



## Förordning om en kontaktpunkt för fartygsrapportering

---

2017/18:FPM115

Näringsdepartementet

2018-06-20

### Dokumentbeteckning

COM (2018) 278 final

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en europeisk miljö med en enda kontaktpunkt för sjötransport och om upphävande av direktiv 2010/65/EU

### Sammanfattning

Kommissionen har inom ramen för sitt s.k. Refit-program gjort en utvärdering av direktivet om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och funnit stora brister i direktivets genomförande. Bristerna gäller främst att de nationella system som varje medlemsstat ska införa för att skapa en enda kontaktpunkt för fartygsrapportering, inte är harmoniserade mellan länderna och i vissa fall inte ens mellan hamnar inom ett land. Detta har skapat ökade administrativa bördor sedan direktivet trädde i kraft vilket är den totala motsatsen till direktivets syfte. Kommissionen föreslår nu en förordning som ska ersätta det gällande direktivet för att nå en europeisk harmonisering av de nationella systemen och på så sätt uppnå lagstiftningens syfte.

I förslaget har kommissionen döpt om de tidigare nationella Single Window systemen till en europeisk maritim Single Window miljö för att understryka att det nu är en mer enad och harmoniserad europeisk rapporteringsmiljö man strävar efter men som ändå ska bygga på de redan driftsatta nationella systemen. Kommissionen utgår i sitt förslag från dagens nationella system men föreslår att datamängden som ska rapporteras harmoniseras, gränssnitten som deklareranten möter ska harmonieras, databaser på EU-nivå ska användas för att underlätta informationshämtning av statisk data, mer tullrapportering lyfts in i rapporteringskraven, statistik över gods och passagerare ska rapporteras, rapportera en gång principen ska utökas för att kunna återanvända data och att en nationell koordinator ska utses. Kommissionen föreslår fyra års implementeringstid efter att rättsakten är beslutad.

Regeringen är generellt positiv till förslaget och ser att det kan finnas positiva effekter genom minskade administrativa bördor och effektiviseringar genom att enhetligt och på ett mer harmoniserat sätt anpassa alla nationella Single Window system enligt förslaget.

## 1 Förslaget

### 1.1 Ärendets bakgrund

Kommissionen har inom ramen för sitt s.k. Refit-program gjort en utvärdering av flera rättsakter med bäring på sjöfartsområdet med fokus på dess tillämpningsområden, proportionalitet och ändamålsenlighet. Kommissionen fann i det sammanhanget stora brister i genomförandet av direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer eller avgår från hamnar i medlemsstaterna. I brist på harmonisering mellan medlemsstaterna och i vissa fall även mellan hamnar inom medlemsstaterna drog kommissionen slutsatsen att direktivet inte uppfyllt sitt syfte om harmoniserade och förenklade rapporteringsformaliteter och minskade administrativa bördor vid ett fartygsanlop.

Direktiv 2010/65/EU anger att alla EU:s medlemsstater ska ha ett nationellt Single Window system (en rapporteringsportal) sedan 1 juli 2015. Via det nationella Single Window ska fartyg vid ett anlop till en EU-hamn elektroniskt inrapportera uppgifter om bl.a. besättning och passagerare ombord, tulluppgifter, fartygsanmälan, farligt gods, avfall och skyddsinformation. Informationen som lämnas distribueras via Single Window vidare till relevant myndighet.

Då kommissionen vid sin utvärdering fann att de administrativa bördorna i många fall har ökat sedan direktivet trädde i kraft föreslås nu en förordning för att nå en europeisk harmonisering av de nationella systemen och på så sätt uppnå lagstiftningens syfte. Rådet har påtalat vikten av en revidering i Valettadeklarationen som antogs i mars 2017 samt i rådslutsatser i juni 2017.

Förslaget publicerades den 17 maj.

### 1.2 Förslagets innehåll

I förslaget har man döpt om de tidigare nationella Single Window systemen till en europeisk maritim Single Windows miljö (European Maritime Single Windows environment) för att understryka att det nu är en mer enad och harmoniserad europeisk rapporteringsmiljö man strävar efter men som ändå bygger på de redan driftsatta nationella systemen. Förordningen reglerar därmed hur Single Window systemen ska fungera och vilken information som ska rapporteras via Single Window. Själva rapporteringskraven, som ligger i andra EU-rättsakter och som inte ändras utifrån detta förslag, samt nationella krav hänvisas till i förordningens bilaga. Dock har antalet rapporteringskrav, som nu ska rapporteras via Single Window, utökats

jämfört med nuvarande direktiv då det hänvisas till fler rättsakter i förordningens bilaga.

Förslaget utgår från dagens nationella system men innebär att datamängden, d.v.s. vad som ska rapporteras, harmoniseras bättre. Det kommer finnas möjlighet att införa nationella rapporteringskrav men då ska det finnas en rättslig grund för det och anmälas till kommissionen. Gränssnitten för kommunikation maskin till maskin ska harmoniseras bättre och användarna ska känna igen sig i rapporteringsformulären oavsett vilken medlemsstat eller hamn ett fartyg anlöper. Det föreslås att på EU-nivå fortsatt utveckla och inrätta tre databaser för att underlätta informationshämtning av statisk data samt fungera som referensdatabaser. Dessa är en fartygsdatabas, en databas för FN:s lokaliseringskoder (UN/LOCODE) inklusive hamnkoder samt en lista över farligt eller förorenat gods. Förslaget innebär vidare att mer tullrapportering ska rapporteras via Single Window med undantag för den s.k. summariska införseldeklarationen då den sker vid andra tidpunkter än annan rapportering. Statistik över gods och passagerare samt information om hamnstatskontroll förs även in som rapporteringskrav under Single Window. Den s.k. rapportera en gång principen ska utökas för att kunna återanvända data som redan inrapporterats och en nationell koordinator ska utses för varje medlemsstat.

Kommissionen föreslår fyra års implementeringstid efter att rättsakten är beslutad.

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

Nuvarande direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna är genomfört i svensk lagstiftning. Sjöfartsverket är i myndighetens instruktion utsedd till ansvarig myndighet för att tillhandahålla ett nationellt Single Window. Rapporteringskraven enligt andra EU-direktiv och EU-förordningar förändras inte utifrån detta förslag. Dock kan det komma att krävas ändringar i svenska regler för att förtydliga att informationen som ska rapporteras enligt EU-lagstiftningen ska rapporteras elektroniskt via Single Window. Detta regleras i ett flertal nationella förordningar men framför allt i myndighetsföreskrifter. Förslaget kan medföra att Transportstyrelsens, Sjöfartsverkets, Tullverkets och Kustbevakningens föreskrifter kan behöva anpassas. Även förordningens tänkta informationsflöden och sekretessbestämmelser behöver analyseras ytterligare för att avgöra om förslaget kommer att få konsekvenser för gällande sekretess- och dataskyddsreglering.

### 1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

De övergripande konsekvenserna är att förslaget kommer medföra minskade administrativa bördor och förenkling för sjöfartsnäringen och de deklareranter som ska inrapportera information. Syftet är även att förslaget ska underlätta

för myndigheter att få information elektroniskt och enhetligt via en enda kontaktpunkt och att informationen således ska vara lättillgänglig. Det ska även finnas möjlighet att dela information med andra medlemsländers myndigheter.

Enligt kommissionens beräkningar görs det över två miljoner fartygsanlöp inom EU per år och sjöfartssektorn lägger 4.6 miljoner timmar per år på rapportering.

Kommissionens konsekvensanalys (*ST 9051/18 ADD 2*) anger att förslaget kan minska administrativa bördor med 22–25 miljoner arbetstimmar under en 10-årsperiod till ett värde av 625–720 miljoner euro.

Kommissionen bedömer att IT-utvecklingen på EU-nivå kommer belasta EU-budgeten med ca 13.5 miljoner euro för åren 2020–2030.

De myndigheter som främst berörs av förslaget är Sjöfartsverket, Tullverket och Kustbevakningen. Då förslaget inte specificerar de funktionella och tekniska specifikationerna för systemet är det i dagsläget svårt att bedöma eventuella budgetära konsekvenser för myndigheter då man inte vet vilka anpassningar av IT-system som kan behöva ske för att kunna hantera information via den nya maritima Single Window miljön.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen är generellt positiv till förslaget och ser att det kan finnas stora positiva effekter genom minskade administrativa bördor och effektiviseringar genom att enhetligt och på ett mer harmoniserat sätt anpassa alla nationella Single Window system. Dock kan ståndpunkten behöva omprövas under förhandlingens gång när de budgetära konsekvenserna som förslaget kan medföra kan analyseras ytterligare. Regeringen är särskilt positiv till att informationsmängden som ska inrapporteras harmoniseras men att det fortfarande finns möjligheter för nationell rapportering. Det är dock viktigt att bevaka att processen kring nationella rapporteringskrav inte blir för komplicerad och att endast rapporteringskrav som har en rättslig grund förs in. Regeringen är även positiv till att gränssnittet för kommunikation maskin till maskin harmoniseras och att kommissionen ska fortsätta utveckla databaser för att underlätta inhämtning av statisk data. Regeringen stödjer en centraliserad inloggning för användare och stödjer generellt rapportera en gång principen, men det behöver övervägas vilken information och vilka tekniska lösningar som väljs. Inför förslaget om att ytterligare rapportering, enligt gällande EU-rättsakter, ska ske via Single Window behöver en djupare analys göras, men det är viktigt att det ges en rimlig och realistisk implementeringstid. Även förordningens tänkta informationsflöden och sekretessbestämmelser behöver analyseras ytterligare för att avgöra om förslaget kommer att få några konsekvenser för gällande sekretess- och

## 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är ännu inte kända men 13 medlemsstater, inklusive Sverige, skrev i februari 2018 ett gemensamt brev till kommissionen där man poängterade vikten av ett ambitiöst förslag om regelverket kring Single Window.

## 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget har skickats ut på en första kort remiss till berörda myndigheter, branschorganisationer och fackrepresentanter.

Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Tullverket, Kustbevakningen, Seko, Föreningen Svensk Sjöfart och Sveriges Hamnar har svarat att de generellt stödjer förslaget.

Sjöfartsverket gör bedömningen att förslaget delvis kommer få en påverkan på det nuvarande svenska Single Window systemet som Sjöfartsverket förvaltar och att vissa anpassningar kommer behövas. Sjöfartsverket påtalar att den föreslagna förordningen kommer behöva fyllas ut av operationella och tekniska beskrivningar vilket kommer ske genom implementerade akter och att mycket arbete därmed kvarstår.

Transportstyrelsen skulle gärna se en mer övergripande översyn om hur ställda rapporteringskrav kan minskas, förenklas, harmoniseras och digitaliseras för att gynna den europeiska marknaden, exempelvis att införa lättnader för EU-registrerade fartyg. Transportstyrelsen efterfrågar ett förtydligande om transittrafik omfattas av tillämpningsområdet samt hur hamninformation ska hanteras.

Tullverket välkomnar att man gör ett omtag kring lagstiftningen på området i syfte att underlätta, förenkla samt undvika att sjötransporter utsätts för snedvriden konkurrens jämfört med andra transportslag. Tullverket anser det viktigt att utvärdera och dra lärdom av tidigare erfarenheter av olika tekniska modeller och system och att det råder samsyn mellan medlemsstaterna och kommissionen i frågan och att framtidens Single Window miljö inte strider mot befintlig sekretess- och dataskyddslagstiftning. Tullverket förordar ett tidsfönster för genomförande som beaktar den fleråriga strategiska planeringen inom DG TAXUD ansvarsområde.

Kustbevakningen anser det viktigt att nationella behov av rapportering tillåts även utan ett formellt godkännande från en EU-instans. Kustbevakningen

anser även att det bör föreskrivas påföljder i de fall anmälningsplikten inte fullgörs.

Seko ser även förslaget positivt ur ett arbetsmiljöperspektiv, mindre administrativ börda innebär mindre stress som är välkommet i en bransch med allt högre stressfrekvens.

Föreningen Svensk Sjöfart förväntar sig rejäla åtgärder för att uppnå regelverkets syfte och pekar särskilt på enhetliga standarder, förfarande och gränssnitt. Svensk Sjöfart anser att nationella rapporteringskrav endast ska tillåtas när det anses nödvändigt med krav på nöd (sjukdom, hälsa, säkerhet m.m.) och endast under en viss tid. Svensk Sjöfart ser med oro på den långa implementeringstiden och att man därför bör jobba parallellt med lösningar på kort sikt. Man ser också att det är av stor vikt att systemet tydligare integreras med tullhantering.

Sveriges Hamnar påtalar vikten av att integreringen på den nationella- och EU-nivån fungerar och att man tar tillvara existerande teknik och minimerar dubbelrapportering.

### 3 Förslagets förutsättningar

#### 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden är artikel 100.2 i EUF-fördraget om åtgärder på sjöfartsområdet. Det ordinarie lagstiftningsförfarandet gäller vilket innebär att beslut fattas i rådet med kvalificerad majoritet och Europaparlamentet är medbeslutande.

#### 3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Den inre marknaden är av stor vikt för sjötransporter då endast 9 % av sjötransporterna inom EU är nationella, d.v.s. den allra största delen sjötransporter går mellan EU länder alternativt mellan EU och tredje land. Kommissionen anser det osannolikt att det uppnås en harmoniserad och effektiv fartygsrapportering, enligt de rapporteringskrav som finns i olika EU-rättsakter vid ett fartygsanlöp, utan att det regleras på EU-nivå. Denna slutsats stärks även mot bakgrund av erfarenheterna från nuvarande direktiv där det funnits viss frivillighet, flexibilitet och icke-bindande harmoniseringsåtgärder men som inte gett önskat resultat. Rapporteringsformaliteter kring fartygsanlöp har snarare blivit än mer komplexa och ökat de administrativa bördorna. Kommissionen anser därför att EU är rätt nivå för att fastställa rapporteringsformaliteter och hur dessa ska fullgöras för att uppnå förenklingar, minska administrativa bördor, öka mobilitet inom EU, öka konkurrenskraft, öka digitalisering och bidra till EU:s politiska prioritering ”Europe on the Move”.

Regeringen har ingen invändning mot kommissionens motivering och resonemang gällande subsidiaritetsprincipen.

2017/18:FPM115

När det gäller proportionalitetsprincipen framhåller kommissionen att förslaget syftar till att minska administrativa bördor för sjöfartsnäringen. Förslaget utgår från dagens nationella Single Window system samt internationella- och EU-standarder och dataformat. Man bedömer att kostnaderna för medlemsstaterna och industrin därför kommer att bli begränsade men att eventuella kostnader väl kommer överskridas av de direkta och indirekta nyttor som minskade administrativa bördor och ett mer effektivt informationsutbyte kommer att innebära. Kommissionens utvärdering av kostnadseffektivitet och proportionalitet visar att förslaget kommer medföra ett betydande mervärde och positiva effekter. Kommissionen anser inte att förslaget går längre än vad som är nödvändigt för att uppnå regelverkets mål och syfte genom att föreslå en harmoniserad men icke-centraliserad lösning. EU och dess medlemsstater bör dela på ansvaret för en effektiv fartygsrapportering.

Regeringen har ingen invändning mot kommissionens motivering och resonemang gällande proportionalitetsprincipen.

## 4 Övrigt

### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslagen har skickats ut på en första remiss till berörda myndigheter, branschorganisationer och fackrepresentanter. En fortsatt dialog med myndigheter, bransch- och fackrepresentanter kommer ske under förhandlingens gång.

Förslaget offentliggjordes den 17 maj 2018 och någon presentation i rådsarbetsgruppen för sjöfart, där förslaget kommer förhandlas, har ännu inte gjorts.

### 4.2 Fackuttryck/termer

*Single Window* – en enda kontaktpunkt där elektronisk dataöverföring sker.

*DG TAXUD* – kommissionens generaldirektorat för skatter och tullar