EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 21.1.2009
SEK(2009) 47

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

som åtföljer

Förslag 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

Rapport om konsekvensbedömningen av olika alternativ för att förenkla/minska/avskaffa de administrativa förfarandena för närsjöfarten och genomföra ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSANALYSEN

{KOM(2009) 11 slutlig}
{SEK(2009) 46}

SAMMANFATTNING

Den snabba ökningen av tunga vägtransporter och den trängsel, de olyckor och föroreningar som är förenade med dessa är de viktigaste ekonomiska, sociala och miljömässiga problem som strategin för att främja närsjöfarten förväntas ta itu med. I enlighet med Lissabonagendan och översynen efter halva tiden av vitboken om den gemensamma transportpolitiken behöver Europa ett effektivt sammodalt transportsystem som kombinerar fördelarna från alla transportsätt för att behålla och öka sin konkurrenskraft och sitt välstånd.

Komplicerade administrativa förfaranden hindrar närsjöfarten från att utvecklas snabbare. De administrativa förfarandena har negativa ekonomiska konsekvenser, särskilt i form av kostnader i förbindelse med administrativa förseningar, frekventa och regelbundna kontroller och den tid som går åt till att förbereda dokumentation och förfaranden. Denna komplexitet minskar också detta transportsätts dragningskraft och innebär att närsjöfarten inte kan bidra till det europeiska transportsystemets effektivitet och hållbarhet fullt ut.

Medan hindren för landtransporterna till slut har undanröjts är den inre marknaden i hela Europeiska unionen fortfarande inkomplett vad gäller närsjöfarten.

I enlighet med principen om ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder har kommissionen utvärderat de viktigaste administrativa och dokumentrelaterade förfarandena vad gäller närsjöfarten i syfte att förenkla, minska och där så är möjligt, avskaffa dem för transporttjänster mellan två EU-hamnar.

I synnerhet undersöktes följande förfaranden:

- Tullförfaranden (inklusive förenklade förfaranden)
- Förfaranden för fartygsrapportering
- Förfaranden avseende de veterinärmedicinska produkter och växtskyddsmedel
- Transport av farligt gods

Även dessa ytterligare åtgärder övervägdes:

- Elektronisk överföring av administrativa uppgifter
- En enda kontaktpunkt för alla administrativa formaliteter
- En enda kontaktpunkt för kontroller
- Intyg om dispens från lotsplikt
- Ett alternativt administrativt språk
- Särskilda områden i hamnar som är avsedda för närsjöfart

Följande strategialternativ övervägdes:

– Ett grundscenario baserat på status quo

– Förenkling av enskilda administrativa formaliteter från fall till fall

– Agerande på grundval av ett antal samordnade åtgärder som förenklar, minskar och där så är möjligt, avskaffar formaliteterna för fartyg som går mellan EU-hamnar, i enlighet med den modell för den inre marknaden som landtransporterna erbjuder.

Konsekvensbedömningen av dessa alternativ baserades på de många antaganden som gjorts med noggrant beaktande av bidragen från alla intressenter. Den visade med tydlig säkerhet att administrativ förenkling ger klara fördelar och att sjötransportsektorn inte bör utestängas från det system för landstransporter som är på plats och som huvudsakligen är baserat på fri rörlighet.

Initiativet har haft fullt stöd från de berörda intressenterna och är en av hörnstenarna för det meddelande om en integrerad havspolitik, ”blåboken” som nyligen offentliggjorts. Intressenterna ansåg att inte bara de faktiska förseningarna utan även risken för förseningar utgör en allvarlig hämsko för användningen av närsjöfarten. De viktigaste faktorerna är pålitlighet och punktlighet. Tack vare de föreslagna åtgärderna kommer båda två att öka till relativt små kostnader för samhället. Genom att de administrativa formaliteter som tillämpas för sjötransporter inom EU anpassas till de andra transportsätten kommer fler speditörer att lockas till sjötransportsektorn.

Kommissionen föreslås därför anta en åtgärdsplan för att förenkla de existerande administrativa förfarandena och avskaffa en del av dem. Åtgärdsplanen omfattar följande kortsiktiga åtgärder:

– Rationalisering av den fartygsrelaterade och varurelaterade rapporteringen och de formulär som krävs genom direktiv 2002/6/EG (formaliteter för fartyg vid ankomst till/avgång från hamnar), 2000/59/EG (mottagning av avfall och lastrester), 2002/59/EG (fartygsövervakning) och förordning (EG) nr 725/2004 (sjöfartsskydd).

– Avskaffande av systematiska kontroller och begäran om dokument från tullmyndigheterna för varor som transporteras till sjöss mellan EU-hamnar på samma sätt som sker för landtransporten. Åtgärden kommer att kräva att tillämpningsföreskriften i gemenskapens tullkodex[1] ändras och den bör träda i kraft år 2010.

– Under 2009 bör det antas riktlinjer för att snabba upp dokumentkontrollerna i direktiv 89/662/EEG[2], 90/425/EEG[3] och 2000/29/EG[4] när det gäller veterinärmedicinska produkter och växtskyddsmedel.

---

1 Rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 450/2008 av den 23 april 2008 om fastställande av en tullkodex för gemenskapen, EUT L 145, 4.6.2008, s. 1.

2 Rådets direktiv av den 11 december 1989 om veterinära kontroller vid handeln inom gemenskapen i syfte att fullborda den inre marknaden (89/662/EEG), EGT L 395, 30.12.1989, s. 13.

3 Rådets direktiv 90/425/EEG av den 26 juni 1990 om veterinära och avelstekniska kontroller i handeln med vissa levande djur och varor inom gemenskapen med sikte på att förverkliga den inre marknaden, EGT L 224, 18.8.1990, s. 29.

4 Rådets direktiv 2000/29/EG av den 8 maj 2000 om skyddsåtgärder mot att skadegörare på växter eller växtprodukter förs in till gemenskapen och mot att de sprids inom gemenskapen, EGT L 169, 10.7.2000, s. 1.

Ytterligare genomförandeåtgärder behöver också implementeras, bland annat följande:

– Ökad elektronisk överföring av administrativa uppgifter.

– Inrättande av en enda administrativ kontaktpunkt.

– Förenkling av sjötransport av farligt gods genom att säkerställa att det i EU:s medlemsstater råder överensstämmelse mellan IMDG-bestämmelserna (sjötransport av farligt gods) och ADR/RID-bestämmelserna (transport av farligt gods på väg, järnväg).

De två första bestämmelserna kan genomföras och samordnas i enlighet med mer omfattande förslag, särskilt de som ska ingå i handlingsplanen för inrättande av elektroniska system för sjöfart (e-maritime) 2009.

Medlemsstaterna bör dessutom ges rekommendationer om att vidta ytterligare genomförandeåtgärder varje gång de lokala förhållandena tillåter att detta görs på ett effektivt sätt. Dessa åtgärder kan bestå av följande:

– Att samordna de inspektioner som de olika myndigheterna genomför i hamnarna (”en enda administrativ kontaktpunkt”).

– Att utvidga omfattningen av Intyg om dispens från lotsplikt.

– Att vid administrativa kontakter införa att det språk som vanligen används till sjöss får användas som alternativ till det nationella språket/de nationella språken

– Att inrätta särskilda områden i hamnar som är avsedda för närsjöfart där det kan underlätta verksamheten för detta transportsätt.

Ett samordnat och kombinerat genomförande av dessa åtgärder kommer att möjliggöra kostnadsbesparingar och produktivitetsfördelar samtidigt som tillgången till viktig information upprätthålls.

Information om varor som övervakas av tullen och andra former av övervakning (djurprodukter, veterinärmedicinska produkter och växtskyddsmedel) ska även i fortsättningen vara tillgänglig och visas upp vid stickprovskontroller.

Genom paketet kommer det att bli möjligt att minska den administrativa bördan som uppskattas till 2,4 miljarder euro och uppnå miljöfördelar som uppskattas till 182–365 miljoner euro under perioden 2009–2040. Kostnaderna för att utforma, utveckla och genomföra åtgärderna uppskattas till 617 miljoner euro. Dessa utgifter ska delas av de ekonomiska aktörerna, huvudsakligen hamnmyndigheterna och rederierna. Kostnaderna för de nationella myndigheterna är försumbara.

Strategin innebär inte någon risk för att normerna sänks och de grundläggande målen för förordningar som har med tull och säkerhet att göra uppfylls således fortfarande.

Strategin bidrar till att kostnaderna för företagen i flera medlemsstater sjunker och följaktligen sjunker de även för konsumenterna.