



Näringsdepartementet

2013-08-21

## Dokumentbeteckning

KOM (2013) 510

Meddelande från kommissionen Blue Belt, ett gemensamt transportområde för sjöfart

## Sammanfattning

Kommissionen vill genom detta meddelande inrätta en politisk ram för ett s.k. "BlueBelt"-koncept. BlueBelt är ett område där fartygen kan färdas fritt inom EU:s inre marknad med ett minimum av administrativa bördor samtidigt som säkerheten, miljöskyddet och tull och skattepolitiska åtgärder förstärks genom övervaknings- och rapporteringsresurser.

För att åstadkomma snabba resultat anser kommissionen att BlueBelt-initiativet bör omfatta två åtgärder: en förstärkning av det befintliga systemet för s.k. reguljär fartygstrafik (Regular Shipping Services, RSS) och en mekanism för att underlätta för fartyg som även anlöper tredjelandshamnar. Kommissionen har identifierat två nödvändiga rättsliga åtgärder som avser ändringar i tillämpningsföreskrifterna för tullkodexen, en åtgärd som presenterades i juni 2013 och en som kommer att föreslås i slutet av året.

Enligt kommissionen kommer dessutom den planerade översynen av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och genomförandet av direktivet 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter att stödja genomförandet av BlueBelt-konceptet.

Regeringen anser att det är avgörande för svensk ekonomi att den inre marknaden utvecklas och att sjöfarten utgör en väl fungerande del av den. Inrättandet av en verklig inre marknad för unionsvaror som transporteras sjövägen skulle i stor utsträckning bidra till att främja närsjöfarten, förenkla administrationen, underlätta handeln och tullens arbete samt skapa lika villkor för alla transporttyper. Ett utökat samarbete mellan transport- och tullmyndigheter är avgörande för att uppnå detta.

## 1.1 Ärendets bakgrund

Europeiska unionen är starkt beroende av sjötransporter för sin handel med omvärlden och på den inre marknaden. Sjötransporter har flera fördelar jämfört med de andra transportsätten, till exempel lägre kostnader och lägre miljöpåverkan i förhållande till mängden transporterad last. Sjötransporter utnyttjas dock inte alltid till sin fulla kapacitet på grund av att EU regelverket för fri rörlighet för varor inte omfattar all transport till sjöss inom EU. Eftersom fartyg som lämnar medlemsstaternas territorialvatten anses korsa EU:s yttre gränser innebär det att fartyg som färdas mellan hamnar i två olika medlemsstater kan anses ha lämnat EU:s tullområde. Till följd av detta krävs tullformalityter när fartyget lämnar avgångshamnen och återigen när det anländer till destinationshamnen, även om båda är EU-hamnar. Dessa förfaranden krävs av ekonomiska, säkerhets- och skyddsmässiga samt finansiella skäl, men medförsamtidigt kostnader och leder till förseningar, vilket i sin tur leder till att sjöfarten försätts i ett ofördelaktigt läge jämfört med andra transportsätt när det gäller rörligheten för unionsvaror på EU:s inre marknad.

För att kartlägga problembilden och undersöka möjliga lösningar initierades i december 2010 ett s.k. Blue Belt pilotprojekt som pågick mellan maj och november 2011. Projektets syfte var att se över möjligheterna till informationsutbyte mellan tullmyndigheter för fartygstrafik inom EU för att minska de administrativa bördorna och förbättra effektiviteten för sjöfartsnäringen. Utvärderingen av projektet visade att även om informationsflödet kunde förbättras var de komplexa tullreglerna och begränsningar i det befintliga regelverket fortfarande de största flaskhalsarna för utvecklingen av sjötransporter inom unionen.

En utvärdering av projektet samt eventuella uppföljningsåtgärder diskuterades vid rådets möte (transport och telekommunikation) i juni 2012. Transportministrarna uttryckte ett starkt stöd för utvecklingen av BlueBelt och uppmanade kommissionen att lägga fram konkreta förslag.

Den 3 oktober 2012 föreslog kommissionen i sitt meddelande Inre marknadsakten II – Tillsammans för ny tillväxt<sup>1</sup> en uppsättning åtgärder för att ytterligare utveckla och stärka den inre marknaden (se faktapromemoria 2012/13:FPM19). BlueBelt lyftes fram som en viktig åtgärd på transportområdet, och består av ett paket med lagstiftningsinitiativ och andra åtgärder. Syftet är att minska de administrativa bördorna för sjötransporter inom EU till en nivå som är jämförbar med andra transportsätt.

---

<sup>1</sup> KOM(2012) 573

BlueBelt-paketet berör även arbetet med översynen av hamnpolitiken<sup>2</sup>, som antogs den 23 maj 2013 och som syftar till att främja konkurrenskraften för Europas hamnar och frigöra deras tillväxtpotential (se faktrapromemoria 2012/13:FPM128).

2012/13:FPM144

I ett bredare sammanhang förespråkas i vitboken om transportens framtid från 2011 (Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem)<sup>3</sup> ett verkligt gemensamt europeiskt transportområde där alla återstående hinder mellan transportsätten och över gränserna ska avvecklas. I vitboken anges att ett ”BlueBelt” i vattnen kring Europa för att underlätta formaliteterna för fartyg som färdas mellan hamnar i EU är särskilt prioriterat.

De komplicerade administrativa förfaranden som hämmar sjötransportens utveckling identifierades som ett problem även i kommissionens meddelande och handlingsplan för att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder<sup>4</sup>.

## 1.2 Förslagets innehåll

Kommissionen har i sitt meddelande lagt fram planer för att lätta på tullformaliteterna för fartyg, vilka ska minska kostnaderna, förenkla administrationen samt minska förseningarna i hamnar och därmed göra sjötransportsektorn mer konkurrenskraftig och attraktiv.

För att uppnå dessa mål föreslås två viktiga åtgärder dels en förstärkning av det befintliga systemet för reguljär fartygstrafik och dels en mekanism för att underlätta för fartyg som även anlöper tredjelandshamnar. Kommissionen har identifierat två nödvändiga rättsliga åtgärder som avser ändringar i tillämpningsföreskrifterna för tullkodexen, en åtgärd som redan har lagts fram för den behöriga kommittén i juni 2013 och en som kommer att föreslås i slutet av året.

Förslaget som kommissionen lade fram i juni 2013 syftar till att förenkla tullförfaranden för rederier som använder en reguljär linje inom EU och som huvudsakligen transporterar EU-varor. Enligt förslaget kommer s.k. reguljära fartygslinjer (RSS) att uppgraderas så att förfarandena blir kortare och

---

<sup>2</sup>KOM(2013)295 och KOM(2013)296

<sup>3</sup> KOM(2011) 144

<sup>4</sup> KOM(2009) 10

flexibla. Samrådsperioden för medlemsstaterna kommer att kortas ner från 45 till 15 dagar. Enligt förslaget kan rederiet redan i sin första ansökan se en potential att utöka fartygslinjen med andra medlemsstater som de vill göra affärer i och inbegripa dessa redan i den första konsultationsperioden på 15 dagar (för närvarande anger rederiet i sin ansökan om tillstånd enbart de medlemsstater som berörs av linjetrafiken).

Med tanke på att det stora flertalet fartyg (ca 85 %) transporterar både unionsvaror och varor från länder utanför unionen och regelbundet anlöper både hamnar i och utanför unionen (t.ex. i Norge, Nordafrika och Ryssland) bör regelförenklingen omfatta även fartyg som anlöper tredjelandshamnar. I detta syfte kommer kommissionen, före årets slut, att lägga fram ett förslag för att skapa ett s.k. "eManifest" - en harmoniserad lastdeklaration. Detta "eManifest" gör det möjligt för rederiet att kunna tillhandahålla information om allt gods ombord till berörda tullmyndigheter, både inom och utom EU.

Genom dessa två åtgärder förväntas BlueBelt-konceptet genomföras till 2015.

### 1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Nationell lagstiftning saknas i stort sett på detta område. Det finns bara en paragraf i Tullordningen (TO), 9 kap.2 §, som stadgar vart en ansökan om tillstånd till reguljär fartygslinje ska göras (Tullverket) och vilken blankett som ska användas. För övrigt hänvisas till förordning (EEG) nr 2454/93 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen och vissa rekommendationer i Transit-manualen (TAXUD/A3/007/2010).

Effekten av förslaget blir en snabbare tillståndsgivning, då konsultationsperioden förkortas avsevärt (från 45 till 15 dagar) och rederiet kan redan i sin första ansökan se en potential att utöka fartygslinjen med andra medlemsstater och inbegripa dessa redan i den första konsultationsperioden på 15 dagar. Någon nationell lagstiftning behöver inte ändras.

Avseende sjötransport från tredjelandshamnar innehåller Tullordningens (TO) 9 kapitel anvisningar om hur man kan styrka unionsstatus på varor vid ankomst till en EU-hamn. Effekten av förslaget förväntas bli en snabbare genomströmning av unionsgods i hamnarna.

Rapporteringskrav för fartyg regleras genom bl.a. ett övervakningsdirektiv (2002/59/EG) och direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna (FAL-direktivet). Det senare innebär att formaliteterna vid rapportering till myndigheter ska underlättas och harmoniseras genom elektronisk överföring. Direktivet 2010/65/EU ska genomföras senast 1 juni 2015 och i Sverige har ett genomförandeprojekt påbörjats gemensamt av Sjöfartsverket, Tullverket, Kustbevakningen och Transportstyrelsen. I nuläget är det svårt att avgöra hur förslaget kommer att påverka regelverket om fartygsrapportering. Det kommer att analyseras när konkreta åtgärder i detta avseende presenteras.

#### 1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Budgetära konsekvenser kommer att uppskattas för enskilda lagförslag som tas fram. Regeringens ståndpunkt är att eventuella budgetära konsekvenser kommer att tas inom ram för berört utgiftsområde.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen anser att det är avgörande för svensk ekonomi att den inre marknaden utvecklas och att sjöfarten utgör en väl fungerande del av den. Inrättandet av en verklig inre marknad för unionsvaror som transporteras sjövägen skulle i stor utsträckning bidra till att stärka sjöfartens konkurrensposition jämfört med andra transportsätt och även stärka ekonomin generellt, eftersom den logistiska kedjan skulle bli effektivare och komplettera de åtgärder för underlättande av handeln som redan vidtagits. Det är viktigt att skapa lika villkor mellan alla transportsätt.

I början av 2013 presenterade regeringen en första handlingsplan i syfte att stärka den svenska sjöfartsnärings konkurrenskraft. Sjöfartsfrågor är av högsta prioritet och förhoppningsvis ligger detta meddelande i linje med regeringens arbete inom sjöfartsområdet.

Regeringen anser att ett gemensamt transportområde för sjöfarten bör inrättas. Ett utökat samarbete mellan transport- och tullmyndigheter är avgörande för att fullt ut utvidga den inre marknaden till att också omfatta sjötransporter.

Kommissionens meddelande ligger i linje med regeringens politik för regelförenkling. Regeringen kommer därför att aktivt arbeta för att minska kostnaderna och förenkla alla administrativa förfaranden för att främja en ökad användning av närsjöfart och sjöhandel mellan EU:s hamnar.

2012/13:FPM144

Regeringen är i huvudsak positivt inställd till de förbättringar som avses genomföras, men anser att en ordentlig genomgång av vilka ändringar som exempelvis ett eManifest och övriga förslag kommer medföra bör göras. Om förslagen från kommissionen medför ytterligare kostnader för medlemsstaterna utöver sådana kostnader som följer av redan beslutade rättsakter måste det noga prövas om förslagen kan accepteras och hur de i så fall kan finansieras.”

## 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas synpunkter avseende meddelande KOM (2013)510 är ännu inte kända. Själva BlueBelt-konceptet och dess vidareutveckling diskuterades vid rådets möte (transport och telekommunikation) i juni 2012 och fick stöd av transportministrarna.

## 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Inte kända.

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget har remitterats men några synpunkter har ännu inte inkommit.

## 3 Förslagets förutsättningar

### 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Inte aktuellt.

### 3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Inte aktuellt.

## 4 Övrigt

### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

I enlighet med målen i inre marknadsakten II om att inrätta en verklig inre marknad för sjötransport bekräftar kommissionen sitt åtagande att utveckla konceptet BlueBelt fram till dess fullständiga genomförande.

I syfte att stödja genomförandet av det utvidgade BlueBelt-konceptet planerar kommissionen att i slutet av året presentera ett förslag avseende förenklingsåtgärderna för fartyg som anlöper tredjelandshamnar. Även en översyn av direktivet 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen nämns i meddelandet. Någon tidsplan för översynen anges dock inte.

## 4.2 Fackuttryck/termer

-