



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

---

*Plenarhandling*

---

**A7-0064/2010**

25.3.2010

**\*\*\*I**

# **BETÄNKANDE**

om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om  
rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från  
hamnar i gemenskapens medlemsstater och om upphävande av  
direktiv 2002/6/EG  
(KOM(2009)0011 – C6-0030/2009 – 2009/0005(COD))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Dirk Sterckx

### ***Teckenförklaring***

- \* Samrådsförfarandet  
*majoritet av de avgivna rösterna*
- \*\*I Samarbetsförfarandet (första behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna*
- \*\*II Samarbetsförfarandet (andra behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten*  
*majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten*
- \*\*\* Samtyckesförfarandet  
*majoritet av parlamentets samtliga ledamöter utom i de fall som avses i artiklarna 105, 107, 161 och 300 i EG-fördraget och artikel 7 i EU-fördraget*
- \*\*\*I Medbeslutandeförfarandet (första behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna*
- \*\*\*II Medbeslutandeförfarandet (andra behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten*  
*majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten*
- \*\*\*III Medbeslutandeförfarandet (tredje behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna det gemensamma utkastet*

(Angivet förfarande baseras på den rättsliga grund som kommissionen föreslagit.)

### ***Ändringsförslag till lagtexter***

Parlamentets ändringar markeras med *fetkursiv stil*. I samband med ändringsakter ska de delar av en återgiven befintlig rättsakt som inte ändrats av kommissionen, men som parlamentet önskar ändra, markeras med **fet stil**. Eventuella strykningar ska i sådana fall markeras enligt följande: [...]. *Kursiv stil* används för att uppmärksamma berörda avdelningar på eventuella problem i texten. Kursivering används för att markera ord eller textavsnitt som det finns skäl att korrigera innan den slutliga texten produceras (exempelvis om en språkversion innehåller uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda avdelningar för godkännande.

## INNEHÅLL

	<b>Sida</b>
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION .....	5
MOTIVERING.....	26
ÄRENDETS GÅNG .....	30



## FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och om upphävande av direktiv 2002/6/EG (KOM(2009)0011 – C6-0030/2009 – 2009/0005(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2009)0011),
  - med beaktande av artiklarna 251.2 och 80.2 i EG-fördraget, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag (C6-0030/2009),
  - med beaktande av kommissionens meddelande till Europaparlamentet och rådet ”Konsekvenser av Lissabonfördragets ikraftträdande för pågående interinstitutionella beslutsförfaranden” (KOM(2009)0665),
  - med beaktande av artiklarna 294.3 och 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
  - med beaktande av artikel 55 i arbetsordningen,
  - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A7-0064/2010).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
  2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om kommissionen har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
  3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

### Ändringsförslag 1

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 2**

*Kommissionens förslag*

(2) Överföring av de uppgifter som krävs då fartyg ankommer till och/eller avgår från hamnar enligt rådets direktiv **95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för**

*Ändringsförslag*

(2) Överföring av de uppgifter som krävs då fartyg ankommer till och/eller avgår från hamnar enligt **Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll<sup>1</sup>,**

***säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten***, Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 562/2006 av den 15 mars 2006 om en gemenskapskodex om gränspassage för personer (kodex om Schengengränserna) och i tillämpliga fall den internationella koden för sjötransport av farligt gods som antogs av IMO 1960 med de ändringar som antagits och trätt i kraft, omfattar de uppgifter som krävs enligt FAL-formulären. Om dessa uppgifter finns tillgängliga ska det inte vara nödvändigt att lämna in sådana formulär.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 562/2006 av den 15 mars 2006 om en gemenskapskodex om gränspassage för personer (kodex om Schengengränserna) och i tillämpliga fall den internationella koden för sjötransport av farligt gods som antogs av IMO 1960 med de ändringar som antagits och trätt i kraft, omfattar de uppgifter som krävs enligt FAL-formulären. Om dessa uppgifter finns tillgängliga ska det inte vara nödvändigt att lämna in sådana formulär.

---

<sup>1</sup> *EUT L 131, 28.5.2009, s. 57.*

#### *Motivering*

*Ändringsförslaget uppdaterar skälet så att hänsyn tas till lagstiftning som har antagits efter det att kommissionen lade fram sitt förslag.*

## Ändringsförslag 2

### Förslag till direktiv Skäl 2a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(2a) Med tanke på sjöfartens globala dimension måste unionens lagstiftning ta hänsyn till kraven från IMO om en förenkling ska kunna genomföras.***

#### *Motivering*

*Sjöfart är ett globalt transportmedel, och europeiska fartyg ankommer allt oftare till tredjelands hamnar. Vid utarbetandet av detta direktiv måste man därför ta hänsyn till de krav som Internationella sjöfartsorganisationen ställer.*

## Ändringsförslag 3

### Förslag till direktiv Skäl 2b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(2b) För att ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder ska kunna inrättas måste de behöriga myndigheterna med ansvar för tull, gränspolis, Europol, folkhälsa och transport nära samarbeta. Arbetet med att avskaffa hindren för sjötransport inom unionen på alla dessa områden bör i möjligaste mån ske parallellt. I syfte att uppnå detta parallella avskaffande och en vidare förenkling och harmonisering måste de tre berörda generaldirektoraten inom kommissionen samarbeta för att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder.***

#### *Motivering*

*Detta förslag till direktiv ska ses som en del av en större helhet. Om ett enhetligt europeiskt område för sjötransporter utan hinder ska kunna inrättas är det viktigt att de olika behöriga myndigheterna samarbetar, och att de olika förenklingssystemen införs parallellt. Dessa åtgärder är avgörande för att hela det europeiska området för sjötransporter utan hinder ska fungera väl.*

## Ändringsförslag 4

### Förslag till direktiv Skäl 2c (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(2c) Kommissionen bör samla in uppgifter och föra statistik över hur många fartyg som stannar inom unionen och hur många som går till tredjelandshamnar eller frizoner, eftersom det för tillfället inte finns någon sådan statistik.***

#### *Motivering*

*Det finns ingen statistik över hur många fartyg som enbart går till EU-hamnar och inte heller över hur många fartyg som går till tredjelandshamnar. Sådana uppgifter är emellertid av stort intresse. Föredraganden uppmanar således kommissionen att samla in dessa uppgifter och ställa samman sådan statistik.*

## Ändringsförslag 5

### Förslag till direktiv Skäl 2d (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(2d) Kommissionen bör ändra gemenskapens tullkodex så att rederier lättare och på ett effektivare sätt kan erhålla statusen ”godkänd reguljär fartygslinje”, enligt kommissionens meddelande om inrättande av ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder<sup>1</sup>. Undantag från administrativa förfaranden bör tillåtas även på grundval av ett fartygs last, och inte enbart på grundval av fartygets ankomst- och/eller avgångsort. Därför bör också begreppen ”godkänd ekonomisk aktör” och ”godkänd avsändare” användas.***

---

<sup>1</sup> KOM(2009)0010.



## Motivering

*Fartyg som enbart går till EU-hamnar bör belastas med så lite byråkrati som möjligt. Vägtransporter inom gemenskapen kan ju också fungera mycket smidigt utan extra kontroller. I syfte att stimulera sjöfarten bör tullkodexen ändras så att begreppet "godkänd reguljär fartygslinje" kan tillämpas på ett mer flexibelt sätt. Kommissionen arbetar redan med detta. Som föredragande uppmanar jag till att den utlovade ändringen genomförs snarast.*

## Ändringsförslag 6

### Förslag till direktiv Skäl 3

#### *Kommissionens förslag*

(3) Elektronisk överföring av uppgifter bör så snart som möjligt tillämpas generellt för alla rapporteringsformaliteter dock senast den 15 februari 2013.

#### *Ändringsförslag*

(3) Elektronisk överföring av uppgifter bör så snart som möjligt tillämpas generellt för alla rapporteringsformaliteter dock senast den 15 februari 2013. ***Eftersom överföringen av dessa uppgifter sker i en kedja från användaren till SafeSeaNet-systemet bör man, inom samma tidsfrist, se till att alla berörda informationssystem är driftskompatibla för att kunna säkerställa att ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder fungerar väl.***

## Motivering

*Sjöfarten stöter fortfarande på hinder i form av administrativa formaliteter som måste följas. Elektroniska system bör därför snarast införas. Senast den 15 februari 2013, samma tidsfrist som för inrättandet av en papperslös miljö för tullen (beslut nr 70/2008/EG), ska dessa system ha tagits i bruk. Användningen av elektroniska medel för överföring av uppgifter är endast en av förutsättningarna för ett system för informationsutbyte. Att skicka information via e-post är dock inget bra sätt, och är meningslöst om informationssystemen inte är driftskompatibla. Driftskompatibilitet är en förutsättning för att en verklig administrativ förenkling ska kunna genomföras.*

## Ändringsförslag 7

### Förslag till direktiv Skäl 4a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***(4a) För att man ska kunna utnyttja alla fördelar med den elektroniska***

*överföringen av uppgifter så måste det finnas en snabb och effektiv kommunikation mellan SafeSeaNet, e-tull (elektroniskt tullsystem) och de elektroniska systemen som används för insamling och begäran av uppgifter. För detta ändamål bör i första hand redan fastställda standarder användas i syfte att begränsa byråkratin.*

## **Ändringsförslag 8**

### **Förslag till direktiv Skäl 4b (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(4b) Åtkomsten till SafeSeaNet och dessa elektroniska system bör regleras i syfte att säkra kommersiell och konfidentiell information och bör inte påverka tillämplig lagstiftning om skyddet av kommersiell information eller, när det gäller personuppgifter, Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter<sup>1</sup> och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter<sup>2</sup>.*

*Införandet av dessa system bör inte leda till en oreglerad hantering av ekonomiskt känslig information som tillhör marknadsoperatörerna. Ett säkert system för åtkomstkontroll behövs, inbegripet en skyldighet att ge en utförlig motivering.*

---

<sup>1</sup> EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

## Ändringsförslag 9

### Förslag till direktiv Skäl 7a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(7a) Nationella språkkrav utgör ofta en flaskhals för utvecklingen av ett närsjöfartsnät. Regel 14, fjärde stycket i kapitel V i Solas-konventionen måste följas eftersom medlemsstaterna är fördragsslutande parter till konventionen. Denna regel föreskriver att engelska är det språk som ska användas.*

*Motivering*

*Användningen av ett gemensamt språk kommer att vara till fördel för den europeiska sjöfarten. Man kommer att kunna kommunicera bättre, och missförstånd och administrativa förseningar kommer att kunna undvikas i större utsträckning.*

## Ändringsförslag 10

### Förslag till direktiv Skäl 7b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(7b) Det behövs ett entydigt regelverk för utfärdande av intyg om lotsdispens. Medlemsstaterna bör i möjligaste mån använda gemensamma villkor som är relevanta, tydliga och proportionella.*

*Motivering*

*Alltför ofta grundar medlemsstaterna sina beslut om utfärdande av intyg om lotsdispens på protektionistiska argument. Detta stör den inre marknaden och kan därför inte accepteras. Föredraganden vill därför betona behovet av ett otvetydigt regelverk.*

## Ändringsförslag 11

### Förslag till direktiv Skäl 8

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(8) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter.** **utgår**

*Motivering*

*Skälen måste anpassas så att de stämmer överens med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.*

## Ändringsförslag 12

### Förslag till direktiv Skäl 9

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(9) Kommissionen bör ges mandat att ändra bilagorna till detta direktiv förutsatt att en sådan ändring inte leder till att detta direktivs tillämpningsområde utökas. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv och komplettera detta direktiv genom tillägg av nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll som avses i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.**

**(9) Kommissionen bör ha rätt att anta delegerade akter enligt artikel 290 i fördraget med avseende på bilagorna till detta direktiv och definitionen i artikel 3 ea.**

*Motivering*

*Detta ändringsförslag ingår i ett paket som syftar till att anpassa kommissionens förslag som togs fram under Nicefördraget när det som kallades "kommittéförfarandet" reglerades av beslutet ovan, till de nya bestämmelserna om delegerade akter i artikel 290 i Lissabonfördraget. Enligt denna artikel ska "Mål, innehåll, omfattning och varaktighet för delegeringen av befogenhet" uttryckligen avgränsas i lagstiftningsakterna.*

## Ändringsförslag 13

### Förslag till direktiv Skäl 9a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(9a) Kommissionen bör undersöka om målet med detta direktiv, framför allt förenklingen av de administrativa formaliteterna för fartyg som ankommer till och/eller avgår från EU-hamnar, bör utvidgas till att gälla även för inlandet, främst de inre vattenvägarna, för att få till stånd en snabbare och smidigare genomströmning av sjöfarten till inlandet och en hållbar lösning på problemet med för många fartyg i och runt kusthamnarna.***

*Motivering*

*Föredraganden anser att förenklandet av rapporteringsformaliteter för fartyg inte ska begränsas till enbart kusthamnar. Även förbindelserna med inlandet bör kunna fungera på ett smidigare sätt. Föredraganden uppmanar därför kommissionen att ytterligare undersöka den möjligheten.*

## Ändringsförslag 14

### Förslag till direktiv Skäl 9b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(9b) I syfte att förenkla de administrativa förfarandena för fartyg som ankommer till och/eller avgår från EU-hamnar utefter de inre vattenvägarna och med tanke på de förväntade positiva effekterna på trafiksäkerheten, bör kommissionen undersöka möjligheten att använda ett enda språk, engelska, på de inre vattenvägarna.***

## Motivering

*Inom sjöfarten kommunicerar man på engelska, för det mesta på ett förenklat sätt: det så kallade seaspeak. Detta bidrar till en förenkling av de administrativa skyldigheterna och till trafiksäkerheten. Föredraganden vill med rätta intensifiera förhållandet mellan havssjöfarten och inlandssjöfarten, och förespråkar i ändringsförslag 9 användningen av engelska. Av samma skäl bör kommissionen undersöka möjligheten att använda ett enda språk, engelska, på de europeiska inre vattenvägarna.*

## Ändringsförslag 15

### Förslag till direktiv Artikel 1

#### *Kommissionens förslag*

Detta direktiv syftar till att förenkla de administrativa förfarandena för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater genom en allmän övergång till elektronisk överföring av uppgifter och förenklade rapporteringsformaliteter.

#### *Ändringsförslag*

Detta direktiv syftar till att förenkla **och harmonisera** de administrativa förfarandena för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater genom en allmän övergång till elektronisk överföring av uppgifter och förenklade rapporteringsformaliteter.

## Motivering

*Föredraganden betonar att förenkling inte bör vara det enda målet med detta direktiv. Det krävs också harmonisering av de administrativa förfarandena mellan medlemsstaterna för att sjöfarten mellan EU-hamnar ska kunna fungera på ett smidigare sätt.*

## Ändringsförslag 16

### Förslag till direktiv Artikel 3 – led ea (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***ea) elektronisk överföring av uppgifter: överföring av digitalt kodad information i ett strukturerat format som kan ändras efter hand och som kan användas direkt för att lagra och bearbeta informationen i datorer.***

## Motivering

För att kunna dra maximal fördel av elektronisk överföring bör systemen kunna kommunicera med varandra så att samma information inte behöver föras in flera gånger på grund av olika förfaranden i olika hamnar och nationella myndigheter.

### Ändringsförslag 17

#### Förslag till direktiv Artikel 4 – inledningen

##### *Kommissionens förslag*

Fartygsbefälet eller annan person som vederbörligen förordnats av denne **ska** innan ett fartyg anlöper en medlemsstats hamn **tillhandahålla**, den av medlemsstaten utsedda behöriga myndigheten, de uppgifter som krävs enligt rapporteringsformalitetserna

##### *Ändringsförslag*

**Medlemsstaterna ska se till att** fartygsbefälet eller annan person som vederbörligen förordnats av denne innan ett fartyg anlöper en medlemsstats hamn **tillhandahåller** den av medlemsstaten utsedda behöriga myndigheten, de uppgifter som krävs enligt rapporteringsformalitetserna

## Motivering

Då detta är ett direktiv och inte en förordning är ändringsförslaget nödvändigt för att lägga ansvaret på medlemsstaterna och inte direkt på marknadsaktörerna.

### Ändringsförslag 18

#### Förslag till direktiv Artikel 5 – stycke 3

##### *Kommissionens förslag*

Rapporteringsformalitetserna ska anses vara tillgodosedda om de utförts i enlighet med de definitioner i FAL-konventionen som återges i bilaga II och tillhandahålls genom FAL-formulär i enlighet med bilaga I och enligt de sätt som fastställs i FAL-konventionen. FAL-formulären ska **tillhandahålls** i enlighet med **de språkregler som föreskrivs av Internationella sjöfartsorganisationen**.

##### *Ändringsförslag*

Rapporteringsformalitetserna ska anses vara tillgodosedda om de utförts i enlighet med de definitioner i FAL-konventionen som återges i bilaga II och tillhandahålls genom FAL-formulär i enlighet med bilaga I och enligt de sätt som fastställs i FAL-konventionen. FAL-formulären ska **tillhandahållas** i enlighet med **regel 14, fjärde stycket i kapitel V i Solas-konventionen (som avses i direktiv 2001/25/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk)**. Denna regel föreskriver att engelska är det språk som

*ska användas.*

*Motivering*

*Det är bättre att ange det hjälpspråk som används i stor omfattning än att följa Internationella sjöfartsorganisationens språkregler, som inbegriper andra språk än EU-språk. Detta kommer även att gynna målsättningen att information bara ska registreras en gång, i stället för att den ska översättas till det officiella språket i varje medlemsstat vars hamn ett fartyg kan ankomma till.*

**Ändringsförslag 19**

**Förslag till direktiv  
Artikel 7 – rubriken**

*Kommissionens förslag*

Elektronisk överföring av **dokument**

*Ändringsförslag*

Elektronisk överföring av **uppgifter**

**Ändringsförslag 20**

**Förslag till direktiv  
Artikel 7 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna ska senast när detta direktiv träder i kraft påbörja utredningar och erforderligt arbete för att så snart som möjligt, dock senast den 15 februari 2013, kunna tillämpa elektronisk överföring av sådana uppgifter som är nödvändiga för att uppfylla de administrativa formaliteterna.

*Ändringsförslag*

Medlemsstaterna ska senast när detta direktiv träder i kraft påbörja utredningar och erforderligt arbete för att så snart som möjligt, dock senast den 15 februari 2013, kunna tillämpa elektronisk överföring **via en enda elektronisk plattform** av sådana uppgifter som är nödvändiga för att uppfylla de administrativa formaliteterna.

*Motivering*

*Föredraganden vill ha en enda elektronisk plattform för insamling och utbyte av uppgifter, men preciserar inte vilken plattform detta ska vara.*



## Ändringsförslag 21

### Förslag till direktiv Artikel 7 – stycke 1a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***Denna elektroniska plattform, där SafeSeaNet, e-tull och andra elektroniska system löper samman, ska vara det ställe där all information som har inhämtats av olika behöriga myndigheter i enlighet med detta direktiv samlas och byts mellan dessa behöriga myndigheter och medlemsstaterna.***

*Motivering*

*Det bör finnas en enda utbytesplattform för alla uppgifter som samlas in i enlighet med detta direktiv. Den information som behöriga myndigheter tar emot ska göras tillgänglig via denna plattform för dem som behöver informationen. På så sätt undviker man att samma information måste meddelas flera gånger till olika myndigheter.*

## Ändringsförslag 22

### Förslag till direktiv Artikel 7 – stycke 2

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***Systemen*** måste vara inbördes ***driftskompatibla, tillgängliga*** och ***förenliga*** med det SafeSeaNet-system som inrättas enligt direktiv 2002/59/EG och med de elektroniska system som föreskrivs i beslut nr 70/2008/EG för att garantera att inga uppgifter registreras mer än en gång. Medlemsstaterna ska samråda med marknadsaktörerna och informera kommissionen om de framsteg som gjorts enligt det sätt som fastställs i detta beslut.

***Den elektroniska överföringen*** måste vara inbördes ***driftskompatibel, tillgänglig*** och ***förenlig*** med det SafeSeaNet-system som inrättas enligt direktiv 2002/59/EG och med de elektroniska system som föreskrivs i beslut nr 70/2008/EG för att garantera att inga uppgifter registreras mer än en gång. Medlemsstaterna ska samråda med marknadsaktörerna och informera kommissionen om de framsteg som gjorts enligt det sätt som fastställs i detta beslut.

*Motivering*

*Detta ändringsförslag är nödvändigt för att anpassa artikel 7.2 så att den stämmer överens med definitionerna i artikel 3, särskilt med artikel 3 led ea (nytt).*

## Ändringsförslag 23

### Förslag till direktiv Artikel 7a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

#### *Artikel 7a*

##### *Uppgiftskonfidentialitet*

*Medlemsstaterna ska, i överensstämmelse med EU-lagstiftningen och nationell lagstiftning, vidta åtgärder för att garantera konfidentialiteten hos de uppgifter som de tillsänds enligt detta direktiv, och se till att uppgifterna inte används på något annat sätt än vad som föreskrivs i detta direktiv.*

*De ska särskilt se till att kommersiella uppgifter som samlas in enligt detta direktiv skyddas. När det gäller personuppgifter ska medlemsstaterna se till att man följer Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter<sup>1</sup>, och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter<sup>2</sup>.*

*Medlemsstaterna ska kontrollera att de personer som använder denna information enbart har åtkomst till databaser som är relevanta för deras särskilda behörighet och att de således inte använder denna information på felaktigt sätt eller överför personuppgifter eller kommersiella uppgifter utan en utförlig motivering.*

---

<sup>1</sup> EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

## Ändringsförslag 24

### Förslag till direktiv Artikel 8

#### *Kommissionens förslag*

Fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/59/EG och som går mellan hamnar inom gemenskapens tullområde utan att härröra från, anlöpa eller gå till en hamn utanför detta territorium eller en frizon av kontrolltyp 1 enligt tullagstiftningen ska undantas från kravet på att tillhandahålla de uppgifter som uppges i FAL-formulären utan att det påverkar tillämpningen av tillämplig gemenskapslagstiftning.

#### *Ändringsförslag*

***Medlemsstaterna ska säkerställa att*** fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/59/EG och som går mellan hamnar inom gemenskapens tullområde utan att härröra från, anlöpa eller gå till en hamn utanför detta territorium eller en frizon av kontrolltyp 1 enligt tullagstiftningen undantas från kravet på att tillhandahålla de uppgifter som uppges i FAL-formulären utan att det påverkar tillämpningen av tillämplig gemenskapslagstiftning ***och möjligheten för medlemsstaterna att begära sådana uppgifter i FAL-formulären som avses i bilaga I, punkterna 2, 3, 4, 5 och 6.***

#### *Motivering*

*Den första ändringen behövs för att lägga ansvaret på medlemsstaterna och inte direkt på marknadsaktörerna. Till följd av skäl rörande den nationella säkerheten och bekämpningen av smuggling och olaglig invandring bör medlemsstaterna kunna begära att vissa FAL-formulär som tas upp i bilaga I lämnas ut.*

## Ändringsförslag 25

### Förslag till direktiv Artikel 8 – punkt 1a (ny)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***1a. Medlemsstaterna ska se till att gemenskapsvaror som kan identifieras elektroniskt inte åläggs extra formaliteter till följd av att fartyget har anlöpt en tredjelandshamn eller en frizon.***

## Motivering

Det yttersta målet med detta direktiv bör vara att undanta alla godstransporter inom gemenskapen från inlämnandet av FAL-formulär. Det är därför viktigt att inte enbart göra åtskillnad på grundval av ett fartygs ankomst- och/eller avgångsort utan även på grundval av fartygets last. En last som under transport mellan EU-hamnar inte har lämnat fartyget, ska därför inte åläggas extra administrativa formaliteter.

### Ändringsförslag 26

#### Förslag till direktiv Artikel 9

##### *Kommissionens förslag*

Kommissionen får **vidta åtgärder för att ändra bilagorna till detta direktiv förutsatt att sådana ändringar inte leder till att detta direktivs tillämpningsområde utökas. Åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll som avses i artikel 10.2.**

##### *Ändringsförslag*

Kommissionen får **anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt med avseende på bilagorna till detta direktiv, för att säkerställa att de anpassas efter alla ändringar i FAL-formulären som görs av IMO, och med avseende på definitionen i artikel 3 led ea, för att ta hänsyn till tekniska framsteg.**

## Motivering

Målsättningen med en enda elektronisk kontaktpunkt för tillhandahållande av uppgifter till hamnmyndigheterna, så att samma information inte behöver lämnas in flera gånger, kräver att den förteckning över rapporteringsformaliteter och de uppgifter som avses i artikel 2 uppdateras direkt när IMO antar nya eller ändrade FAL-formulär. Det vore olämpligt att kräva en rättsakt som antas enligt medbeslutandeförfarandet för att ändra dessa icke väsentliga delar.

### Ändringsförslag 27

#### Förslag till direktiv Artikel 9a (ny)

##### *Kommissionens förslag*

##### *Ändringsförslag*

##### *Artikel 9a*

##### *Utvidgning av tillämpningsområdet*

**Kommissionen ska senast den 31 december 2011 översända en rapport till parlamentet och rådet om en utvidgad**

*tillämpning av den förenkling som införs genom detta direktiv till transporter på inre vattenvägar. Kommissionen ska också undersöka i hur hög grad systemet för flodinformationstjänster är driftskompatibelt med de elektroniska system som behandlas i detta direktiv.*

#### *Motivering*

*Föredraganden uppmanar kommissionen att inte begränsa standardiseringen och harmoniseringen av rapporteringsformaliteter till kusthamnar. Även vidare godstransporter på inre vattenvägar bör fungera smidigt och effektivt, med så lite byråkrati som möjligt. Föredraganden uppmanar därför kommissionen att ytterligare undersöka detta. Kommissionen bör även undersöka om systemet för flodinformationstjänster, såsom det behandlas i direktiv 2005/44/EG, i framtiden kan bli driftskompatibelt med SafeSeaNet och övriga elektroniska system som anges i detta direktiv.*

### **Ändringsförslag 28**

#### **Förslag till direktiv Artikel 9b (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

#### **Artikel 9b**

##### **Europeiska sjösäkerhetsbyrån**

**Vid nästa översyn av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå<sup>1</sup>, ska kommissionen, på grundval av innehållet i detta direktiv, föreslå ändringar som syftar till att göra denna byrå operationell och kompetent när det gäller övervakning och teknisk och administrativ harmonisering av förfarandena i detta direktiv.**

---

<sup>1</sup> EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

## Ändringsförslag 29

### Förslag till direktiv Artikel 9c (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

#### *Artikel 9c*

##### *Utövande av delegering*

- 1. Befogenheten att anta de delegerade akter som avses i artikel 9 ska ges till kommissionen för en period på fem år från det att detta direktiv har trätt i kraft.*
- 2. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska kommissionen samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.*
- 3. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 9b och 9c.*

#### *Motivering*

*Artikel 290 fastslår att varaktigheten för delegeringen av befogenhet uttryckligen ska avgränsas. Det föreslagna direktivet är ett steg i en process, vilket klargörs av kommissionens meddelande om ett enhetligt europeiskt område för sjötransporter utan hinder. Utöver detta föreslår föredraganden (ändringsförslag 27) ett betänkande om inre vattenvägar som också skulle kunna leda till ett lagstiftningsförslag. Det kommer därför inte att råda brist på medel för att utvidga och, om så är lämpligt, anpassa bestämmelserna i de delegerade akterna efter erfarenhet.*

## Ändringsförslag 30

### Förslag till direktiv Artikel 9d (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

#### *Artikel 9d*

##### *Återkallande av delegering*

- 1. Den delegering av befogenheter som avses i artikel 9 får återkallas av*

*Europaparlamentet eller rådet.*

*2. Den institution som har inlett ett internt förfarande för att besluta huruvida en delegering ska återkallas ska underrätta den andra institutionen och kommissionen inom en rimlig tid innan det slutliga beslutet fattas, och ange vilka delegerade befogenheter som kan komma att återkallas och skälen för detta.*

*3. Beslutet om återkallande ska ange skälen till återkallandet och innebär att delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet upphör att gälla. Det får verkan omedelbart, eller vid ett senare, i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan trätt i kraft. Det ska offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning.*

#### *Motivering*

*Det är lämpligt att de två parterna i den lagstiftande myndigheten har kvar möjligheten att återkalla delegeringen helt eller delvis. Artikel 290 i fördraget föreskriver att ett sådant beslut endast kan fattas av en majoritet av parlamentets ledamöter eller en kvalificerad majoritet i rådet.*

### **Ändringsförslag 31**

#### **Förslag till direktiv Artikel 9e (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

#### *Artikel 9e*

##### *Invändning mot delegerade akter*

*1. Europaparlamentet eller rådet får invända mot en delegerad akt inom fyra månader från delgivningsdagen.*

*2. Om varken Europaparlamentet eller rådet vid utgången av denna period har invänt mot den delegerade akten ska den delegerade akten offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning och träda i kraft den dag som anges i den.*

**3. Om Europaparlamentet eller rådet invänder mot den delegerade akten ska den inte träda i kraft. Den institution som invänder mot den delegerade akten ska ange skälen för detta.**

#### Motivering

Denna artikel är en delegerad akts motsvarighet till möjligheten att motsätta sig enligt det föreskrivande förfarandet med kontroll (artikel 5a.3 c, införd genom rådets beslut av den 17 juli 2006). Även om det beslutet gav en tidsfrist på tre månader för att motsätta sig vet vi av erfarenhet att det är svårt att genomföra en effektiv behandling som avslutas med en resolution som antas i kammaren, på så kort tid. Artikel 290 i fördraget tillåter uttryckligen att lagstiftningsakten fastställer den tidsfrist inom vilken en invändning får göras.

### Ändringsförslag 32

#### Förslag till direktiv Artikel 10

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*Artikel 10*

*utgår*

#### *Kommittéförfarande*

**1. Kommissionen bistås av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS), som inrättas genom artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002, när det gäller att anta åtgärder som avser sjösäkerheten och framför allt sådana åtgärder som syftar till att ändra bilagorna till detta direktiv.**

**När det gäller åtgärder som avser sjöfartsskyddet och framför allt sådana åtgärder som syftar till att ändra bilaga III bistås kommissionen av sjöfartsskyddskommittén (Marsec) som inrättas enligt artikel 11 i förordning (EG) nr 725/2004.**

**2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i**



***det beslutet.***

*Motivering*

*Detta förfarande är inte längre lämpligt eftersom beslut 1999/468/EG, grundat på Nicefördraget, har ersatts av artikel 290 i Lissabonfördraget för ny lagstiftning. Det är viktigt att de två parterna i den lagstiftande myndigheten erhåller information på lika villkor avseende eventuella och föreslagna delegerade akter.*

## MOTIVERING

### Inledning

Sjötransporter omfattas av invecklad administration även då fartyg går mellan hamnar inom gemenskapen och inte ankommer till någon tredjelandshamn. Sjötransporter av varor påläggs alltså extra byråkrati, med högre kostnader som följd. Detta leder till att sjötransporter av varor framstår som ett mindre attraktivt val och inte utnyttjas till fullo.

Upprättandet av ett havsområde utan gränser är nödvändigt för att göra närsjöfarten mer attraktiv och effektiv, eftersom närsjöfarten är det miljövänligaste transportsättet.

Kommissionen offentliggjorde i januari 2009, med anledning av detta, ett meddelande och en handlingsplan för att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder och ett förslag till direktiv om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater.

### Kommissionens förslag

Förslaget till direktiv passar in i den större helhet som framställs i kommissionens meddelande om förverkligandet av ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder.

I detta meddelande föreslår kommissionen en handlingsplan som består av ett antal lagstiftningsåtgärder på kort och medellång sikt samt rekommendationer till medlemsstaterna.

Åtgärderna på kort sikt har som mål att i så hög grad som möjligt avskaffa de hinder som fortfarande finns för sjötransporter inom gemenskapen (förenkling av tullformaliteter, riktlinjer för växtskyddskontroller och förenkling av dokument). Kommissionen vill att dessa åtgärder genomförs under 2010.

Åtgärderna på medellång sikt bör ha genomförts till 2013. Här föreslås en förbättrad elektronisk dataöverföring och ett inrättande av ett elektroniskt system för sjöfarten (e-maritime), en enda kontaktpunkt, förenkling av förfaranden för fartyg som går in i en tredjelandshamn samt förenkling av bestämmelserna om sjötransport av farligt gods.

Kommissionen ger även ett antal rekommendationer till medlemsstaterna. Viktiga sådana är rationalisering av flöden och plats i hamnarna, användning av ett gemensamt språk och ett förenklat utfärdande av intyg om lotsdispens (Pilot Exemption Certificate).

Förslaget om att ersätta direktiv 2002/6/EG med ett nytt direktiv är enligt kommissionen nödvändigt av följande skäl:

- FAL-konventionen har ändrats flera gånger, och därför behövs en gemenskapslagstiftning som kan samordna de olika lagstiftningarna.
- Det finns behov av ett nytt formulär med en sjöfartsskyddsdeklaration som ska lämnas in innan ett fartyg anlöper i en medlemsstats hamn.
- Informationen i hamnar är otillräcklig. Det finns ingen gemensam kontaktpunkt som kan behandla förfarandena för de olika hamninstanserna. Detta leder till stora förseningar.

- Tillämpningen av det tidigare direktivet 2002/6/EG skiljer sig åt mellan medlemsstaterna. Det finns således behov av ett direktiv som inte kan tolkas på mer än ett sätt.

Det nya direktivet syftar till att förenkla administrativa förfaranden genom ett allmänt införande av elektronisk överföring av uppgifter och förenklade rapporteringsformaliteter.

Följande åtgärder föreslås:

- Medlemsstaterna ska godkänna FAL-formulär för att undvika att samma information måste lämnas in två gånger.
- SafeSeaNet kommer att vara det huvudsakliga systemet för elektroniskt utbyte av information. Medlemsstaterna ska införa elektroniska system för att på elektronisk väg kunna sända sådana uppgifter som är nödvändiga för administrativa förfaranden. Dessa system måste vara i funktion senast den 15 februari 2013.
- Systemen ska vara inbördes driftskompatibla, tillgängliga och förenliga med SafeSeaNet-systemet.
- Fartyg som går mellan hamnar inom gemenskapens tullområde bör undantas från kravet att lämna in FAL-formulär. Ett sådant undantag kan ges när godset omfattas av ett antagande om gemenskapsstatus.

#### Föredragandens förslag

Föredraganden välkomnar kommissionens meddelande och förslag.

Direktivets främsta syfte bör vara att undanta alla sjötransporter av varor från överflödiga administrativa formaliteter. Som föredragande för direktivet om rapporteringsformaliteter föreslår jag, mot bakgrund av detta, följande:

***Inte bara förenkling, utan även harmonisering av administrativa förfaranden.***

Medlemsstaternas olika förfaranden bör harmoniseras i så hög grad som möjligt.

***Det krävs ett bra samarbete mellan de olika behöriga myndigheterna.***

Direktivet utgör en del av ett större projekt för administrativ förenkling: inrättandet av ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder.

Detta större projekt berör inte enbart transporter, utan även tullen, folkhälsan och säkerheten i hamnar och på fartyg. Att vidta åtgärder på enbart ett av dessa områden kan inte ge önskat resultat. Som föredragande uppmanar jag därför kommissionen att i så hög grad som möjligt utarbeta de olika delarna av projektet parallellt.

Under lagstiftningsförfarandet bör de tre berörda generaldirektoraten vid kommissionen, GD TAXUD, GD TREN och GD SANCO ha ett nära samarbete.

Föredraganden vill dessutom uppmana GD TAXUD att snarast genomföra den ändring av gemenskapens tullkodex som utlovas i meddelandet om att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder. Denna ändring bör underlätta för rederier att få status som ”godkänd reguljär fartygslinje”, vilket bör minska den administrativa bördan avsevärt.

I samband med detta bör kommissionen använda sådana begrepp som ”godkänd ekonomisk aktör” och ”godkänd avsändare” även för transportlagstiftningen.

### ***Ett gemensamt språk***

Inom sjöfarten leder språkhinder alltför ofta till oönskade förseningar och missförstånd. För att kommunikationen ska kunna fungera så effektivt som möjligt är användningen av ett gemensamt språk ett absolut krav.

För att ge eftertryck åt denna punkt hänvisar jag i mitt betänkande till Internationella sjöfartsorganisationens konvention Solas (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss från 1974), där engelska anges som kommunikationsspråk.

### ***SafeSeaNet som system för informationsutbyte***

SafeSeaNet utarbetades inom ramen för direktivet om övervaknings- och informationssystem för sjötrafik och har sedan dess visat sig fungera väl. Det bör därför användas som system för informationsutbyte. Informationen, som samlas in av olika behöriga myndigheter i en medlemsstat, ställs av dessa myndigheter till förfogande i SafeSeaNet så att de som behöver uppgifterna kan hämta dem där.

Ett sådant system kan naturligtvis bara fungera om medlemsstaterna förser det med ett bra system för åtkomstkontroll. Systemet innehåller kommersiellt känslig information som måste skyddas i tillräcklig utsträckning så att inte hamnar, rederier och andra berörda drabbas ekonomiskt.

### ***Förtydligande av begreppet ”elektronisk överföring av uppgifter”***

Som föredragande efterfrågar jag som slutresultat ett tydligt direktiv som medlemsstaterna inte kan tolka på olika sätt. Detta är syftet med en tydligare definition av elektronisk överföring. På det sättet undviks till exempel användning av fax.

### ***Undantag från kravet på att lämna in FAL-formulär***

I artikel 8 i kommissionens förslag undantas fartyg som går mellan hamnar inom gemenskapens tullområde från kravet att lämna in FAL-formulär. Föredraganden anser att detta är en nödvändig åtgärd, men skulle vilja gå ett steg längre genom att inte enbart titta på ett fartygs ursprungs- eller bestämmelsehamn, utan också på lasten. Om en viss del av lasten stannar inom tullområdet, dvs. inte lastas av i ett tredjeland, bör även den undantas från kravet på inlämnande av FAL-formulär.

### ***Intyg om lotsdispens***

För närsjöfart som regelbundet går till samma destinationshamn kan intyget Pilot Exemption Certificate förenkla förfarandet när fartyget anlöper hamnen. Medlemsstater kan naturligtvis ställa villkor, men i många fall är sådana villkor inte tydliga eller proportionella. Föredraganden anser att denna problematik bör tas upp inom ramen för detta direktiv.

### ***Utvidgning till inlandet***

Administrativ förenkling och elektronisk överföring av uppgifter är inte bara viktiga för fartyg och last i kusthamnar. Det är också viktigt att förbindelserna med inlandet löper så smidigt som möjligt. Föredraganden uppmanar kommissionen att undersöka hur inlandshamnar kan involveras i detta sammanhang, och i möjligaste mån vidta åtgärder.

Bland annat bör man ta reda på om RIS (River Information Network) är driftskompatibelt med SafeSeaNet och övriga elektroniska system som anges i detta direktiv.

### ***2013 tidsfrist för ikraftträdande***

Som föredragande anser jag att datumet 15 februari 2013 ska behållas som tidsfrist. Detta datum är även sista datum för upprättandet av en papperslös miljö för tullen (beslut 70/2008). Det är positivt att dessa båda tidsfrister sammanfaller.

## ÄRENDETS GÅNG

<b>Titel</b>	Rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till eller avgår från hamnar		
<b>Referensnummer</b>	KOM(2009)0011 – C6-0030/2009 – 2009/0005(COD)		
<b>Framläggande för parlamentet</b>	21.1.2009		
<b>Ansvarigt utskott</b> Tillkännagivande i kammaren	TRAN 19.10.2009		
<b>Föredragande</b> Utnämning	Dirk Sterckx 1.9.2009		
<b>Behandling i utskott</b>	10.11.2009	27.1.2010	22.3.2010
<b>Antagande</b>	23.3.2010		
<b>Slutomröstning: resultat</b>	+: 36	–: 1	0: 1
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</b>	Magdalena Alvarez, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle		
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter</b>	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Isabelle Durant, Tanja Fajon, Ádám Kósa, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool, Janusz Władysław Zemke		
<b>Ingivande</b>	25.3.2010		