

EUROPAPARLAMENTET

1999



2004

Plenarhandling

SLUTLIG VERSION
A5-0254/2003

9 juli 2003

*

BETÄNKANDE

om förslaget till rådets beslut om ingående av avtalet om sjötransport mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken Kina, å andra sidan
(6049/1/2003 rev 1 – KOM(2002) 97 – C5-0062/2003 – 2002/0048(CNS))

Utskottet för regionalpolitik, transport och turism

Föredragande: Mark Francis Watts

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*. *Kursiv stil* används för att markera ord eller textavsnitt som man tycker bör korrigeras innan den slutliga texten produceras (exempelvis om en språkversion har uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda tekniska avdelningar för godkännande.

INNEHÅLL

	Sida
PROTOKOLLSIDA	4
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	5
MOTIVERING	6

PROTOKOLLSIDA

I en skrivelse av den 25 februari 2003 begärde rådet i, enlighet med artikel 300.3 första stycket i EG-fördraget att parlamentet skulle yttra sig över förslaget till rådets beslut om ingående av avtalet om sjötransport mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken Kina, å andra sidan (6049/1/2003 rev 1 – KOM(2002) 97 – 2002/0048(CNS)).

Vid plenarsammanträdet den 27 mars 2003 tillkännagav talmannen att detta förslag hänvisats till utskottet för regionalpolitik, transport och turism, som utsetts till ansvarigt utskott, och till utskottet för utrikesfrågor, mänskliga rättigheter, gemensam säkerhet och försvarspolitik och utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi, som utsetts till rådgivande utskott (C5-0062/2003).

Vid utskottssammanträdet den 19 mars 2003 hade utskottet för regionalpolitik, transport och turism utsett Mark Francis Watts till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 12 juni och 8 juli 2003 behandlade utskottet förslaget till rådets beslut och förslaget till betänkande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet förslaget till lagstiftningsresolution med 26 röster för, 12 röster emot och 1 nedlagd röst.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen: Rijk van Dam (ordförande för sammanträdet), Gilles Savary (vice ordförande), Mark Francis Watts (föredragande), Sylviane H. Ainaridi, Rolf Berend, Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Christine de Veyrac, Jan Dhaene, Den Dover (suppleant för Luigi Cocilovo), Jean-Maurice Dehousse (suppleant för Danielle Darras), Alain Esclopé, Giovanni Claudio Fava, Catherine Guy-Quint (suppleant för Garrelt Duin), Georg Jarzembowski, Konstantinos Hatzidakis, Nelly Maes, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Bill Miller (suppleant för Ewa Hedkvist Petersen), Enrique Monsonís Domingo, Francesco Musotto, Giorgio Lisi, Francesco Musotto, Peter Pex, Joaquim Píscarreta (suppleant för Dieter-Lebrecht Koch), Samuli Pohjamo, Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Dana Rosemary Scallon, Agnes Schierhuber (suppleant för Margie Sudre), Ingo Schmitt, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Hannes Swoboda (suppleant för John Hume), Joaquim Vairinhos, Ari Vatanen, Herman Vermeer och Brigitte Wenzel-Perillo (suppleant för James Nicholson).

Utskottet för utrikesfrågor, mänskliga rättigheter, gemensam säkerhet och försvarspolitik beslutade den 3 juli 2002 att inte avge något yttrande och utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi beslutade den 16 april 2002 att inte avge något yttrande.

Betänkandet ingavs den 9 juli 2003.

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

**om förslaget till rådets beslut om ingående av avtalet om sjötransport mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken Kina, å andra sidan
(6049/1/2003 – KOM(2002) 97 – C5-0062/2003 – 2002/0048(CNS))**

(Samrådsförfarandet)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av förslaget till rådets beslut (KOM(2002) 97)¹,
 - med beaktande av utkastet till rådets beslut om ingående av avtalet om sjötransport mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken Kina, å andra sidan (6049/1/2003 rev 1),
 - med beaktande av artikel 80.2 och artikel 300.2 första stycket i EG-fördraget,
 - med beaktande av artikel 300.3 första stycket i EG-fördraget, i enlighet med vilken rådet har hört parlamentet (C5-0062/2003),
 - med beaktande av artikel 67 och artikel 97.7 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för regionalpolitik, transport och turism (A5-0254/2003).
1. Europaparlamentet godkänner ingående av avtalet.
 2. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen, samt regeringarna och parlamenten i medlemsstaterna och Folkrepubliken Kina, parlamentets ståndpunkt.

¹ EGT C 181 E, 30.7.2002, s. 176.

MOTIVERING

I. Bakgrund

Folkrepubliken Kina är EU:s tredje största handelspartner utanför Europa, vilket innebär att marknaden i Kina är speciellt viktig för europeiska rederier.

Under de senaste tio åren har förbindelserna mellan EU och Kina på sjötransportområdet konstant förbättrats. De flesta medlemsstaterna har redan ingått bilaterala avtal med Kina, men tills vidare finns det inget gällande avtal på EU-nivå. Kommissionen anser att detta avtal skapar förutsättningar för att ytterligare främja förbindelserna på sjötransportområdet, på grundval av principerna om jämlikhet och ömsesidighet.

II. Förslagets huvudsakliga innehåll

Syftet med detta förslag är att förbättra villkoren för godstransport till sjöss för båda kontraktsslutande parter.

Avtalet är därför tillämpligt dels på internationell godstransport till sjöss och för logistiska tjänster (bland annat multimodala transporter som inbegriper ett transportled till sjöss) mellan hamnarna i Kina och Europeiska gemenskaperna, dels på internationell godstransport till sjöss mellan hamnarna i medlemsstaterna i Europeiska gemenskaperna. Avtalet gäller även för tredjelandshandel.

Detta avtal gäller dock inte för inhemsk transport mellan hamnar i Kina eller mellan hamnar inom en av Europeiska unionens medlemsstater.

I fråga om tillträde till hamnar och utnyttjandet av infrastruktur och stödtjänster i dessa hamnar, skall varje avtalsslutande part garantera icke-diskriminerande behandling för fartyg som för den andra partens flagg. Samma princip måste tillämpas för därmed förbundna avgifter och tullformaliteter.

Dessutom tillåts varje kontraktsslutande part enligt avtalet etablera helägda eller gemensamt ägda dotterbolag, filialer eller representationskontor som tillhandahåller internationella godstransporttjänster till sjöss och logistiska tjänster. Dessa dotterbolag, filialer och representationskontor skall också ha rätt att anställa nyckelpersonal från vilket land som helst.

Enligt avtalet får sådana inkomster för den ena avtalsslutande partens medborgare eller företag som härrör från internationell sjötransport och multimodala transporter på den andra avtalsslutande partens område regleras i fritt konvertibel valuta.

Slutligen ger avtalet utrymme för ett förbättrat sjöfartssamarbete med myndigheter, rederier, hamnar, forskningsorgan etc.

Detta avtal sluts för en period på fem år och skall automatiskt förlängas varje år. Förlängningen grundar sig alltså inte på en formell översyn av avtalet.

III. Föredragandens synpunkter

Föredraganden anser att utkastet till avtal är rimligt och väl avvägt. Avtalet grundar sig på principerna om frihet att tillhandahålla sjöfartstjänster och inbegriper alla relevanta aspekter gällande detta område. I och med detta avtal tar båda parterna ett stort steg på vägen mot ett allt närmare samarbete.

Detta avtal kommer endast att ”ersätta” de så kallade handelsbestämmelserna i befintliga bilaterala sjöfartsavtal mellan medlemsstaterna i Europeiska gemenskaperna och Kina, medan andra bestämmelser i bilaterala avtal som inte omfattas av detta avtal fortsättningsvis skall gälla. Om detta avtal är mindre gynnsamt än de befintliga bilaterala avtalen skulle föredraganden också uttryckligen vilja påpeka att de gynnsammare villkoren skall fortsätta att gälla.

Om ett europeiskt rederi anser sig ha utsatts för diskriminerande behandling kan rederiet ta upp frågan direkt med kommissionen eller med myndigheterna i respektive medlemsstat som sedan måste underrätta kommissionen. I båda fallen kommer kommissionen att ta upp problemet med de kinesiska myndigheterna och på detta sätt kan det berörda företaget undvika att dra saken inför rätta.

Föredraganden godkänner alltså detta avtal och föreslår inga ändringar till förslaget till rådets beslut.