

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ
ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ INTERMODAL AND LOGISTICS COMMITTEE
ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ 3.10.13

Παρατίθενται στη συνέχεια τα κύρια θέματα που συζητήθηκαν κατά την συνεδρίαση της Επιτροπής «Intermodal and Logistics» του ESPO που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες την 3.10.2013 και στην οποία συμμετείχα ως μέλος της.
Η συνεδρίαση πραγματοποιήθηκε στα γραφεία του ESPO.

1. Η κα Kateligne CLAES από την Γενική Δ/ση TAXUD/B2 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατά την παρουσίασή της αφού ανεφέρθη στη βασική νομοθεσία που διέπει τις τελωνειακές διαδικασίες στα κράτη μέλη της Ε.Ε επικεντρώθηκε στις ενέργειες που γίνονται προκειμένου να εφαρμοσθεί το πλαίσιο διαχείρισης κινδύνου στα τελωνεία (Custom Risk Management Framework η CRMF) που περιγράφει ο Τελωνειακός κώδικας της Ε.Ε, όπως τροποποιήθηκε με τις οδηγίες 648/05 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και την 1875/06 της Επιτροπής.

Το σύστημα Customs Risk Management System (CRMS) είναι η ηλεκτρονική πλατφόρμα που υποστηρίζει την διαχείριση του τελωνειακού κινδύνου και διευκολύνει την συστηματική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των τελωνειακών αρχών της Ε.Ε.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ένας οδηγός που περιγράφει τις διάφορες μεθόδους, ελέγχους και επιθεωρήσεις που θα εφαρμόζουν όλες οι Τελωνειακές Αρχές της Ε.Ε συντάσσεται σήμερα από την Επιτροπή σε συνεργασία με τις αρμόδιες Αρχές των Κρατών μελών. Κατά την σύνταξη του οδηγού αυτού, όπως είπε η κα Claes, θα ληφθούν υπόψη και οι ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν σε κάθε Κράτος Μέλος. Στόχος είναι να επιτευχθούν συνθήκες ισότιμης μεταχείρισης μεταξύ των κρατών μελών ώστε να μην διαταραχθεί ο ανταγωνισμός.

Κατά την διάρκεια της παρουσίασης επισημάνθηκε ιδιαίτερα από μέλη της Επιτροπής η σημαντική επίδραση των τελωνειακών λειτουργιών (ιδιαίτερα στο πεδίο των φυσικών ελέγχων) στον λιμενικό ανταγωνισμό, διατυπώθηκαν δε ανησυχίες όσον αφορά στο θέμα της διασφάλισης ισότιμων συνθηκών. Προτάθηκε, στα πλαίσια του προγράμματος PORTOPIA να συμπεριληφθούν και δείκτες απόδοσης των τελωνείων.

Για την υποστήριξη της Commission στο έργο της για την εφαρμογή του CRMF έχουν συσταθεί ομάδες εργασίας, τα μέλη των οποίων συναντώνται σε τακτική βάση και μεταξύ των άλλων ανταλλάσσουν πληροφορίες με τα τελωνεία των συνόρων (καλές πρακτικές, σημεία συμφόρησης, συγκριτικά στοιχεία για τους ελέγχους κ.α.), προβαίνουν σε ενέργειες για την ελαχιστοποίηση των παρατυπιών και υποστηρίζουν τα τελωνεία στην αντιμετώπιση των κινδύνων από το ταχέως μεταβαλλόμενο επιχειρησιακό περιβάλλον.

Η ομάδα εργασίας υπό την ονομασία RALFH αποτελείται από τους λιμένες του Βόρειου τόξου Rotterdam, Antwerp, Le Havre, Felixtowe, Hamburg, Szczecin (Poland), Bilbao, Leixoes (Portugal)

Η ομάδα εργασίας υπό την ονομασία ODYSSUD αποτελείται από τους λιμένες του Νότιου τόξου Barcelona, Marseille, Treste, Piraeus, Koper, Marsaxlokk, Limassol, Constanta, Varna, Rijeka

2. Ο χρηματοδοτικός μηχανισμός “Connecting Europe Facility” (CEF)

Ο νέος χρηματοδοτικός μηχανισμός υπό την ονομασία CEF, μέσω του οποίου θα χρηματοδοτηθούν τα έργα του προγράμματος «Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών» (TEN-T) την περίοδο 2014-2020 πρόκειται να τεθεί προς έγκριση στις Επιτροπές Μεταφορών και Βιομηχανίας (Transport, Industry committees) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στις αρχές Οκτωβρίου. Στη συνέχεια το κείμενο θα τεθεί προς ψήφιση στην ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο τέλος Οκτωβρίου. Προβλέπεται να τεθεί σε εφαρμογή από 1/1/2014, η δημοσίευση δε της πρόσκλησης για υποβολή προτάσεων προβλέπεται να γίνει μεταξύ Φεβρουαρίου και Μαΐου του 2014.

Σύμφωνα με τον κανονισμό 23,12 τρις € θα διατεθούν για έργα μεταφορών εκ των οποίων τα 10 τρις € θα διατεθούν από το Ταμείο Συνοχής προς Κράτη μέλη που πληρούν τις προϋποθέσεις για χρηματοδότηση από το Ταμείο αυτό.

Ενδεικτικά αναφέρονται στη συνέχεια ορισμένες κατηγορίες έργων για λιμενικές υποδομές που είναι επιλέξιμες

-- Κατασκευή κυματοθραύστη

-- Εκβαθύνσεις

-- Σιδηροδρομικές προσβάσεις σε λιμένες (θα μπορούσαν να ενταχθούν και οδικές προσβάσεις υπό ειδικές συνθήκες .Παραδείγματος χάριν εάν από τις υφιστάμενες υπάρχει σημαντική όχληση στην πόλη)

-- Έργα για προστασία περιβάλλοντος, safety, security.

-- Εξοπλισμός για συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας VTMS, ERTMS, e-maritime services

-- υποδομές για LNG

3. Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (TEN-T)

Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών σύμφωνα με τον κανονισμό, συνίστανται από το Κεντρικό Δίκτυο (Core Network) και από το Συνολικό δίκτυο (Comprehensive Network). Το Κεντρικό δίκτυο μεταφορών το οποίο είναι μέρος του Συνολικού δικτύου αποτελείται πλέον από 9 άξονες αντί για 10. (Αρχικά είχαν προσδιορισθεί 10 άξονες στο κεντρικό δίκτυο οι οποίοι όμως περιοριστήκαν σε 9 και έχει πλέον γίνει εναρμόνιση με τους σιδηροδρομικούς άξονες του συστήματος Rail Freight Corridors).

Για την εφαρμογή παρακολούθηση και Διοίκηση του νέου προγράμματος που αφορά το κεντρικό δίκτυο συζητείται να συσταθεί ανά διάδρομο ένας μηχανισμός που θα αποτελείται από τα ακόλουθα όργανα:

-- Τον Συντονιστή (European Coordinator) ο οποίος θα ορισθεί κατόπιν συμφωνίας με τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη και διαβούλευσης με το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο.

Το όργανο αυτό θα υποβάλλει στα εμπλεκόμενα Κράτη Μέλη, εντός έτους, ένα σχέδιο δράσης στο οποίο θα αναλύεται η εξέλιξη του έργου

-- Το «Corridor Forum» που θα είναι συμβουλευτικό όργανο για την υποστήριξη του Συντονιστή . Η σύνθεσή του θα συμφωνηθεί από τα Κράτη Μέλη .Δεν υπάρχει ειδική αναφορά για συμμετοχή των Οργανισμών Λιμένων στο όργανο αυτό

-- Ομάδες εργασίας του Διαδρόμου (Corridor Working Groups). Οι ομάδες αυτές θα συσταθούν κατόπιν συμφωνίας των εμπλεκόμενων Κρατών Μελών οι οποίες μεταξύ των άλλων θα ασχοληθούν και με τις υποδομές στην διέλευση των συνόρων.

Για τον παραπάνω μηχανισμό τέθηκαν διάφορα θέματα τα οποία θα τύχουν περαιτέρω επεξεργασίας από τον ESPO. Ενδεικτικά αναφέρονται:

-- Πως θα συμμετέχουν τα λιμάνια στον μηχανισμό (εάν προβλεφθεί βέβαια να συμμετέχουν) πόσα θα είναι και πως θα επιλεγούν

-- Ποια θα είναι η σχέση μεταξύ των λιμένων και του υπό σύσταση μόνιμου γραφείου διοίκησης των σιδηροδρομικών διαδρόμων (Permanent Management Office).

-- Θα μπορούν οι Διοικήσεις των λιμένων να ζητούν εγκατάσταση σιδηροδρομικών υποδομών στα terminals εντός του λιμένος.

Σε κάθε περίπτωση η άποψη του ESPO είναι ότι θα πρέπει να υπάρχει συμμετοχή των λιμένων μέσω εκπροσώπων τους στον υπό σύσταση μηχανισμό διοίκησης κάθε διαδρόμου

4. Πιλοτικό πρόγραμμα Blue Belt

Το πρόγραμμα στοχεύει στην ελαχιστοποίηση των διοικητικών και τελωνειακών διατυπώσεων στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των λιμένων της Ε.Ε σε επίπεδο τουλάχιστον ίδιο με αυτό που υπάρχει στις οδικές μεταφορές.

Κατά την συνεδρίαση συζητήθηκαν ειδικότερα θέματα που αναφέρονταν στο e-manifest Προτάθηκε σε αυτό να συμπεριληφθούν στοιχεία και για τα κενά containers.

Αποφασίσθηκε η γραμματεία να συντάξει κείμενο για τις θέσεις του ESPO.

5. Κανονισμός για υποχρεωτική ζύγιση των containers

Σύμφωνα με την ενημέρωση που έγινε από την γραμματεία, στα μέσα του Σεπτεμβρίου ενεκρίθη από την επιτροπή DSC (Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers) του IMO τροποποίηση στον κανονισμό SOLAS (Safety of Life at Sea) στην οποία συμπεριλαμβάνεται διάταξη για τον υποχρεωτικό έλεγχο του βάρους των containers πριν την φόρτωση στο πλοίο.

Η διάταξη αναμένεται να εγκριθεί τον Νοέμβριο το 2014 θα τεθεί δε σε ισχύ 2 χρόνια μετά. Η θέση του ESPO όσον αφορά στον κανονισμό αυτό θα συζητηθεί στο επόμενο meeting της Επιτροπής Θαλασσίων Υποθέσεων και Ασφαλείας (Marine Affairs and Security)

Θεσσαλονίκη 14/10/2013

Π. Θεοδοσίου

Δ/ντης Ανάπτυξης ΟΛΘ ΑΕ