



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 11. Juli 2013 (02.08)
(OR. en)**

12193/13

**TRANS 386
MAR 96**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU,
Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 8. Juli 2013

Empfänger: der Generalsekretär des Rates der Europäischen Union,
Herr Uwe CORSEPIUS

Nr. Komm.dok.: COM(2013) 510 final

Betr.: MITTEILUNG DER KOMMISSION
Der „Blaue Gürtel“ – ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum für die
Schifffahrt

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument COM(2013) 510 final.

Anl.: COM(2013) 510 final



Brüssel, den 8.7.2013
COM(2013) 510 final

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Der „Blaue Gürtel“ – ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum für die Schifffahrt

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Der „Blaue Gürtel“ – ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum für die Schifffahrt

1. EINLEITUNG

Die Europäische Union ist in Bezug auf den Handel weltweit und auch im Binnenmarkt in hohem Maße vom Seeverkehr abhängig. 74 %¹ der von der Union ein- und ausgeführten Waren und 37%² des Warenaustauschs innerhalb der Union werden über Seehäfen abgewickelt. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern bietet der Seeverkehr Vorteile, beispielsweise niedrigere Kosten und geringere Umweltauswirkungen bezogen auf die beförderte Frachtmenge.

Das volle Potenzial des Seeverkehrs wird jedoch aufgrund unnötiger Verwaltungsaufgaben nicht immer ausgeschöpft.

Artikel 28 AEUV ermöglicht den freien Verkehr von Unionswaren³ im EU-Zollgebiet. Da jedoch Schiffe, die die Hoheitsgewässer⁴ eines Mitgliedstaats verlassen, als die Außengrenzen der EU passierend gelten, wird davon ausgegangen, dass zwischen Häfen in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten verkehrende Schiffe das EU-Zollgebiet verlassen. Infolge dessen fallen Zollförmlichkeiten an, wenn das Schiff den Abfahrthafen verlässt, und erneut, wenn das Schiff den Bestimmungshafen erreicht, auch wenn es sich beide Male um EU-Häfen handelt. Diese Verfahren sind zwar aus wirtschaftlichen Gründen, aus Gründen der Sicherheit und Gefahrenabwehr sowie aus finanziellen Gründen erforderlich, doch verursachen sie Kosten und führen zu Verzögerungen, durch die die Schifffahrt bei der Beförderung von EU-Waren im EU-Binnenmarkt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern benachteiligt wird.

Die Verringerung der Kosten sowie die Vereinfachung sämtlicher Verwaltungsverfahren sind ein wichtiges Ziel im Hinblick auf eine stärkere Nutzung des Kurzstreckenseeverkehrs und die Förderung des Seehandels zwischen EU-Häfen.

Durch den Aufbau eines echten Binnenmarktes für per Schiff beförderte Unionswaren würden die Wettbewerbsposition des Seeverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern sowie die gesamte Wirtschaft gestärkt, da die Logistikkette effizienter und so bereits ergriffene Maßnahmen zur Handelserleichterung ergänzen würde. Es ist wichtig, gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger zu schaffen.

Eine der bestehenden Maßnahmen zur Handelserleichterung ist die Linienverkehrsregelung, die der Vereinfachung der Zollverfahren für Schiffe dient,

¹ Quelle: ESPO, European Port Performance Dashboard, 2012.

² Quelle: Eurostat.

³ Unionswaren sind Waren, die vollständig im Zollgebiet der EU gewonnen wurden, die aus Drittländern eingeführt und in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt wurden oder die in der EU aus Waren gewonnen oder hergestellt wurden, die unter die vorstehend genannten Kategorien fallen. Nichtunionswaren sind andere Waren, vor allem diejenigen, die aus Drittländern eingeführt werden und nicht in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt worden sind. (Artikel 29 AEUV).

⁴ Hoheitsgewässer oder ein Küstenmeer bezeichnet einen Gürtel von Küstengewässern bis zu einer Grenze von höchstens zwölf Seemeilen (~ 22 km) von der Basislinie (in der Regel die mittlere Niedrigwasserlinie) eines Küstenstaats entfernt. Es gilt als Hoheitsgebiet eines Staates. (Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, 1982).

die regelmäßig ausschließlich EU-Häfen anlaufen und hauptsächlich Unionswaren befördern. Gleichwohl fallen nach Angaben der Schifffahrtsindustrie nur 10-15 % des Seeverkehrs, hauptsächlich Fährschiffe, unter diese Regelung. Da der Großteil der Schiffe sowohl Unions- als auch Nichtunionswaren befördert und häufig sowohl Unionshäfen als auch Häfen in Drittstaaten (z. B. in Norwegen, Nordafrika, Russland) anläuft, muss eine echte Erleichterung für diese Art der Seeverkehrsdienste gelten, wenn das volle Potenzial des Seeverkehrs ausgeschöpft werden soll.

Diese Mitteilung schafft daher einen politischen Rahmen für den „Blauen Gürtel“ – ein 2010 vom Rat befürwortetes Konzept⁵ – durch den die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs gesteigert wird, indem der Schiffsbetrieb innerhalb des EU-Binnenmarktes mit minimalem bürokratischem Aufwand ermöglicht wird, einschließlich Maßnahmen zur Vereinfachung und Harmonisierung des Seeverkehrs aus Drittlandshäfen. Um diese Ziele zu erreichen, werden die beiden erforderlichen Legislativmaßnahmen zur Änderung der Durchführungsvorschriften zum Zollkodex (ZK-DVO) vorgestellt: eine dem zuständigen Ausschuss bereits im Juni 2013 unterbreitete Maßnahme und eine zweite Maßnahme, die bis Jahresende vorgelegt wird.

2. HINTERGRUND

Die Komplexität der Verwaltungsverfahren wurde in der Mitteilung und dem Aktionsplan der Kommission **zur Errichtung eines Europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen**⁶ als eines der Haupthindernisse für die Entwicklung des Seeverkehrs genannt. Der Aktionsplan enthielt kurz- und mittelfristige Maßnahmen sowie Empfehlungen an die Mitgliedstaaten. So wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Zollförmlichkeiten für Schiffe zu vereinfachen, die zwischen EU-Häfen verkehren und Waren befördern, die sich im zollrechtlich freien Verkehr befinden, und Erleichterungen für Schiffe vorzusehen, die einen Hafen in einem Drittland oder in einer Freizone anlaufen.

Im Rahmen des Aktionsplans hat die Kommission die **Verordnung (EU) Nr. 177/2010**⁷ angenommen, mit der vereinfachte Verfahren für den sogenannten „Linienverkehr“ durch zugelassene Schifffahrtsgesellschaften eingeführt werden. Ein weiterer Teil des Aktionsplans ist die **Initiative „e-Maritime“**, deren Ziel es ist, die Nutzung moderner Informationstechnologien für den Seeverkehrssektor durch Förderung der Interoperabilität und die Erleichterung der elektronischen Kommunikation zwischen den verschiedenen am Seeverkehr beteiligten Akteuren zu unterstützen. Ein erster Schritt zur Umsetzung der Initiative „e-Maritime“ ist die **Richtlinie 2010/65/EU**⁸, wonach Meldeformalitäten für Schiffe über jeweils ein nationales einziges Fenster elektronisch übermittelt und ausgetauscht werden sollen.

⁵ Das Thema wurde unter dem belgischen Ratsvorsitz auf der informellen Tagung des Rates „Verkehr“ am 15./16. September 2010 in Antwerpen erörtert und mündete in die Schlussfolgerungen des Rates vom 2. Dezember 2010 über die „Full integration of waterborne transport into the EU transport and logistics chains (Vollständige Einbeziehung des Verkehrs auf Wasserwegen in die Verkehrs- und Logistikketten der EU)“.

⁶ KOM(2009) 10 endg.

⁷ ABl. L 52 vom 3.3.2010.

⁸ ABl. L 283 vom 29.10.2010.

In einem breiteren Kontext wird im **Weißbuch 2011 für die Zukunft des Verkehrs**⁹ (Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem) ein echter einheitlicher europäischer Verkehrsraum befürwortet, in dem alle noch verbleibenden Hindernisse zwischen Verkehrsträgern und Grenzen beseitigt sind. Insbesondere wird darin ein „Blauer Gürtel“ in den Meeren rund um Europa gefordert, der die Formalitäten für Schiffe auf Fahrten zwischen EU-Häfen vereinfachen würde.

3. DER „BLAUE GÜRTEL“ – EINE MÖGLICHKEIT ZUR VOLLENDUNG DES SEEVERKEHRSBINNENMARKTES

3.1. Das Ziel des „Blauen Gürtels“

Der Schifffahrtsgesellschaften und ihren Kunden entstehende Verwaltungsaufwand und die Verzögerungen in Häfen wirken sich negativ auf ihre Wettbewerbsfähigkeit aus. Die Effizienz der Zollabfertigung zwischen EU-Häfen beförderter Waren hat erheblichen Einfluss auf fristgerechte und effiziente Handelsströme zwischen EU-Unternehmen. Zusätzliche Kosten werden entweder von der Schifffahrtsgesellschaft getragen und stellen in einem immer stärker wettbewerbsorientierten Markt eine wirtschaftliche Belastung dar oder sie werden an deren Kunden weitergegeben, wodurch die Preise für die Verbraucher in der EU steigen.

Der „Blaue Gürtel“ ist ein Bereich, in dem Schiffe innerhalb des EU-Binnenmarktes mit einem minimalen Verwaltungsaufwand frei betrieben werden können, während gleichzeitig Sicherheit, Gefahrenabwehr und Umweltschutz sowie die Zoll- und Steuerpolitik durch die Nutzung der Überwachungs- und Meldedefunktionalitäten im Seeverkehr (Prozesse, Verfahren und Informationssysteme) gestärkt werden.

Sein Hauptziel ist die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrssektors durch den Abbau von bürokratischem Aufwand und Kosten. Durch einen attraktiveren Seeverkehr und insbesondere Kurzstreckenseeverkehr werden die Beschäftigung gefördert und die ökologischen Auswirkungen des Verkehrs vermindert. Er fördert kurz gesagt echtes „Blaues Wachstum“¹⁰.

Sobald die Blauer-Gürtel-Maßnahmen in Kraft sind, wird die Effizienz der Seeverkehrsdienste innerhalb der EU verbessert, während die Kosten voraussichtlich sinken, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Verleger, Spediteure und Hersteller gestärkt wird, so dass gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger gelten. Diese weitere Erleichterung des Warenverkehrs innerhalb der EU wird sowohl unter wirtschaftlichen als auch ökologischen Gesichtspunkten von wesentlicher Bedeutung sein und sich in der Praxis spürbar auswirken.

3.2. Pilotprojekt „Blauer Gürtel“

Um dieses Konzept zu validieren, leitete die Kommission 2011 in Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) ein Pilotprojekt „Blauer Gürtel“ ein. Das Pilotprojekt sollte den nationalen Behörden einschließlich der Zollbehörden die Dienstleistungen vorstellen, die SafeSeaNet¹¹,

⁹ KOM(2011) 144 endg.

¹⁰ KOM(2012) 494 endg.

¹¹ SafeSeaNet ist ein durch die Richtlinie 2002/59/EG in ihrer geänderten Fassung geschaffenes, von der EMSA verwaltetes und technisch weiterentwickeltes System, das Kapitänen, Betreibern oder Agenten von Schiffen Meldepflichten auferlegt, die es den Mitgliedstaaten ermöglichen, Informationen über

das von der EMSA verwaltete Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr, zur Unterstützung ihrer Arbeit bei gleichzeitigem Abbau des Verwaltungsaufwands für den Seeverkehr bieten könnte. 253 am Pilotprojekt beteiligte Schiffe wurden überwacht und die Zollbehörden erhielten vor ihrer Ankunft eine Anmeldung, die Angaben über Routen, Auslauf- und Anlaufhäfen und Verhalten des Schiffs (z. B. Begegnungen auf See) enthielt.

Eine Bewertung des Projekts sowie einige mögliche Folgemaßnahmen, beispielsweise die Ausweitung der Überwachung auf alle am reinen Intra-EU-Verkehr beteiligten Schiffe oder auf Schiffe, die Drittstaatshäfen anlaufen, Zugang anderer Behörden zu den Angaben, auch durch nationale einzige Fenster, und die stärkere Automatisierung der Formalitäten im Schiffsverkehr innerhalb der EU wurden in einer Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen¹² dargelegt und auf der Tagung des Rates „Verkehr“ im Juni 2012 erörtert. Die Verkehrsminister brachten ihre energische Unterstützung für die Weiterentwicklung des „Blauen Gürtel“ zum Ausdruck und forderten die Kommission auf, konkrete Vorschläge zu unterbreiten.

Das Pilotprojekt „Blauer Gürtel“ hat gezeigt, dass den Zollbehörden nützliche Informationen über die Fahrten von Schiffen zur Verfügung gestellt werden könnten. Die Zollbehörden haben gleichwohl darauf hingewiesen, dass die Informationen über die Schiffe durch Angaben zu den beförderten Gütern, insbesondere über deren Status (Union oder Drittstaat), ergänzt werden sollten. Dank dieser Unterscheidung können die Zollbehörden die zollamtliche Überwachung von Nichtunionswaren gewährleisten und gleichzeitig die Modalitäten für Unionswaren vereinfachen.

3.3. Binnenmarktakte II

Am 3. Oktober 2012 schlug die Kommission in ihrer Mitteilung „Binnenmarktakte II — Gemeinsam für neues Wachstum“¹³ eine Reihe von Maßnahmen vor, um den Binnenmarkt weiterzuentwickeln und sein Potenzial als Wachstumsmotor voll auszuschöpfen. Das „Blauer Gürtel“-Paket, eine Leitaktion, besteht aus legislativen und nicht legislativen Initiativen, mit denen eine Verringerung des Verwaltungsaufwands im Intra-EU-Seeverkehr auf ein mit dem Aufwand bei anderen Verkehrsträgern (Luft, Schiene und Straße) vergleichbares Maß angestrebt wird.

In dieser Leitaktion wird auch auf die Überprüfung der Hafenpolitik¹⁴ verwiesen, die am 23. Mai 2013 angenommen wurde. Durch die Überprüfung wird das Ziel der „Blauer Gürtel“-Initiative ergänzt. Durch sie soll die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Seehäfen gefördert und ihr Wachstumspotenzial freigesetzt werden. Die Überprüfung enthält auch die Verpflichtung, die Akteure und im Hafengebiet tätigen Behörden hinsichtlich der Effizienz der Verwaltungsverfahren in Häfen und gegebenenfalls mögliche Maßnahmen zu deren Vereinfachung zu konsultieren.

Schiffe und Gefahrgut bereitzustellen und zu empfangen. Es liefert u. a. Angaben zu Identifizierung, Position und Status eines Schiffes, Abfahrts- bzw. Ankunftszeit, Meldungen von Vorkommnissen, Einzelheiten zu Gefahrgut.

¹² SWD(2012) 145 final.

¹³ KOM(2012) 573 endg.

¹⁴ KOM(2013) 296 endg. und KOM(2013) 295 endg..

4. DAS „BLAUER GÜRTEL“-PAKET

Die Kommission ist der Auffassung, dass im Hinblick auf das zügige Erreichen konkreter operativer Ergebnisse das „Blauer Gürtel“-Paket zwei Maßnahmen umfassen sollte, d. h. eine Verbesserung der Linienverkehrsregelung und, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Realität, eine Erleichterung für Schiffe, die auch Häfen in Drittländern anlaufen. Außerdem wird die Umsetzung dieses erweiterten „Blauer Gürtel“-Konzepts durch die geplante Überarbeitung der Richtlinie 2002/59/EG über Überwachungs- und Informationssysteme für den Schiffsverkehr¹⁵ und die Umsetzung der Richtlinie über Meldeformalitäten unterstützt.

4.1. Aktueller Stand

4.1.1. Derzeitige Erleichterungen

Unionswaren an Bord von Schiffen, die während der Fahrt die Hoheitsgewässer der Mitgliedstaaten verlassen, verlieren ihren Status als Unionswaren und unterliegen bestimmten Verfahren, unabhängig davon, ob sie nur zwischen EU-Häfen verkehren oder nicht. Dies bedeutet, dass beispielsweise für auf einem Lastkraftwagen beförderte Unionswaren auf der Fahrt zwischen Tallinn und Lissabon die Vorteile des Binnenmarktes in vollem Umfang gelten¹⁶, während die Beförderung derselben Waren zwischen Tallinn und Lissabon per Schiff nach wie vor als Auslandsfahrt gilt.

Die bestehenden Rechtsvorschriften sehen bereits eine Vereinfachung der Beförderung von Waren innerhalb der EU im Rahmen der Linienverkehrsverfahren vor. Diese Waren gelten, sofern nichts anderes festgelegt ist, als Unionswaren. Bestimmte Bedingungen müssen erfüllt sein, damit ein Betreiber hierfür in Betracht kommt:

- die Schiffe dürfen nur auf einer bestimmten Route zwischen EU-Häfen verkehren,
- vorherige Zulassung.

Nichtunionswaren können auch im Linienverkehr befördert werden, sofern die Schiffe in das externe gemeinschaftliche Versandverfahren übergeführt werden¹⁷, um die zollamtliche Überwachung zu gewährleisten. Zu diesem Zweck können die Händler unter Verwendung eines Manifests Vereinfachungen geltend machen, eine Lösung, die von Beförderern häufig genutzt wird. Dies gilt unbeschadet der Durchführung von Kontrollen zu anderen Zwecken, einschließlich zum Schutz von Tieren, der öffentlichen Gesundheit oder der Pflanzengesundheit in der Union.

Es ist Sache der Schifffahrtsgesellschaften zu entscheiden, ob sie nach Maßgabe ihrer geschäftlichen Erfordernisse den Linienverkehr beantragen. Diese Entscheidung wird anhand der praktischen Vorteile getroffen, je nachdem, ob die Schiffe hauptsächlich Unionswaren befördern (in diesem Fall kann der Linienverkehr eine Option sein, da kein Nachweis des Unionsstatus erforderlich ist) oder hauptsächlich Nichtunionswaren (in diesem Fall ist der Linienverkehr

¹⁵ ABl. L 208 vom 5.8.2002.

¹⁶ Unter der Voraussetzung, dass der Lkw im EU-Zollgebiet bleibt und nicht beispielsweise eine Route über Kaliningrad oder die Ukraine wählt.

¹⁷ Dieses Verfahren ist in Artikel 91 Absatz 1 des Zollkodex der Gemeinschaft festgelegt. Es gestattet insbesondere die Beförderung von Nichtgemeinschaftswaren zwischen zwei innerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft gelegenen Orten, ohne dass diese Waren Einfuhrabgaben, anderen Abgaben oder handelspolitischen Maßnahmen unterliegen.

möglicherweise keine Option, da keine Verpflichtung zur Nutzung des Versandverfahrens außerhalb des Linienverkehrs besteht).

4.1.2. *Bestehende Informationssysteme zur Erhebung von Zollinformationen von Schiffen*

Die EU hat Maßnahmen erlassen, um die Mitgliedstaaten zur Einrichtung „nationaler einziger Fenster“ zu verpflichten, die es den Händlern ermöglichen, zur Erfüllung aller einfuhr- oder ausfuhrbezogenen Vorschriften ihre Angaben über eine einzige Schnittstelle abzugeben.

Einen ersten Schritt zur Einführung nationaler einziger Fenster stellte die Einführung des Projekts der elektronischen Zollabfertigung (*eZoll*) dar. Bei dem Projekt, das aus der Entscheidung Nr. 70/2008¹⁸ hervorging, sollen Zollverfahren in Papierform durch EU-weite elektronische Verfahren ersetzt werden, wodurch ein effizienteres und modernes Zollumfeld geschaffen wird. Zollinformationen zu den Ergebnissen von Gesundheitskontrollen könnten über das mit der Entscheidung 2002/459/EG¹⁹ eingeführte Trade Control and Expert System abgerufen werden – ein transeuropäisches Netz zur Übermittlung von Benachrichtigungen, Ausstellung von Bescheinigungen und Kontrolle der Einfuhren, Ausfuhren und des Handels mit Hygiene- und Pflanzenschutzprodukten. Zudem wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 648/2005²⁰ die Risikoanalyse bei Zollkontrollen eingeführt und ihre Effizienz und Wirksamkeit in allen Bereichen (Sicherheit, Finanzen) gesteigert.

Die nationalen Zollbehörden haben ebenfalls seit 2011 Einfuhrkontrollsysteme²¹ zur Entgegennahme automatisierter summarischer Eingangsanmeldungen²² entwickelt und betrieben, die in erster Linie der Kontrolle von Sicherheitsrisiken dienen. Summarische Eingangsanmeldungen werden von den zuständigen Parteien bei der ersten EU-Eingangszollstelle abgegeben für Schiffe, die aus einem Drittlandshafen auslaufen. Die Interoperabilität der Einfuhrkontrollsysteme ermöglicht es bereits den Zollbehörden am ersten Eingangsort, die Ergebnisse der Sicherheitsrisikoanalyse an die Zollbehörden anderer Mitgliedstaaten weiterzuleiten, deren Häfen in den summarischen Eingangsmeldungen aufgeführt sind.

Ziel der Richtlinie 2010/65/EU über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten ist „die Vereinfachung und Harmonisierung der Verwaltungsverfahren im Seeverkehr durch die allgemeine Nutzung elektronischer Systeme für die Datenübermittlung und durch die Rationalisierung der Meldeformalitäten“. Sie verpflichtet die Mitgliedstaaten, bis 1. Juni 2015 nationale einziger Fenster für die Entgegennahme der Meldungen von Schiffen zu den Anlaufhäfen einzurichten. Da die Informationen nur einmal einzureichen sind, müssen sie zwischen den zuständigen Behörden, beispielsweise Zoll- und Grenzkontrollbehörden, ausgetauscht werden.

Zu diesem Zweck wurde die Richtlinie über Meldeformalitäten mit der Richtlinie zur Einrichtung eines Überwachungs- und Informationssystems verknüpft, insbesondere in Bezug auf die diesbezügliche Nutzung und Weiterentwicklung der „SafeSeaNet“-

¹⁸ ABl. L 23 vom 26.1.2008.

¹⁹ ABl. L 159 vom 17.6.2002, S. 27.

²⁰ ABl. L 117 vom 4.5.2005.

²¹ Mithilfe des Einfuhrkontrollsystems, eines Systems für den elektronischen Informationsaustausch auf der Grundlage gemeinsamer Spezifikationen, werden Vorabanmeldungen bearbeitet und die Informationen mit der Risikoanalyse verknüpft.

²² Eine summarische Anmeldung ist eine Erklärung nach Artikel 36a des Zollkodex, die für in das Zollgebiet der Union verbrachte Waren abzugeben ist.

Plattform. Um bestehende Ressourcen und Investitionen effizient zu nutzen, Doppelarbeit zu vermeiden und, wenn möglich, den Verwaltungsaufwand sowohl für die Industrie als auch für die Behörden zu verringern, sollte das SafeSeaNet-System auch dem zusätzlichen Informationsaustausch zur Erleichterung des Seeverkehrs dienen. Um dies zu erreichen, sollte es interoperabel mit anderen Überwachungs- und Meldesystemen sein. Übergeordnetes Ziel ist die Gewährleistung der Kontrolle von Schiffen in einem System (oder Verbundsystem), das den verschiedenen Bedürfnissen auf nationaler, EU- und internationaler Ebene gerecht wird und die Schaffung eines Europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen ermöglicht.

Von Zoll- und anderen Behörden geforderte Angaben zur Ladung werden anhand von der Schifffahrtsgesellschaft übermittelter Frachterklärungen oder Ladungsmanifeste erhoben. Obgleich eine standardisierte Frachterklärung aus dem FAL-Übereinkommen²³ übernommen wurde und ein von der Weltzollorganisation empfohlenes elektronisches Format existiert, haben die Mitgliedstaaten noch keine harmonisierte Struktur für das Ladungsmanifest umgesetzt, die zur elektronischen Erledigung von Verwaltungsverfahren genutzt werden könnte.

4.2. Das künftige „Blauer Gürtel“-Umfeld

4.2.1. Verbesserungen des Linienverkehrskonzepts

Der Betrieb eines Linienverkehrs bedarf der vorherigen Zulassung durch die Zollbehörden. Der Antrag ist bei den Zollbehörden des Mitgliedstaats einzureichen, in dessen Gebiet diese Schifffahrtsgesellschaft niedergelassen ist oder, falls dies nicht möglich ist, in dessen Hoheitsgebiet sie ein Regionalbüro unterhält. Die Zollbehörde erteilt die Zulassung im Einvernehmen mit den Zollbehörden der betroffenen Mitgliedstaaten, d. h. der Mitgliedstaaten, deren Häfen die Schifffahrtsgesellschaft anlaufen möchte. Um neue Anlaufhäfen in anderen Mitgliedstaaten zu ergänzen, muss ein neues Zulassungsverfahren eingeleitet werden.

2012 wurden das Antragsverfahren für den Linienverkehr und die anschließende Verwaltung der Zulassung aktualisiert und gestrafft, vor allem durch den Einsatz eines elektronischen Informations- und Kommunikationssystems. Das Zulassungsverfahren wurde durch die Verkürzung der Konsultationsphase von 60 auf 45 Tage verkürzt und die anschließende Registrierung von Schiffen und Routen wurde erleichtert.

Trotz des nachweislichen Nutzens dieser Erleichterungen wird das Verfahren für den Betrieb eines Linienverkehrs noch immer als umständlich und nicht flexibel genug empfunden, so dass viele Beförderer weiterhin davon absehen, diesen Status zu beantragen. Daher könnte das Linienverkehrsverfahren durch einige weitere Änderungen verbessert sowie schneller und flexibler gemacht werden.

Zur Einführung weiterer Erleichterungen des Linienverkehrsverfahrens unterbreitete die Kommission dem zuständigen Ausschuss im Juni 2013 eine Änderung der geltenden Durchführungsvorschriften zum Zollkodex²⁴ (ZK-DVO).

²³ Das FAL-Übereinkommen ist das von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) am 9. April 1965 angenommene Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs in der geänderten Fassung.

²⁴ Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften, ABl. L 253 vom 11.10.1993.

Die Änderung betrifft Folgendes:

- Weitere Verkürzung des Zeitraums für die Erteilung der Zulassung, indem der Konsultationszeitraum der Mitgliedstaaten auf 15 Arbeitstage begrenzt wird.
- Eine Ausweitung auf Häfen, die künftig angelaufen werden. Derzeit müssen Verkehrsunternehmer, die die Zulassung zum Linienverkehrsverfahren beantragen, angeben, welche Mitgliedstaaten der Liniendienst betrifft. Wollen sie diese auf einen anderen Mitgliedstaat ausweiten, so ist eine weitere Konsultation erforderlich. Wenn die Antragsteller neben den Mitgliedstaaten, für die die Zulassung zum Linienverkehrsverfahren sofort gelten soll, vorab gleich angeben könnten, für welche Mitgliedstaaten die Zulassung in Zukunft gelten könnte, würde das Zeitersparnis bedeuten, wenn dieser Fall eintritt.

Erleichterungen durch den „Blauen Gürtel“ — Beispiel 1

Einem Betreiber, der einen Linienverkehr zwischen Felixstowe im Vereinigten Königreich, Rotterdam in den Niederlanden und Kopenhagen in Dänemark und in der Zukunft eventuell Danzig in Polen anbieten will, kommt die verbesserte Linienverkehrsregelung zugute. Der Betreiber muss bei den britischen Zollbehörden eine Zulassung für den Betrieb dieses Dienstes beantragen und wird dabei die Möglichkeit haben, anzugeben, welche Mitgliedstaaten in Zukunft auch einbezogen werden könnten, in diesem Fall Polen. Die Behörden des Vereinigten Königreichs nehmen Kontakt zu allen zuständigen Zollbehörden auf, d. h. in den Niederlanden, Dänemark und Polen, und bitten sie um ihre Zustimmung zur Erteilung der Zulassung. Die Mitgliedstaaten müssen binnen 15 Tagen (statt wie bisher 45 Tagen) antworten. Dann wird die Zulassung erteilt und der Betreiber kann den Dienst relativ kurzfristig anbieten. Möchte der Betreiber zu einem späteren Zeitpunkt den Dienst ändern, um den Hafen Danzig in Polen einzubeziehen, so lässt sich dies reibungslos ohne ein neues Zulassungsverfahren bewerkstelligen.

4.2.2. Das elektronische Manifest (eManifest) – ein Instrument zur Erleichterung der Fahrten von Schiffen, die auch Häfen in Drittländern anlaufen

Trotz seiner Vorteile ist das Konzept des Linienverkehrs nur für eine begrenzte Zahl von Unternehmenstätigkeiten interessant und entspricht häufig nicht dem Bedarf von Verladern, Herstellern, Importeuren und Exporteuren, Handel und Industrie. Da nur Intra-EU-Seeverkehrsdienste die Voraussetzungen für Zulassung und Betrieb erfüllen, sind am Intra-EU-Handel beteiligte Schiffe, die auch ausländische Häfen anlaufen, von seinem Geltungsbereich ausgenommen. Nur schätzungsweise 10-15 % des Seeverkehrs, hauptsächlich Fährschiffe, fallen unter die Linienverkehrsregelung. Da der Großteil der Schiffe sowohl Unions- als auch Nichtunionswaren befördert und häufig sowohl EU-Häfen als auch Häfen in Drittstaaten (z. B. in Norwegen, Nordafrika, Russland) anläuft, muss eine echte Erleichterung für diese Art der Seeverkehrsdienste gelten, wenn das volle Potenzial des Seeverkehrs ausgeschöpft werden soll.

Der Status der beförderten Waren (d. h. Unions- oder Nichtunionsware, Ausfuhr, an Bord verbleibende Fracht usw.) muss zur Festlegung der angemessenen zollamtlichen Überwachung bekannt sein. Erleichterungen können daher durch die Einführung eines Instruments für eine einfache Meldung der geforderten Angaben, einschließlich der Angaben der Schifffahrtsgesellschaft zum Status der Waren, erzielt werden. Das wiederum ermöglicht es den Behörden, zu bestimmen, welches

Verfahren auf entsprechend dem Status der Waren anzuwenden ist. Ein solches Instrument wird es den Zollbehörden im Löschhafen ermöglichen, eine rasche Überlassung der Unionswaren zu veranlassen und gleichzeitig zu gewährleisten, dass Nichtunionswaren bis zur Überlassung, z. B. zur Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr, unter der erforderlichen Zollkontrolle und anderen Verwaltungskontrollen, beispielsweise Gesundheitskontrollen, verbleiben.

Das elektronische Ladungsmanifest (*eManifest*) mit Angaben zum Status der Waren wird als eine praktische Lösung zur Erreichung dieses Ziels angesehen. Beim *eManifest* würde es sich um ein harmonisiertes und elektronisches Manifest handeln und es wäre ein Instrument, mit dem der Seeverkehr für Schiffe, die EU-Häfen und auch Häfen in Drittstaaten anlaufen, weiter erleichtert werden könnte.

Mit der Abgabe des *eManifests* in einem EU-Hafen wird der Status der an Bord befindlichen Unionswaren angegeben; wird er bestätigt, so wären – abgesehen von Stichprobenkontrollen – für Unionswaren keine Zollkontrollen mehr erforderlich. Dies stellt eine erhebliche Erleichterung des Handels für Verlader und Schifffahrtsgesellschaften sowie eine Vereinfachung für die Zollbehörden dar, die mit Ausnahme von stichprobenartigen oder speziellen Kontrollen nicht verpflichtet sind, Unionswaren zu kontrollieren.

In Drittlandshäfen verladene Waren wären ihrerseits per Definition Nichtunionswaren und würden als solche im *eManifest* aufgeführt. Läuft ein Schiff zwischen zwei EU-Häfen einen Drittlandshafen an und die Unionswaren verbleiben an Bord, so behalten diese Waren ihren Status, der beim Auslaufen aus dem letzten EU-Hafen gemeldet wurde. Darüber hinaus wird die Überprüfung der Richtigkeit der vom Abfahrthafen dem Bestimmungshafen übermittelten Angaben durch das harmonisierte *eManifest* erleichtert.

Das *eManifest* würde eine weitere Erleichterung bedeuten: die Angabe des Warenstatus' im *eManifest* könnte von einem dazu befugten Betreiber bestätigt werden. Nicht dazu befugte Händler müssen auf die Bestätigung durch die Zollbehörden warten.

Das *eManifest* muss für die Zollbehörden im folgenden EU-Anlaufhafen, in dem die Waren entladen werden, elektronisch verfügbar sein, da der Status der Unionswaren eine schnelle Überlassung gewährleistet. Eine Bezugnahme im *eManifest* auf die in den vorherigen Anlaufhäfen gesammelten Angaben zur Ladung wäre ein zusätzliches Element für die Verfolgung der Einhaltung nicht nur der Steuervorschriften, sondern auch der Sicherheitsanforderungen der EU.

Das *eManifest* muss EU-weit vollständig harmonisiert werden. Auch die IT-Systeme müssen vollständig interoperabel sein, damit *eManifeste* angemeldet und Informationen zwischen den Behörden ausgetauscht werden können. Es ist jedoch nicht beabsichtigt, ein neues System zu schaffen, das Zusatzkosten mit sich bringen würde, sondern es soll auf bestehenden oder in der Entwicklung befindlichen Systemen, beispielsweise den nationalen einzigen Fenstern im Rahmen der Richtlinie über die Meldeformalitäten, aufgebaut werden; dadurch wäre es möglich, das *eManifest* zwischen den nationalen Zollverwaltungen und anderen einschlägigen Behörden auszutauschen.

Dank dieser Lösung werden Unionswaren auch auf Fahrten, bei denen Drittlandshäfen angelaufen werden, vom Binnenmarkt profitieren, während

Nichtunionswaren weiterhin vollständig den bereits geltenden Vorschriften genügen müssen. Die Zollbehörden werden in der Lage sein, mehr Ressourcen für die Risikobewertung und Abfertigung von Nichtunionswaren bereitzustellen, während ein freierer Verkehr für Unionswaren möglich ist.

Um diese Erleichterung einzuführen, arbeitet die Kommission eine Änderung der geltenden Durchführungsvorschriften zum Zollkodex (ZK-DVO) einschließlich der Bestimmungen über die Einrichtung des eManifests aus, die Ende 2013 vorgelegt werden soll. Die Kommission geht davon aus, dass das eManifest ab Juni 2015 uneingeschränkt funktionsfähig sein wird. Diese Änderung berücksichtigt die im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie über Meldeformalitäten, die eine enge Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten auf nationaler und auf EU-Ebene vorschreibt, bereits geleistete Arbeit. Darüber hinaus müssen die Anforderungen des eManifests bei der Überarbeitung der Richtlinie zur Einrichtung eines Überwachungs- und Informationssystems und der weiteren Umsetzung der Richtlinie über die Meldeformalitäten berücksichtigt werden.

Erleichterungen durch den „Blauen Gürtel“ — Beispiel 2

Ein aus Shanghai in China kommendes Schiff läuft den Hafen von Limassol in Zypern an. Alle Waren an Bord kommen von außerhalb der EU. Eine Bewertung von Art und Grad des Risikos erfolgte auf der Grundlage der summarischen Eingangsanmeldung, die vor dem Auslaufen in Shanghai abgegeben wurde. Sämtliche Fälle einer unmittelbaren Gefährdung sind Gegenstand aller erforderlichen Kontrollen, beispielsweise Gesundheits-, Sicherheits-, Veterinärkontrollen usw. Für die Waren aus China, die in Zypern entladen werden, werden alle üblichen Kontrollen in Zypern durchgeführt. Angaben zu an Bord verbleibenden Waren, die ein Risiko, aber keine unmittelbare Gefährdung darstellen, werden an alle Mitgliedstaaten entlang der Route übermittelt, damit die Zollbehörden in den Häfen, in denen Waren entladen werden, die erforderlichen Kontrollen vornehmen können. Das Schiff nimmt anschließend EU-Ladung auf und fährt von Zypern nach Marseille in Frankreich. Dank der Erleichterungen durch den „Blauen Gürtel“ aktualisiert der Betreiber des Schiffes in Limassol das eManifest, das auch den Status seiner Ladung (Nichtunions- und Unionswaren) angibt. Auf dem Weg nach Marseille läuft das Schiff Tanger an, um Waren aus China zu entladen und zusätzliche Waren an Bord zu nehmen. Das eManifest wird erneut aktualisiert und für die in Tanger verladenen Waren eine neue summarische Eingangsanmeldung zur Risikobewertung zu Sicherheitszwecken abgegeben. Alle Waren aus China und die in Tanger zusätzlich verladenen Waren gelten als Nichtunionswaren. Wenn das Schiff in Marseille eintrifft, können die in Limassol verladenen Unionswaren, da ihr Status im eManifest angemeldet ist, von den Zollbehörden auf der Grundlage ihres im eManifest angegebenen Unionsstatus' schnell überlassen werden. Alle Nichtunionswaren unterliegen den entsprechenden Kontrollen, z. B. Sicherheits-, Gesundheits-, Veterinär-, Finanzkontrolle usw.

5. BERICHTERSTATTUNG

Die Kommission wird Mitte 2016 dem Europäischen Parlament und dem Rat über die „Blauer Gürtel“-Initiative einschließlich ihrer Umsetzung, Wirksamkeit, Auswirkungen auf die EU-Wirtschaft, Weiterentwicklung usw. Bericht erstatten.

Außerdem wird die Kommission die Beteiligten regelmäßig über die Umsetzung und Wirksamkeit der „Blauer Gürtel“-Initiative unterrichten.

6. SCHLUSSFOLGERUNG

Angesichts des Ziels der Binnenmarktakte II, einen echten Binnenmarkt für den Seeverkehr zu schaffen, bekräftigt die Kommission ihr Engagement für die Weiterentwicklung des „Blauer Gürtel“-Konzepts bis zu seiner vollständigen Umsetzung, einschließlich der erweiterten Maßnahmen zur Vereinfachung des Anlaufens von Drittlandshäfen.

Daher ersucht die Kommission im Hinblick auf die praktische Umsetzung der „Blauer Gürtel“-Initiative um die Unterstützung des Europäischen Parlaments und des Rates sowie die fachliche Einbeziehung des Schifffahrtsgewerbes. Gleichzeitig werden die Zollbehörden und die Seeschifffahrtsbehörden der Mitgliedstaaten aufgefordert, ihre Zusammenarbeit fortzusetzen und zu vertiefen, da der „Blaue Gürtel“ nur dank gemeinsamer Anstrengungen funktionieren und — um den Maßstab der Binnenmarktakte II anzulegen — sich in der Praxis spürbar auswirken kann!