

Udenrigsministeriet

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Telefon +45 33 92 00 00
Telefax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
<http://www.um.dk>
Girokonto 3 00 18 06

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

3. december 2009

SAMLENOTAT

Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi – søfartsdelen) den 17. december 2009

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 11. december 2009 - dagsordenspunkt rådsmøde (transport, telekommunikation og energi - søfartsdelen) den 17. december 2009 - vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets samlenotat vedrørende de punkter, der forventes optaget på dagsordenen.

Lars Løkke Rasmussen

**NOTAT TIL
FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

26. november 2009

**Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi – søtransport)
den 17. december 2009**

1. 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 – KOM(2009)11....

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 – KOM(2009)11

Revideret notat – ændringer i forhold til samlenotat af 17. september 2009 er fremhævet med *kursiv*.

Resumé

Forslaget har til formål at afskaffe eller forenkle dokument- og varekontrollen med skibe og gods i trafik mellem havne i Fællesskabet. Dette sker ved at skære ned i det antal oplysninger, der leveres flere gange til forskellige myndigheder, samt ved at stille krav om, at elektronisk indberetning af alle foreskrevne oplysninger kan ske til ét sted. Derudover ajourføres de eksisterende meldeformularer som opfølgning på revisionen i 2005 af FN's internationale søfartsorganisation, IMO's, konvention om lettelse af international samfærdsel ad søvejen.

Forslaget skønnes at ville kræve lovændring.

Forslaget ventes sat på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 17. december 2009.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 22. januar 2009 fremlagt forslaget i forbindelse med Kommissionens meddelelse og handlingsplan om etablering af et europæisk søtransportområde uden grænser, KOM(2009)10. Forslaget er modtaget i dansk sprogversion den 20. februar 2009.

Forslaget er fremsat i henhold til Traktatens artikel 80, stk. 2, og kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Med direktivforslaget ophæves det eksisterende direktiv 2002/6/EF og erstattes med det fremlagte forslag. Dette sker til dels, fordi en række standardformularer ("FAL-formularer"), som anvendes i forbindelse med et skibs ankomst til og afgang fra havne inden for Fællesskabsområdet, blev ændret i 2005. Standardformularerne hidrører fra FN's internationale søfartsorganisation, IMO's, konvention om lettelse af international samfærdsel ad søvejen ("FAL-konventionen"), og er optrykt som bilag til det eksisterende direktiv. Kommissionen foreslår derfor, at formularerne vedrørende meldeformaliteter i bilaget bringes i overensstemmelse med de reviderede FAL-formularer.

Endvidere foreslår Kommissionen en ny foreløbig formular, der skal finde anvendelse, indtil en harmoniseret formular er vedtaget i IMO-regi. Formularen skal anvendes til afgivelse af de maritime sikringsoplysninger, der kræves efter forordning 725/2004/EF om bedre sikring af skibe

og havnefaciliteter. Oplysningerne afgives til brug for sikkerhedsvurderingen af et skib, når det meddeler anløb af en havn i en medlemsstat.

Med forslaget forsøges en harmonisering af indberetningsfristerne i forskellige EU-retsakter, således at skibenes indberetninger inden havneanløb i EU-havn skal ske 24 timer før ankomst.

Derudover indebærer forslaget, at oplysninger, der allerede er indberettet i henhold til andre EU-retsakter ved et skibs anløb eller afsejling, ikke også skal medtages på FAL-formularerne. Der er tale om oplysninger til brug for havnestatskontrol, trafikovervågning og sikring af skibe og havnefaciliteter samt oplysninger om driftsaffald og lastrester fra skibe. Hvor der ikke er EU-bestemmelser om indberetning, skal oplysninger fremsendt efter bestemmelserne i FAL-konventionen ifølge forslaget accepteres af medlemsstaterne.

Det foreslås endvidere, at medlemsstaterne accepterer FAL-formularer, der indgives på et af de officielle EU-sprog.

For at lette kommunikationen mellem havne og skibe foreslås det, at skibenes indrapportering af de oplysninger, som er omfattet af direktivet, skal kunne ske elektronisk via SafeSeaNet til den kompetente myndighed, udpeget af medlemsstaten, på samme tidspunkt som Europa-Parlamentets og Rådets beslutning 70/2008 om papirløse rammer for told og handel forventes at blive implementeret. Dog allersenest den 31. december 2016. SafeSeaNet er et EU-baseret elektronisk netværk til udveksling af maritimt relaterede informationer mellem medlemslandene.

De oplysninger, der vil skulle indberettes via SafeSeaNet, er oplysninger om passagerer, besætning, lasten, besætningens personlige ejendele, indholdet af skibsproviant, farligt gods samt oplysninger, der kræves i medfør af det maritime sundhedsbevis. Indberetningssystemerne, der skal udvikles, skal derfor være kompatible med SafeSeaNet.

Endelig foreslås det, at skibe i fart mellem havne inden for Fællesskabets toldområde bør fritages for pligten til at forelægge FAL-formularer, når de ikke undervejs anløber en havn uden for Fællesskabets område.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har den 10. november 2009 i udvalget for transport og turisme haft en kort drøftelse af forslaget.

Der var i udvalget overvejende støtte til, at indberetningssproget bør være engelsk, da det er det internationale skibsfartsprog. Udvalget ønsker derudover, at fristen for elektronisk indberetning bliver sat til 2013.

3. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Som begrundelse for forslaget anfører Kommissionen, at den frie transport af varer ad søvejen inden for Fællesskabets område nødvendiggør en ændring af den eksisterende fællesskabslovgivning.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt.

4. Gældende dansk ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/6/EF om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater, er gennemført ved bekendtgørelse nr. 656 af 19. juni 2007 om toldbehandling og bekendtgørelse nr. 635 af 24. juni 2008 om udlændinges adgang her til landet.

5. Høring

Forslaget har været i høring hos medlemmerne af EU-specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål samt Danmarks Skibsmæglerforening.

Danmarks Rederiforening og Danmarks Skibsmæglerforening støtter forslaget. De mener dog, at indførelsen af en ny formular til afgivelse af sikringsoplysninger forud for anløb af en EU-havn harmoniserer dårligt med ønsket om rationalisering af meldeformaliteterne. Man så hellere, at der i IMO-regi arbejdes globalt for en harmoniseret formular. Danmarks Rederiforening har dog efterfølgende anført, at man, indtil IMO har vedtaget en formular, kan acceptere en EU-formular.

Danmarks Rederiforening påpeger vigtigheden af, at der med direktivforslaget sker en reel administrativ lettelse, og at de undtagelser fra pligten til at afgive oplysninger, der allerede findes i eksisterende EU-regler, fortsat vil gælde.

Danske Havne, Danmarks Rederiforening og Danmarks Skibsmæglerforening er positivt indstillet over for udviklingen af et elektronisk system, der kan forenkle udvekslingen af data mellem skibe og havne, og ser gerne, at elektronisk indberetning kan ske allerede i 2013. Det er vigtigt, at dette system sikrer, at de relevante oplysninger gnidningsfrit kan udveksles på tværs af alle systemer, såvel eksisterende som planlagte. Systemet bør endvidere tilpasses det reelle informationsbehov - og ikke omvendt, og der bør ikke kun tages højde for de store havne, men også mindre havne med kun få anløb.

Danske Havne anfører, at der vil være omkostninger for havnene i forbindelse med indførelse af et elektronisk indberetningssystem. Den foreslåede nye formular vedrørende maritim sikring vil også betyde ekstraomkostninger for havnene, da det eksisterende elektroniske indberetningssystem vil skulle tilpasses.

Danske Havne udtrykker endvidere bekymring for, at alle før-ankomst oplysninger samles i SafeSeaNet, således at havnespecifikke oplysninger om

fx liggeplads, affaldsmodtagelse mv. ikke vil blive sendt direkte til havnen. Det kan komme til at betyde, at havnen vil skulle bruge ressourcer på at overvåge systemet, og at oplysninger, der alene vedrører skibe og havne, ikke længere vil kunne ændres nemt og effektivt.

6. Andre landes holdninger

Medlemsstaterne har generelt udtrykt støtte til forslaget og dets formål.

Mange *medlemsstater* har endvidere anført, at der er behov for, at det udtrykkeligt fremgår af forslaget, hvilke EU-retsakters indberetningsfrister, der vil blive ændret som følge af forslaget.

Flere medlemsstater ønsker, at skibes indberetninger sker på engelsk, da det er det internationale skibsfartssprog.

Herudover er det blevet foreslået, at den nye midlertidige papirformular til afgivelser af maritime sikringsoplysninger slettes, således at der ikke i direktivet stilles formkrav for afgivelse af sikringsoplysninger.

Endelig mener mange medlemsstater, at det fortsat bør være muligt at kræve, at skibe i fart mellem havne inden for Fællesskabets toldområde skal afgive oplysninger i henhold til FAL-konventionen.

Formandskabet har fremlagt kompromisforslag, som i vid udstrækning søger at imødekomme medlemsstaternes ønsker på disse punkter.

7. Foreløbig dansk holdning

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslag, der letter de administrative byrder for erhvervslivet i forbindelse med skibes ankomst og afsejling fra havn og således fremmer skibsfartens konkurrenceevne. Man støtter derfor forslagets hovedsigte.

Regeringen finder, at regelsættet bør udarbejdes så administrativt let som muligt for havne såvel som skibe.

Forslaget om, at FAL-formularerne indgivet på et af de officielle EU-sprog skal accepteres, synes problematisk. Efter regeringens opfattelse bør indberetningssproget være engelsk, da engelsk er det internationale skibsfartssprog.

Det synes ikke at harmonere med forslagets formål om at forenkle meldeformaliteterne at indføre en midlertidig papirformular til sikringsoplysninger, der kun kommer til at skulle bruges ved intern EU-fart i en kort periode. Det vurderes, at indførelse af den nye midlertidige papirformular, inden den elektroniske indberetning via SafeSeaNet er på plads, vil betyde øgede administrative byrder for havnene i form af kontrol af formularen samt vidererapportering i SafeSeaNet. Det skal bemærkes, at det eksisterende krav i EU-lovgivningen til hvilke sikringsoplysninger, der

skal indberettes, ikke berøres. Det er alene indførelsen af et formkrav til afgivelsen af oplysninger, der vurderes uhensigtsmæssig.

Danmark mener ikke, at man helt kan afskaffe FAL-formularerne for EU-sejlads, da formularerne indeholder information, der ikke skal indberettes via andre EU-retsakter, og som SKAT således ikke længere vil have adgang til. Derfor bør reglerne udformes, således at det fortsat være muligt at kontrollere, hvad der medbringes af uberigtiget proviant (cigaretter, spiritus, vin mv.) til besætningens eget brug.

8. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes at ville kræve lovændring, som giver hjemmel til at foreskrive en pligt til at foretage indberetning til SafeSeaNet. *Økonomi- og erhvervsministerens forslag til ændring af lov om sikkerhed til søs mv., som forventes fremsat i denne samling, vil indeholde en sådan hjemmel.*

Direktivforslaget indebærer navnlig, at oplysninger, der vedrører SKAT (oplysninger om lastens og varers art samt besætningens ejendele), Transportministeriet (oplysninger til brug for sikring af havne og havnefaciliteter) samt Justitsministeriet (oplysninger til brug for ind og udrejsekontrol ved grænsen), som noget nyt skal indberettes til SafeSeaNet.

Forslaget skønnes at få statsfinansielle konsekvenser, idet forslaget indebærer, at SafeSeaNet vil skulle udvikles i forhold til den nuværende version.

Det vurderes, at ændringerne i SafeSeaNet er af et sådant omfang, at det blandt andet vil kunne medføre meromkostninger til personale til systemhåndtering, softwareudvikling samt drift af selve systemet. Fordeling af eventuelle statsfinansielle konsekvenser forbundet med implementeringen af direktivet afholdes efter aftale mellem de relevante ministerier og parter inden for eksisterende rammer.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

En fuld elektronisk gennemførelse af SafeSeaNet vurderes at ville begrænse de administrative byrder for erhvervslivet, idet der sker en administrativ forenkling og indføres it-løsninger i forbindelse med skibenes indberetning af oplysninger ved anløb og afgang.

Med indførelse af en midlertidig sikringsformular er der risiko for, at den opnåede lettelse for indrapportering fra skibene samtidig vil medføre øgede administrative byrder for havnene.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget blev den 2. oktober 2009 forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg.

Der er oversendt grundnotat den 15. maj 2009.