KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.1.2009
SEK(2009) 47

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

Ledsagedokument til

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF

Rapport om konsekvensanalysen af de forskellige muligheder for at forenkle, reducere eller afskaffe administrative procedurer for nærskibsfarten og etablere et europæisk søtransportområde uden barrierer

RESUMÉ AF KONSEKVENSANALYSEN

{KOM(2009) 11 endelig}
{SEK(2009) 46}

Den hurtige vækst i den tunge trafik på vejene med alt, hvad den medfører af trængsel, ulykker og forurening, er det vigtigste af de økonomiske, sociale og miljømæssige problemer, som politikken til fremme af nærskibsfarten forventes at tage fat om. Europa har behov for et effektivt samordnet transportsystem, som kombinerer fordelene ved alle transportformer, for at opretholde og styrke sin konkurrenceevne og velstand, jf. Lissabondagsordenen og midtvejsevalueringen af den transportpolitiske hvidbog.

Men nærskibsfartens udvikling hindres af en række komplekse administrative procedurer. Disse procedurer får negative økonomiske virkninger, ikke mindst omkostninger i forbindelse med administrative forsinkelser, hyppige eller regelmæssige kontroller og tid, der bruges på at udarbejde dokumentation og gennemføre procedurer. Disse indviklede forhold gør også nærskibsfarten mindre attraktiv, og derfor kan den ikke yde sit fulde bidrag til det europæiske transportsystems effektivitet og bæredygtighed.

Til lands er hindringerne for transporten endelig afskaffet, men på nærskibsfartens område er det indre marked for hele Den Europæiske Union stadig ikke blevet konkret virkelighed.

Under overskriften "Et europæisk søtransportområde uden barrierer" har Kommissionens tjenestegrene vurderet de vigtigste administrative procedurer og dokumentformaliteter i nærskibsfarten for at forenkle, reducere eller om muligt afskaffe dem for transport, der foregår mellem to havne i EU.

Navnlig følgende punkter er blevet undersøgt:

- toldprocedurer (herunder forenklede procedurer)
- skibsmeldeformaliteter
- dyre- og plantesundhedsprocedurer
- transport af farligt gods.

Derudover blev følgende muligheder for at forbedre søtransportens vilkår overvejet:

- elektronisk transmission af administrative data
- enstrenget kontakt for alle administrative formaliteter
- kvikskranke for kontrol
- lodsfritagelsescertifikater
- alternativt forvaltningssprog
- særlige havneområder for nærskibsfarten.

Følgende politiske handlemuligheder blev gennemgået:

– status quo (udgangsscenarie)

– forenkling af enkelte administrative formaliteter tilfælde for tilfælde

– indgreb på grundlag af et samordnet sæt foranstaltninger til forenkling, reduktion og, hver gang det er muligt, afskaffelse af formaliteter for skibe, der sejler mellem havne i EU, efter samme model for det indre marked, som gælder for transporten til lands.

Konsekvensanalysen af disse handlemuligheder byggede på mange antagelser, som er opstillet under omhyggelig hensyntagen til alle interessenternes bidrag. Det viste med tilstrækkelig sikkerhed, at administrativ forenkling har store fordele, og at søtransporten ikke bør udelukkes fra de almindelige regler om fri omsætning, der gælder for transporten til lands.

Initiativet har fået fuld støtte fra de hørte interessenter, og det er en af hjørnepillerne i den nylige meddelelse om en integreret havpolitik, den såkaldte blåbog. Efter interessenternes opfattelse var ikke kun de faktiske forsinkelser, men også risiko forsinkelser i høj grad med til at afholde potentielle kunder fra at bruge nærskibsfarten. Pålidelighed og punktlighed er de vigtigste faktorer, og her vil de foreslåede foranstaltninger give forbedringer mod forholdsvis beskedne omkostninger for samfundet. Ved at bringe de administrative formaliteter, der anvendes over for søtransporten inden for EU, på linje med dem, der anvendes over for andre transportformer, kan man gøre søtransporten mere tiltrækkende for befragterne.

Det foreslås derfor, at Kommissionen vedtager en handlingsplan for at forenkle de eksisterende administrative procedurer og afskaffe nogle af dem. Handlingsplanen omfatter dels kortfristede foranstaltninger:

– Rationalisering af en række oplysningskrav og formularer vedrørende skibe og varer, som er fastsat i direktiv 2002/6/EF (formaliteter for skibe ved ankomst til og afsejling fra havne), direktiv 2000/59/EF (modtagelse af affald og rester), direktiv 2002/59/EF (trafikovervågning) og forordning (EF) nr. 725/2004 (maritim sikring).

– Afskaffelse af systematisk kontrol og krav om dokumenter fra toldvæsenet side for varer, der transporteres ad søvejen mellem havne i EU, på samme måde som for transport til lands. Denne foranstaltning vil kræve ændringer i gennemførelsesbestemmelserne til Fællesskabets toldkodeks[1] og bør træde i kraft senest i 2010.

– Hvad angår forskrifterne om dyre- og plantesundhedsprodukter, bør der vedtages retningslinjer i 2009 om, hvordan man kan fremskynde den dokumentkontrol, der foreskrives i direktiv 89/662/EØF[2], 90/425/EF[3] og 2000/29/EF[4].

Derudover bør vejen frem yderligere jævnes ved foranstaltninger for at:

– forbedre den elektroniske transmission af administrative data

– tilrettelægge enstrenget kontakt for administrative formaliteter

---

1 Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 af 12. oktober 1992 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 450/2008 af 23. april 2008 om EF-toldkodeksen; EUT L 145 af 4.6.2008, s. 1.

2 Rådets direktiv af 11. december 1989 om veterinærkontrol i samhandelen i Fællesskabet med henblik på gennemførelse af det indre marked; EFT L 395 af 30.12.1989, s. 13.

3 Rådets direktiv 90/425/EØF af 26. juni 1990 om veterinærkontrol og zooteknisk kontrol i samhandelen med visse levende dyr og produkter inden for Fællesskabet med henblik på gennemførelse af det indre marked; EFT L 224 af 18.8.1990, s. 29.

4 Rådets direktiv 2000/29/EF af 8. maj 2000 om foranstaltninger mod indslæbning i Fællesskabet af skadegørere på planter eller planteprodukter og mod deres spredning inden for Fællesskabet; EFT L 169 af 10.7.2000, s. 1.

– forenkle søtransporten af farligt gods ved at indføre ækvivalens i EU's medlemsstater mellem visse IMDG-regler (søtransport af farligt gods) og reglerne i ADR/RID (bane- og vejtransport af farligt gods).

De to første foranstaltninger kan gennemføres og samordnes som led i mere omfattende forslag, herunder særlig dem, der skal indgå i handlingsplanen for udbygning af de elektroniske systemer for søtransport ("e-maritime") i 2009.

Endelig bør det også henstilles til medlemsstaterne, at de gennemfører yderligere forberedende foranstaltninger, så snart de lokale forhold tillader, at det sker effektivt:

– Samordning af forskellige myndigheders inspektioner i havnene ("administrativ kvikskranke").

– Anvendelse af lodsfritagelsescertifikater i større omfang.

– Brug af det sprog, der typisk bruges til søs, som alternativ til det eller de nationale sprog i den administrative kommunikation.

– Udlægning af særlige arealer i havnene til nærskibsfarten, hvor det kan gøre driften af denne transportform lettere.

En samordnet gennemførelse af denne kombination af foranstaltninger vil muliggøre omkostningsbesparelser og produktivitetsgevinster og samtidig sikre, at vigtige oplysninger foreligger.

Oplysningerne om varer under toldtilsyn og andre former for tilsyn (dyreprodukter, dyre- og plantesundhed) vil fortsat foreligge og skulle præsenteres ved stikprøvekontrol.

Denne pakke vil skønsmæssigt gøre det muligt at reducere den administrative byrde med 2,4 mia. EUR og at opnå miljømæssige gevinster, der anslås til mellem 182 og 385 mio. EUR i perioden 2009-2040. Udgifterne til at tilrettelægge, udvikle og gennemføre foranstaltningerne anslås til 617 mio. EUR. Disse udgifter vil blive fordelt mellem de økonomiske beslutningstagere, hovedsageligt havnemyndighederne og rederierne. For de nationale administrationer bliver omkostningerne ubetydelige.

Der er med denne fremgangsmåde ingen risiko for at sænke normerne, hvorfor formålene med forskrifterne om told og sikkerhed opfyldes uændret.

Foranstaltningerne vil bidrage til at sænke omkostningerne for erhvervslivet i flere medlemsstater, og derpå for forbrugerne.