

Fiche 1: Richtlijn inzake meldingsformaliteiten voor schepen in Europese havens

1. Algemene gegevens

Voorstel: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap en tot intrekking van richtlijn 2002/6/EG

Datum Commissiedocument: 21 januari 2009

Nr. Commissiedocument: COM(2009)11

Pre-lex: http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=197852

Nr. Impact-assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board: SEC(2009)46, SEC(2009)47

http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/ia_2009/sec_2009_0046_en.pdf

http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/ia_2009/sec_2009_0047_en.pdf

Behandelingstraject Raad: Raadswerkgroep Vervoer, Transportraad. Voorstel zal pas na de Transportraad van 30 maart a.s. worden behandeld.

Eerstverantwoordelijk ministerie: Verkeer en Waterstaat

Rechtsbasis: Art 80, lid 2 van het EG Verdrag

Stemwijze Raad en rol Europees Parlement: gekwalificeerde meerderheid, medebeslissing

Comitologie: De Commissie wordt bijgestaan door twee comités, resp. inzake maritieme veiligheid (COSS) en inzake maritieme beveiliging (MARSEC). De regelgevingsprocedure met toetsing wordt ingesteld.

2. Samenvatting BNC-fiche:

Het voorstel beoogt de vereenvoudiging van de administratieve procedures voor schepen bij aankomst in of vertrek uit de havens van de lidstaten. Deze vereenvoudiging moet plaatsvinden door de algemene invoering van elektronische informatieoverdracht en door rationalisering van de meldingsformaliteiten. Nederland staat in beginsel positief tegenover het initiatief van de Commissie. De vereenvoudiging van de procedures en de aansluiting van EU-regelgeving bij internationale regelgeving (met name opgesteld door de Internationale Maritieme Organisatie) komen ten goede aan de efficiëntie van het zeevaartverkeer en bevorderen het Europese kustvervoer. Het Nederlandse oordeel ten aanzien van bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit is positief. Wel moet nog meer aandacht besteed worden aan de uitvoering van de richtlijn. Het is nog niet duidelijk in hoeverre en op welke termijn het mogelijk zal zijn de benodigde elektronische systemen en de elektronische input door de

diverse partijen in werking te hebben en/of aangesloten op het SafeSeaNet systeem. Evenmin is duidelijk in hoeverre de voorgestelde vereenvoudiging ten aanzien van de bemannings- en passagierslijsten conform de Schengengrenscore is geregeld.

3. Samenvatting voorstel:

Inhoud voorstel

Het voorstel behoort bij de recent verschenen mededeling van de Commissie inzake de instelling van een Europese maritieme ruimte zonder grenzen, bedoeld om de Europese kustvaart te bevorderen. Het voorstel moet leiden tot vermindering van het aantal inlichtingen dat herhaaldelijk aan de verschillende haveninstanties moet worden verstrekt.

Op grond van richtlijn 2002/6/EG zijn de lidstaten gehouden bepaalde gestandaardiseerde formulieren – de zgn. FAL-formulieren, vastgelegd in het FAL-Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) ¹ - te aanvaarden om het zeevaartverkeer te vergemakkelijken en de internationale handel te bevorderen. Sinds 2002 is de communautaire wetgeving aangevuld met regelgeving inzake veiligheid en beveiliging die nieuwe meldingsformaliteiten met zich meebrengen en is ook het FAL-Verdrag herzien. Een en ander leidt tot een toenemende administratieve complexiteit van het zeevervoer die juist vereenvoudiging behoeft zonder de maritieme veiligheid, de milieubescherming en de maritieme beveiliging in gevaar te brengen. In het voorstel wordt het aantal FAL formulieren dat lidstaten dienen te aanvaarden uitgebreid tot alle FAL formulieren alsmede de zgn. maritieme gezondheidsverklaring. Het formulier IMO/FAL 2 inzake de lading wordt nu eveneens in het voorstel betrokken. Verder wordt een nieuw formulier geïntroduceerd ten behoeve van de gegevens voor maritieme beveiliging in afwachting van het door IMO te ontwikkelen FAL-formulier daarvoor. Het aanleveren van de gevraagde gegevens in de formulieren is op basis van EU-regelgeving voor het grootste gedeelte reeds verplicht gesteld. Voor zover het veiligheidsinformatie betreft die door de douane wordt gevraagd is het vanaf 1 juli 2009 verplicht deze informatie elektronisch aan te leveren. Schepen die opereren binnen het douanegebied van de EG worden vrijgesteld van het indienen van de FAL-formulieren. De informatie dient elektronisch te worden aangeleverd op zodanige wijze dat het via het overeenkomstig richtlijn 2002/59/EG ingestelde SafeSeaNet-systeem en met de bij beschikking 70/2008/EG ingevoerde informaticasystemen toegankelijk is. De bedoeling is dat de gegevens slechts eenmaal aangeleverd worden. De elektronische systemen dienen uiterlijk 15 februari 2013 voor gebruik gereed te zijn.

Impact-assessment Commissie

In de impact assessment van de Commissie wordt positief geoordeeld over kostenbesparing en voordelen voor de bedrijfsvoering terwijl de beschikbaarheid van essentiële informatie voor de overheid wordt gehandhaafd.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

a) *Bevoegdheid*: Art 80, lid 2 van het EG Verdrag, gedeelde bevoegdheid. Nederland kan zich hier in vinden.

b) *Functionele toets*

- *Subsidiariteit*: positief

¹ Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL)

- *Proportionaliteit*: positief
- *Onderbouwing*: De subsidiariteit van dit voorstel wordt positief beoordeeld. Het vrij verkeer van over zee vervoerde goederen wordt belemmerd door formaliteiten die reeds zijn vastgelegd in communautaire besluiten. Teneinde deze belemmeringen weg te nemen, dienen de bestaande administratieve procedures te worden vereenvoudigd, hetgeen alleen op Europees niveau kan geschieden.

De proportionaliteit wordt positief beoordeeld. Er worden prestatiedoelstellingen opgelegd, zodat de lidstaten over een zekere marge beschikken om de middelen te bepalen hoe zij de doelstellingen verwezenlijken. Deze keuze biedt de beste globale kosteneffectiviteit.

Nederlands oordeel: Nederland staat in beginsel positief tegenover het initiatief van de Commissie omdat de vereenvoudiging van de procedures en de aansluiting van EU-regelgeving bij internationale regelgeving (Internationale Maritieme Organisatie) ten goede komen aan de efficiëntie van het zeevaartverkeer en het Europese kustvervoer bevordert. Dit is in lijn met de uitgangspunten van het Nederlandse zeescheepvaartbeleid (cf. Beleidsbrief Zeevaart).

Wel moet nog meer aandacht besteed worden aan de mogelijkheden van de uitvoering van de richtlijn. Niet duidelijk is nog in hoeverre en op welke termijn het mogelijk zal zijn om de benodigde elektronische systemen en de elektronische input door de diverse partijen in werking te hebben en/of aangesloten op het SafeSeaNet systeem. Hoewel wordt geconstateerd dat er op dit moment sprake is van een gecoördineerde aanpak binnen de verschillende Commissie diensten is er in het bijzonder op het gebied van de elektronische systemen die door de Commissie en de lidstaten worden ontwikkeld verdere samenwerking noodzakelijk. In dit verband wordt in het voorstel terecht een relatie gelegd met de Beschikking 70/2008 EG betreffende een papierloze omgeving voor douane en bedrijfsleven.

Evenmin is duidelijk in hoeverre de voorgestelde vereenvoudiging ten aanzien van de bemannings- en passagierslijsten conform de Schengengrenscodes is geregeld. Nederland acht het wenselijk dat in Europees verband afspraken worden gemaakt zodat de richtlijn in relatie tot de Schengengrenscodes inderdaad zal leiden tot een vereenvoudiging van gegevensoverdracht en van werkwijzen.

5. Implicaties financieel

- Consequenties EG-begroting*: Geen
- Financiële, consequenties (incl. personele) voor Rijksoverheid en / of decentrale overheden*: Lidstaten dienen uiterlijk bij inwerkingtreding van de richtlijn de benodigde studies en werkzaamheden uit te voeren om elektronische verzending van gegevens mogelijk te maken. Onduidelijk is vooralsnog in hoeverre bestaande systemen hiervoor ingrijpend dienen te worden aangepast. Volgens het impact assessment van de Commissie zijn de consequenties van het voorstel voor de nationale begroting verwaarloosbaar. Indien het voorstel budgettaire gevolgen heeft, deze worden ingepast op de begroting van de beleidsverantwoordelijke departementen, conform de regels budgetdiscipline.
- Financiële, consequenties (incl. personele) bedrijfsleven en burger*: Het maritieme bedrijfsleven zal mogelijk aanpassingen moeten doen aan zijn ICT systemen (bijv. software aanpassingen) om de gevraagde gegevens elektronisch aan te leveren. Volgens het impact

assessment van de Commissie is de netto kontante waarde van de kosten voor het bedrijfsleven over de periode 2009 tot 2040 € 617 miljoen voor de EU als geheel. Niet duidelijk is voortsnog hoe zich deze kosten verdelen over de verschillende lidstaten. Tevens is onduidelijk in hoeverre deze kosten betrekking hebben op de maatregelen in het voorstel aangezien de impact assessment ook andere maatregelen noemt in het kader van de implementatie van een Europese Maritieme Ruimte zonder Grenzen. De Commissie gaat ervan uit dat de verlaging van de administratieve lasten als gevolg van het pakket aan maatregelen inclusief de maatregelen in dit voorstel duidelijk hoger is dan deze uitgaven.

- d) *Administratieve lasten voor Rijksoverheid, decentrale overheden en/ of bedrijfsleven en burger:* De richtlijn beoogt vereenvoudiging van administratieve procedures en het gebruik van informatie-/communicatietechnologie met het oog op meer doeltreffendheid. Dit zou leiden tot minder administratieve lasten en regeldruk voor de bedrijven in de maritieme sector. De Commissie gaat hierbij uit van een lastenverlaging van € 2.4 miljard Euro (in termen van de netto kontante waarde over de periode 2009 tot 2040) voor het pakket aan maatregelen zoals voorgesteld in de Mededeling over een Europese Maritieme Ruimte zonder Grenzen. Het is van belang te voorkomen dat het ontwikkelen van maatregelen om vereenvoudiging te bereiken resulteren in meer regeldruk en hogere administratieve lasten voor het bedrijfsleven.

6. Implicaties juridisch

- a) *Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid:* Nationale en bestuursrechtelijke bepalingen om uitvoering te geven aan de richtlijn zullen moeten worden vastgesteld en bekendgemaakt uiterlijk 12 maanden na de datum van inwerkingtreding van de richtlijn.
- b) *Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen en kaderbesluiten), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:* De richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in *het Publicatieblad van de Europese Unie*. 12 maanden na de inwerkingtreding dienen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vastgesteld zijn door lidstaten om te voldoen aan de voorgestelde richtlijn. Afhankelijk van noodzakelijke benodigde aanpassingswetgeving zal blijken of de termijn van 12 maanden realistisch is. In dit stadium is nog onduidelijk wat de omvang van de aan te passen regelgeving is.
- c) *Evaluatie-/horizonbepaling:* Er is geen evaluatie-/horizonbepaling opgenomen in het voorstel.

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

- a) *Uitvoerbaarheid:* Lidstaten worden geacht onderzoek te doen en werkzaamheden uit te voeren die het gebruik van elektronische middelen voor het verzenden van de gegevens mogelijk te maken. Dit moet uiterlijk 15 februari 2013 afgerond zijn. Nader onderzoek zal aan het licht brengen welke gevolgen dit heeft voor de douane- en immigratie autoriteiten, de havens en reders.
- b) *Handhaafbaarheid:* Het voorstel bouwt verder op bestaande communautaire regelgeving op het gebied van maritieme veiligheid, milieubescherming, maritieme beveiliging, douane en grensbewaking, waarin het aanleveren van gegevens bij aankomst in en vertrek uit de haven is

geregeld. De handhaafbaarheid van de voorgestelde wijze van aanlevering van de gegevens lijkt geen problemen op te zullen leveren.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Niet verwacht kan worden dat alle schepen uit ontwikkelingslanden de mogelijkheid hebben om elektronisch de benodigde gegevens aan te leveren. Hier zou rekening mee moeten worden gehouden.

9. Nederlandse positie

a) Nederlandse belangen en eerste algemene standpunt:

Nederland hecht aan een efficiënte afhandeling van schepen die de havens binnenkomen of eruit vertrekken en is dus voorstander van het elektronisch aanleveren van het totaal van informatie via een Single Window. Tevens hecht Nederland aan het vereenvoudigen van de administratieve afhandeling van schepen die binnen Europa varen.

In beginsel staat Nederland dan ook positief tegenover het voorstel van de Commissie.

Wel zal aandacht moeten worden besteed aan de praktische haalbaarheid van de maatregelen. Bovendien is het van belang dat bij de uitwisseling van gegevens gebruikt gemaakt wordt van bestaande geharmoniseerde internationale VN standaarden voor het berichtenverkeer in de maritieme sector.

Voorts dient aandacht te worden besteed aan de procedures in de richtlijn in relatie tot de procedures zoals onder andere wordt bepaald in hoofdstuk 3 van bijlage VI van de Schengengrenscore. Indien de procedures niet met elkaar in lijn zouden zijn (te brengen) dient dit te leiden tot aanpassing van de richtlijn of eventueel van de Schengengrenscore. Dit geldt ook voor de gebezigde definities.

Een definitief oordeel over het voorstel kan dan ook nog niet gegeven worden. Eerst zal meer duidelijk moeten zijn over de concrete eisen die gesteld worden aan lidstaten v.w.b. de nationale elektronische systemen (en de kosten die daaruit voortvloeien).