta muitas procedūras aizstāt ar elektroniskām, tā radot efektīvāku un modernāku muitas vidi. Ar muitu saistītu informāciju par veselības pārbažu rezultātiem varētu izgūt no Tirdzniecības kontroles un ekspertu sistēmas, ko ieviesa ar Lēmumu 2002/459/EK¹⁹, ar ko izveido Eiropas tīklu ziņošanai par tādu produktu importu, eksportu un tirdzniecību, kuriem piemērojami sanitārie un fitosanitārie pasākumi, kā arī to sertifikācijai un uzraudzībai. Bez tam ar Regulu (EK) Nr. 648/2005²⁰ galvenajās muitas pārbaudēs ieviesa riska analīzi, kā arī to efektivitātes un lietderības uzlabojumus visās jomās (drošības, drošuma un fiskālajā).

¹⁷ Šī procedūra ir noteikta Kopienas Muitas kodeksa 91. panta 1. punktā. Tā atļauj ārpuskopienas preces muitas teritorijā pārvietot no viena punkta uz otru, neattiecinot uz tām ievad muitas nodokļus un citus maksājumus vai tirdzniecības politikas pasākumus.

¹⁸ OV L 23, 26.1.2008.

¹⁹ OV L 159/27, 17.6.2002.

²⁰ OV L 117, 4.5.2005.

Valstu muitas iestādes ir arī izstrādājušas un kopš 2011. gada izmanto Importa kontroles sistēmas²¹ automatizētai ieviešanas kopsavilkuma deklarāciju²² saņemšanai galvenokārt drošības un drošuma risku pārbaudes mērķiem. Par kuģiem, kas atiet no ostām ārpus Eiropas Savienības, atbildīgās personas iesniedz ieviešanas kopsavilkuma deklarācijas muitas iestādē pirmajā ieviešanas ostā Eiropas Savienībā. Importa kontroles sistēmu sadarbība jau tagad muitas iestādēm dod iespēju pirmajā ieviešanas vietā nosūtīt drošības un drošuma riska analīzes rezultātus citu dalībvalstu muitas iestādēm, kuru ostas ir norādītas ieviešanas kopsavilkuma deklarācijās.

Direktīvas 2010/65/ES par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās un/vai iziet no tām, mērķis ir „vienkāršot un saskaņot administratīvās procedūras, kuras piemēro jūras satiksmē, nosakot, ka atbilstīgi standarta praksei informācija ir jānosūta elektroniski un racionalizējot ziņošanas formalitātes.” Direktīvā noteikts, ka dalībvalstīm līdz 2015. gada 1. jūnijam ir jāizveido valsts viena kontaktpunkta sistēmas pakalpojumi paziņojumu saņemšanai par kuģu iebraukšanu ostā. Tā kā informācija būs jāiesniedz tikai vienreiz, attiecīgajām pārvaldēm, piemēram, muitas un robežkontrolei, tā būs jālieto kopīgi.

Šādiem mērķiem ir izveidota saikne starp Direktīvu par ziņošanas formalitātēm un Direktīvu, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu, jo īpaši attiecībā uz *SafeSeaNet* platformas lietošanu un uzlabošanu minētajā kontekstā. Lai efektīvi izmantotu esošos resursus un ieguldījumus, izvairītos no dublēšanas un, kur iespējams, samazinātu administratīvo slogu nozarei un iesaistītajām pārvaldēm, jūras transporta veicināšanai *SafeSeaNet* sistēma jāizmanto arī papildu informācijas apmaiņai. Lai to panāktu, šai sistēmai jābūt sadarbīgīgai ar citām uzraudzības un ziņošanas sistēmām. Kopējais mērķis ir garantēt kuģu uzraudzību sistēmā (vai savienotā sistēmā), kas kalpotu dažādām vajadzībām valsts, Eiropas Savienības un starptautiskā līmenī un palīdzētu izveidot Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem.

Muitas un citu iestāžu pieprasīto informāciju par kravu savāc, izmantojot kuģniecības uzņēmuma nosūtīto kravas deklarāciju jeb „kravas sarakstu”. Lai gan *FAL* konvencijā²³ ir pieņemta standarta kravas deklarācija un tā ir arī elektroniskā formātā, ko ieteikusi Pasaules Muitas organizācija, nav saskaņotas kravas saraksta struktūras, ko būtu ieviesušas dalībvalstis un ko varētu izmantot elektroniskām administratīvo formalitāšu kārtošanas sistēmām.

4.2. „Zilās zonas” turpmākā vide

4.2.1. Regulāras kuģu satiksmes koncepcijas uzlabojumi

Regulāras kuģu satiksmes darbības veikšanai ir nepieciešama muitas iestāžu iepriekšēja atļauja. Pieteikums ir jāiesniedz tās dalībvalsts muitas iestādēm, kuras teritorijā uzņēmums veic uzņēmējdarbību vai, ja tas nav iespējams, kuras teritorijā ir uzņēmuma reģionālais birojs. Atļaujas izsniedzēja muitas iestāde lūdz piekrišanu muitas iestādēm attiecīgajās dalībvalstīs, t. i., tajās dalībvalstīs, kuru ostās uzņēmuma kuģi vēlas iebraukt. Jaunu iebraukšanas ostu pievienošanai citās dalībvalstīs ir jābūt jauna procedūra atļaujas saņemšanai.

²¹ Importa kontroles sistēma ir elektroniska informācijas apmaiņas sistēma uz kopēju specifikāciju pamata, kas nodrošina pirmsiešanas deklarāciju apstrādi un informācijas sasaisti ar riska analīzi.

²² Ieviešanas kopsavilkuma deklarācija ir Muitas kodeksa 36.a pantā norādītā deklarācija, kas jāiesniedz par precēm, kuras tiek ievestas Savienības muitas teritorijā.

²³ *FAL* konvencija ir Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas 1965. gada 9. aprīlī pieņemtā Konvencija par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu, ar grozījumiem.

Process pieteikuma iesniegšanai regulāras kuģu satiksmes veikšanai un turpmākai atļaujas pārvaldībai, jo īpaši izmantojot elektronisku informācijas un saziņas sistēmu, tika atjaunināts un racionalizēts 2012. gadā. Atļaujas saņemšanas procedūra tika saīsināta, samazinot konsultāciju posmu no 60 līdz 45 dienām, un tika atvieglota arī pēc tam veicamā kuģu un maršrutu reģistrācija.

Neskatoties uz pierādītajām priekšrocībām, ko sniedz šie atvieglojumi, kuģniecības nozare procedūru regulāras kuģu satiksmes veikšanai joprojām uzskata par apgrūtināšu un nepietiekami elastīgu, kā rezultātā daudzi pārvadātāji joprojām atturas pieteikties šim statusam. Tāpēc daži papildu pārveidojumi varētu uzlabot regulāras kuģu satiksmes veikšanas atļaujas saņemšanas procedūru un padarīt to ātrāku un elastīgāku.

Lai ieviestu papildu atvieglojumus regulāras kuģu satiksmes sistēmā, Komisija 2013. gada jūnijā kompetentajai komitejai iesniedza spēkā esošo Muitas kodeksa īstenošanas noteikumu²⁴ grozījumus.

Grozījumi attiecas uz:

- atļaujas piešķiršanas laikposma saīsināšanu, vēl vairāk ierobežojot laiku konsultācijām starp dalībvalstīm līdz 15 dienām;
- attiecināšanu arī uz nākotnē iespējamu iebraukšanu ostās. Pašlaik operatori, kuri iesniedz pieteikumu regulāras kuģu satiksmes atļaujas saņemšanai, ir jānorāda ar šo satiksmi saistītās dalībvalstis. Ja operatori pēc tam vēlas paplašināt satiksmi uz citu dalībvalsti, ir nepieciešamas jaunas konsultācijas. Atļaujot pieteikuma iesniedzējiem iepriekš norādīt dalībvalstis, uz kurām atļauja varētu attiekties nākotnē, kā arī tās, uz kurām tā faktiski attiecas, tiktu ietaupīts laiks gadījumā, ja rastos izdevīgs darījums.

„Zilās zonas” veicināšana — 1. piemērs

Operators, kurš vēlas piedāvāt regulāru kuģu satiksmi starp Felikstovu Apvienotajā Karalistē, Roterdamu Nīderlandē un Kopenhāgeni Dānijā, kā arī nākotnē varbūt uz Gdaņsku Polijā, varēs izmantot regulāras kuģu satiksmes sistēmas priekšrocības. Operatoram šīs satiksmes veikšanai būs jālūdz atļauja Apvienotās Karalistes muitas iestādēm un būs arī iespēja norādīt, kuras dalībvalstis varētu nākotnē tikt pievienotas satiksmei, šajā gadījumā — Polija. Apvienotās Karalistes iestādes sazināsies ar visām attiecīgajām muitas iestādēm, t. i., Nīderlandē, Dānijā un Polijā, un lūgs to piekrišanu atļaujas piešķiršanai. Dalībvalstīm atbilde būs jāsniedz 15 dienu laikā (pašreizējo 45 dienu vietā). Pēc tam tiks piešķirta atļauja, un operators salīdzinoši īsā laikā varēs piedāvāt pakalpojumu. Vēlāk, ja operators vēlēšies mainīt satiksmi, lai iekļautu Gdaņsku Polijā, to varēs izdarīt ļoti viegli, nesākot jaunu procedūru atļaujas saņemšanai.

4.2.2. Kravas e-saraksts — instruments to kuģu reisu atvieglošanai, kuri iebrauc arī trešo valstu ostās

Regulāras kuģu satiksmes koncepcija, neraugoties uz tās priekšrocībām, ir pievilcīga tikai ierobežotam skaitam uzņēmumu darbību un bieži neatbilst pārvadātāju, ražotāju, importētāju un eksportētāju, tirdzniecības un nozares vajadzībām. Tā kā tikai Eiropas Savienības iekšējā kuģu satiksme atbilst atļaujas piešķiršanas un darbības nosacījumiem, kuģi, kas iesaistīti Eiropas Savienības iekšējā tirdzniecībā, bet iebrauc

²⁴ Komisijas 1993. gada 2. jūlija Regula (EEK) Nr. 2454/93, ar ko nosaka īstenošanas noteikumus Padomes Regulai (EEK) Nr. 2913/92 par Kopienas Muitas kodeksa izveidi, OV L 253, 11.10.1993.

arī ārvalstu ostā, ir izslēgti no tās jomas. Ir aplēsts, ka tikai 10–15 % jūras satiksmes, galvenokārt prāmji, darbojas regulāras kuģu satiksmes sistēmā. Ņemot vērā to, ka lielākā daļa kuģu pārvadā gan Savienības, gan trešo valstu preces, kā arī bieži piestāj gan Savienības ostās, gan ostās ārpus Savienības (piemēram, Norvēģijā, Ziemeļāfrikā, Krievijā), uz šāda veida kuģu satiksmi jāattiecina faktiski atvieglojumi, lai varētu izmantot visu jūras transporta potenciālu.

Lai noteiktu atbilstošu muitas uzraudzību, ir jāzina ar kuģi pārvadāto preču statuss (t. i., Savienības vai trešo valstu, eksporta preces, krava, kas paliek uz kuģa, utt.). Tāpēc atvieglojumus var panākt ar tāda instrumenta ieviešanu, kas dod iespēju viegli paziņot nepieciešamo informāciju, tostarp to, kas kuģniecības uzņēmumam jāsniedz muitas par preču statusu. Tas iestādēm dos iespēju noteikt procedūru, kas jāpiemēro atbilstoši preču statusam. Šāds instruments izkraušanas ostā muitas ļaus organizēt ātru Savienības preču izlaišanu, vienlaicīgi nodrošinot to, ka trešo valstu precēm saglabājas nepieciešamā muitas un cita administratīvā kontrole, piemēram, veselības pārbaude, kad tās gaida uz izlaišanu, piemēram, brīvā apgrozībā.

Par praktisku risinājumu šā mērķa sasniegšanai tiek uzskatīts elektronisks kravas saraksts ar informāciju par preču statusu. Kravas e-saraksts būtu izveidots saskaņota un elektroniska kravas saraksta formā un kalpotu kā instruments turpmāku jūras transporta atvieglojumu nodrošināšanai kuģiem, kas iebrauc gan Eiropas Savienības, gan trešo valstu ostās.

Kad kravas e-sarakstu iesniegs Eiropas Savienības ostā, tajā būs norādīts kuģī esošo preču Savienības statuss, un, ja tas tiks apstiprināts, Savienības precēm vairs nebūs nepieciešama muitas kontrole, izņemot izlases pārbaudes. Tas ir nozīmīgs darba atvieglojums pārvadātājiem un kuģniecības uzņēmumiem, kā arī vienkāršojums muitas iestādēm, kurām nav jāpārbauda Savienības preces, ja vien tās nav izvēlētas izlases vai īpašām pārbaudēm.

Preces, kas iekrautas ostās ārpus Eiropas Savienības, pēc definīcijas būs trešās valsts preces un kā tādas būs norādītas kravas e-sarakstā. Turklāt, ja kuģis iebrauc trešās valsts ostā starp iegriešanos divās Eiropas Savienības ostās, bet Savienības preces paliek kuģī, preces saglabās savu statusu, kas deklarēts, izejot no pēdējās piestāšanās ostas Eiropas Savienībā. Turklāt, pateicoties saskaņotam e-sarakstam, pienākšanas ostai tiks atvieglota no atiešanas ostas sniegtās informācijas precizitātes verifikācija.

Kravas e-saraksts radītu turpmāku vienkāršošanu: preču statusa norādi e-sarakstā varētu apstiprināt operators, ja tas ir pilnvarots to darīt. Tirgotājiem, kuriem nav šāda pilnvarojuma, būtu jāpaļaujas uz muitas iestāžu apstiprinājumu.

Kravas e-saraksts ir jādara pieejams elektroniski muitas iestādēm nākamajā piestāšanās ostā Eiropas Savienībā, kur preces tiks izkrautas, preču Savienības statusu izmantojot preču ātras izlaišanas nodrošināšanai. Atsaucē kravas e-sarakstā uz informāciju, kas par kravu savākta iepriekšējās piestāšanās ostās, nodrošinātu papildu elementu, lai izsekotu atbilstību ne tikai Eiropas Savienības fiskālajām, bet arī drošības un drošuma prasībām.

Kravas e-sarakstam jābūt pilnībā saskaņotam visā Eiropas Savienībā. Arī IT sistēmām jābūt pilnībā sadarbspējīgām kravas e-sarakstu iesniegšanai un informācijas apmaiņai starp iestādēm. Tomēr mērķis nav veidot jaunu sistēmu, kas radītu papildu izmaksas, bet uzlabot esošās sistēmas vai tās sistēmas, kas tiek veidotas saskaņā ar Direktīvu par ziņošanas formalitātēm, piemēram, valsts viena

kontaktpunkta sistēmu, kas valsts muitas pārvaldēm un citām attiecīgajām iestādēm dotu iespēju veikt e-sarakstu apmaiņu.

Izmantojot šo risinājumu, Savienības preces gūs labumu no iekšējā tirgus pat reisos ar iebraukšanu trešo valstu ostās, savukārt trešo valstu precēm tiks piemērotas tādas pašas pilnīgas atbilstības prasības, kādas ir pašlaik. Muitas iestādes varēs veltīt vairāk resursu ar trešo valstu precēm saistītā riska novērtēšanai un šo preču muižošanai, savukārt Savienības precēm aprīte būs brīvāka.

Lai ieviestu šo atvieglojumu, Komisija gatavojas 2013. gada beigās iesniegt pašlaik spēkā esošo Muitas kodeksa īstenošanas noteikumu grozījumus, iekļaujot noteikumus par kravas e-saraksta izveidi. Komisija paredz, ka kravas e-saraksts būs pilnībā izmantojams no 2015. gada jūnija. Šajos grozījumos būs ņemts vērā darbs, kas jau ir paveikts, īstenojot Direktīvu par ziņošanas formalitātēm, kurā prasīta ciešāka sadarbība starp visām iesaistītajām pusēm valsts un Eiropas Savienības līmenī. Bez tam kravas e-saraksta prasības ir jāņem vērā, pārskatot Kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu direktīvu, kā arī Direktīvas par ziņošanas formalitātēm turpmākajā īstenošanā.

„Zilās zonas” veicināšana — 2. piemērs

Kuģis, kas iziet no Šanhajas Ķīnā, iebrauc Limasolā Kīprā. Visas preces kuģī ir no valstīm ārpus Eiropas Savienības. Riska veida un līmeņa novērtējums ir veikts, pamatojoties uz ieviešanas kopsavilkuma deklarāciju, kas iesniegta pirms kuģa atiešanas no Šanhajas. Visos tiešu draudu gadījumos tiek veiktas visas nepieciešamās pārbaudes, piemēram, veselības, drošuma un drošības, veterinārā pārbaude utt. Precēm no Ķīnas, kas izkrautas Kīprā, visas parastās pārbaudes veiks Kīprā. Par precēm, kas paliek kuģī un rada risku, kas nav tieši draudi, informācija tiks nodota visām dalībvalstīm kuģa maršrutā, lai muitas iestādēm dotu iespēju izkraušanas ostā veikt nepieciešamās pārbaudes. Pēc tam kuģī iekrauj Eiropas Savienības kravu, un tas dodas no Kīpras uz Marseļu Francijā. Izmantojot „zilās zonas” atvieglojumu, kuģa operators Limasolā elektroniskā dokumentā atjaunina kravas e-sarakstu, kurā iekļauta norāde par kravas statusu (attiecīgi trešo valstu vai Savienības preces). Ceļā uz Marseļu kuģis piestāj Tanžerā, lai izkrautu preces no Ķīnas un iekrautu papildu preces. Kravas e-saraksts atkal tiek atjaunināts, un tiek iesniegta jauna ieviešanas kopsavilkuma deklarācija Tanžerā iekrauto preču drošības un drošuma risku novērtēšanai. Visas preces no Ķīnas un papildu preces, kas iekrautas Tanžerā, tiek uzskatītas par trešo valstu precēm. Kad kuģis ienāk Marseļā, Limasolā iekrautās Savienības preces, kuru statuss ir deklarēts e-sarakstā, muiža var ātri izlaist, pamatojoties uz to Savienības statusu, kas norādīts e-sarakstā. Visām trešo valstu precēm tiks veiktas attiecīgas pārbaudes, piemēram, drošuma, drošības, veselības, veterinārās, fiskālās utt.

5. ZIŅOŠANA

Komisija līdz 2016. gada vidum sniegs ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par „zilās zonas” iniciatīvu, tostarp par tās īstenošanu, efektivitāti, ietekmi uz Eiropas Savienības ekonomiku, turpmāko attīstību utt.

Komisija regulāri informēs arī ieinteresētās personas par „zilās zonas” iniciatīvas īstenošanu un efektivitāti.

6. SECINĀJUMI

Atgādinot II vienotā tirgus akta mērķus — izveidot reālu vienoto tirgu jūras transportam —, Komisija apliecina apņemšanos attīstīt „zilās zonas” koncepciju līdz tās pilnīgai īstenošanai, ieskaitot paplašinātus vienkāršošanas pasākumus attiecībā uz iebraukšanu trešo valstu ostās.

Tāpēc Komisija lūdz Eiropas Parlamenta un Padomes atbalstu, kā arī kuģniecības nozares tehnisko palīdzību, lai „zilās zonas” iniciatīvu īstenotu praksē. Vienlaicīgi dalībvalstu muitas un jūrniecības iestādes tiek lūgtas turpināt un uzlabot sadarbību, jo tikai kopīgs darbs var likt darboties „zilajai zonai” un radīt — izmantojot II vienotā tirgus akta kritēriju — reālu praktisku ietekmi.