



EURÓPAI BIZOTTSÁG

FELJEGYZÉS

Brüsszel, 2013. július 8.

Kék övezet: egyszerűsödnek a hajókra vonatkozó vámszabályok

Mi a probléma lényege?

A világ más részeivel és a belső piacon folytatott kereskedelem terén az EU nagymértékben függ a tengeri szállítástól. Az Unióban azonban a bonyolult adminisztratív követelmények miatt nem aknázzuk ki teljes mértékben a hajózásban rejlő lehetőségeket. Bár az unós jogszabályok a tengeri szállítás tekintetében már bevezettek egyszerűsített adminisztratív eljárásokat, az uniós kikötők között közlekedő hajók még mindig számos bonyolult eljárással találják magukat szemben. Ezek az eljárások költségekkel járnak és késedelmeket okoznak, ami ahhoz vezethet, hogy az EU belső piacán az áruk tengeri úton történő szállítása veszíthet vonzerejéből.

A bürokrácia csökkentése rendkívül fontos ahhoz, hogy az európai uniós kikötők között rövid távú tengeri szállítás és tengeri kereskedelem nagyobb szerephez jusson. Ezen túlmenően a rakományellenőrzések számának csökkentése – különösen olyan rakományok esetében, amelyeket egyébként közúti szállítás során sem ellenőriznének – lehetővé tenné a hatóságoknak, hogy a kockázatosabb területekre összpontosítsanak.

Melyek a jelenlegi szabályok?

A felségvizek az EU külső határainak minősülnek. Az uniós kikötők között közlekedő hajók ezért gyakorlatilag elhagyják az EU vámterületét. Ennek következtében mind a kiindulási kikötő elhagyásakor, mind az érkezési kikötőbe való behajózásakor el kell végezni a vámalkiságokat (kivéve akkor, ha az adott hajó a menetrend szerinti hajójáratok rendszerében közlekedik). Ilyenkor a fedélzeten szállított valamennyi áru nem uniós árunak számít, ezért vámellenőrzésre kell sort keríteni. Ez annyit jelent, hogy a szóban forgó árut uniós áruként kell azonosítani és vissza kell helyezni a belső piacra, a valóban nem uniós áru esetében pedig el kell végezni a szokásos vámalkiságokat.

A javaslat tartalma

A Bizottság hamarosan előterjeszti a **„kék övezet” elnevezésű jogszabálycsomagot**, amely alapvetően két intézkedést irányoz elő: egyrészt a tengeri ágazatot sújtó adminisztratív terhek csökkentését, másrészt az egységes piac előnyeinek a tengeri szállításra való kiterjesztését. A csomag mindeközben továbbra is biztosítani fogja az EU-ba irányuló, illetve az EU-ból induló és az EU-n belüli szállítási műveletek biztonságát és védelmét.

A csomag első része tovább egyszerűsíti a menetrend szerinti hajójáratokra vonatkozó engedélykérelmezési eljárást, valamint a főként uniós árut szállító, meghatározott európai kikötők között rendszeresen közlekedő hajók számára megkönnyíti vámügyintéztést.

A konténerszállító hajók túlnyomó többsége azonban vegyes rakományt szállít, azaz uniós és nem uniós árut egyaránt, amely rendszeresen nem uniós kikötőkön halad át (pl. a Balti-, a Földközi- és a Fekete-tengeren). Az ilyen hajóforgalomra nem alkalmazható a menetrend szerinti hajójáratok rendszere. Éppen ezért bevezetésre kerül egy új kiegészítő eszköz, a harmonizált elektronikus rakományjegyzék (eManifest), amely a meglévő FAL-formanyomtatványokon alapul. Ez lehetővé teszi az áruk uniós vagy nem uniós státuszának bizonyítását még akkor is, ha az adott áru már elhagyta az EU vámterületét. Ez a könnyítés egyes régi elvárásoknak is eleget tesz: a tengeri kereskedelem szereplői már régóta kérik, hogy legyen egy olyan harmonizált uniós rakományjegyzék, amely lehetővé teszi a követelmények teljesítését, ugyanakkor megkönnyíti és felgyorsítja az uniós árukra vonatkozó vámeljárásokat.

Milyen eredmények várhatók a kezdeményezésektől?

A kezdeményezésekkel valóra fog válni a kék övezet, és serkenteni fogja az ún. „kék növekedést”, a tengerhez kapcsolódó gazdaság tényleges fellendülését. A főbb célok a következők:

- a tengeri szállítási ágazat versenyképességének fokozása az adminisztratív terhek és költségek csökkentése révén,
- a tengeri szállítás vonzóbbá tétele,
- a foglalkoztatás serkentése,
- a tengeri szállítás környezeti hatásának csökkentése.

A kezdeményezés az iparág és végső soron a fogyasztók javát szolgálja, akik számára hatékonyabb és olcsóbb tengeri szállítás válik elérhetővé, ezenkívül a csomag nyomán a kikötők és a tengeri szállításhoz kapcsolódó ágazatok is vonzóbbá fognak válni. A kezdeményezés a vámhatóságoknak is előnyökkel jár, mivel egy harmonizált eljárást vezet be EU-szinten, valamint a fogadott adatok minőségét is javítani fogja.

Hogyan fog a „kék övezet” működni a gyakorlatban? Gyakorlati példák

1. A vámalakítások könnyítése az EU-n belüli hajózásban

Tegyük fel, hogy egy brit szolgáltató Felixstowe (Egyesült Királyság), Rotterdam (Hollandia) és Koppenhága (Dánia) között kíván menetrend szerinti hajójáratot üzemeltetni, és azt a jövőben esetleg Gdańskra (Lengyelország) is ki szeretné terjeszteni. Mit kell tennie?

- Kapcsolatba kell lépnie a brit vámhatósággal, és engedélyt kell kérnie.
- Meg kell adnia, hogy a tervezett járat Felixstowe, Rotterdam és Koppenhága között közlekedne.
- Azt is jeleznie kell, hogy a járat a jövőben Gdańskkal is kiegészülhet.
- A brit hatóság felveszi a kapcsolatot az érintett tagállami, azaz a holland, a dán és a lengyel vámhatósággal, és kéri a hozzájárulásukat. A tagállamoknak a jelenlegi 45 nap helyett a jövőben 15 napon belül kell válaszolniuk.
- A megerősítő válaszok beérkezése után az Egyesült Királyság kiadja a végleges engedélyt. Ez annyit jelent, hogy a fedélzeten lévő uniós árut nem kell vámfelügyelet alá helyezni.

Eredmény: A szolgáltató viszonylag rövid időn belül kínálhatja a szolgáltatást. Ha a későbbiekben Gdańsk kikötőjének hozzáadásával kívánja módosítani a szolgáltatást, ezt igen könnyen – újabb engedélyezési eljárás indítása nélkül – megteheti.

2. A vámügyintézés könnyítése az EU-n kívüli országok kikötőibe belépő hajók számára

Jelenleg egy Antwerpenből Rotterdamba induló hajó az EU vámterületét elhagyó hajónak minősül. Következésképpen a Rotterdamba való megérkezéskor a fedélzeten szállított valamennyi áru nem uniós árunak számít, ezért el kell végezni minden szükséges vámellenőrzést. Az elektronikus rakományjegyzék révén az iparági szereplők akkor is bizonyítani tudják majd a fedélzeten lévő áru uniós státuszát, ha a hajó két uniós kikötő közötti úton elhagyja az EU vámterületét, vagy ha a hajó egy EU-n kívüli ország kikötőjébe fut be.

Vegyük példaként a következő hajóutat: Sanghaj (Kína) – Antwerpen (Belgium) – Marseille (Franciaország) – Tanger (Marokkó) – Limassol (Ciprus).

A „kék övezet” kezdeményezés által bevezetendő könnyítések révén lehetővé válik az alábbi forgatókönyv:

Egy Sanghajból induló hajó megérkezik Antwerpenbe. A fedélzeten lévő áru 100%-a EU-n kívüli országból származó áru, így az elektronikus rakományjegyzékben nem uniós áruként szerepel. Az Antwerpenbe való behajózásakor minden áru vonatkozásában el kell végezni a szükséges vámkockázat-értékelést. Az áru egy részét kirakodják Antwerpenben, majd a vámkezeléskor szabad forgalomba bocsátják az EU vámterületén. A hajó ezután további, Marseille-be és Limassolba szállítandó uniós rakományt vesz fel. Az elektronikus rakományjegyzék szerint a hajó most $x\%$ (Antwerpenben berakodott) uniós árut és $y\%$ (Kínából származó) nem uniós árut szállít.

A hajó ezután elindul Franciaország felé. Marseille-be megérkezve a vámhatóság a Marseille-be szánt uniós árut az elektronikus rakományjegyzéken feltüntetett uniós státusza alapján gyorsan szabad forgalomba tudja bocsátani. A megfelelő vámeljáráásokat tehát csak a nem uniós áru vonatkozásában kell elvégezni.

A hajó ezután folytatja útját. Útban Limassol felé megáll Tangerben, hogy további árut vegyen fel. Az elektronikus rakományjegyzéket ekkor naprakésszé teszik: az eredetileg Kínából érkező valamennyi áru és a Tangerben berakodott további áru nem uniós árunak minősül, a Limassolba szánt áru viszont még mindig uniós áruként szerepel a rakományjegyzékben. Amikor a hajó megérkezik Limassolba, az eredetileg Antwerpenben berakodott uniós árut az elektronikus rakományjegyzéken feltüntetett uniós státusza alapján a vámhatóság gyorsan szabad forgalomba bocsáthatja. A vámellenőrzést ismét csak a nem uniós áru vonatkozásában kell elvégezni.

Tények és adatok

- Az EU-ban 1 hajófedélzeti állás 9 szárazföldi állást jelent.
- 300 új állás jön létre, ha 1 millió tonnával növekszik az az árumennyiség, amely egy adott kikötőn áthalad.
- A kikötői ágazatban 2030-ra 15%-kal több munkahely lesz.
- Az EU által importált vagy exportált áru 74%-a tengeri kikötőkön halad keresztül.
- Az Unión belüli kereskedelem 37%-a tengeri kikötőkön halad keresztül.

- A világ 15 legnagyobb kikötője közül három az EU-ban van: Rotterdam a 11., Hamburg a 14. és Antwerpen a 15.
- Az utóbbi 20 évben a konténerek száma több mint megnégyszereződött.

További tények és adatok itt:

ec.europa.eu/transport/modes/maritime/infographics_en.htm

További információk:

Infografika az EU kikötőiről:

ec.europa.eu/transport/modes/maritime/infographics_en.htm

Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) – www.emsa.europa.eu