

PONDELOK 19. APRÍLA 2010

PRESEDÁ: PÁN BUZEK

predseda

(Rokovanie sa začalo o 17.35 hod.)

1. Pokračovanie prerušeného zasadania

Predseda. – Otváram zasadnutie Európskeho parlamentu, ktoré bolo prerušené v stredu 7. apríla 2010.

2. Schválenie zápisnice z predchádzajúceho rokovania: pozri zápisnicu

3. Otázky na ústne zodpovedanie a písomné vyhlásenia (predložené dokumenty): pozri zápisnicu

4. Predložené dokumenty: pozri zápisnicu

5. Prepadnuté písomné vyhlásenia: pozri zápisnicu

6. Petície: pozri zápisnicu

7. Kroky podniknuté na základe pozícií a uznesení Parlamentu: pozri zápisnicu

8. Boj proti rakovine prsníka v Európskej únii (písomné vyhlásenie): pozri zápisnicu

Predseda. – Písomné vyhlásenie č. 0071/2009 o boji proti rakovine prsníka v Európskej únii, ktoré predložili poslanci Elizabeth Lynnová, Michail Tremopoulos, Livia Járóková a Lidia Joanna Geringerová de Oedenbergová, podpísala viac ako polovica poslancov Parlamentu. Z tohto dôvodu bude v súlade s článkom 123 rokovacieho poriadku postúpené jeho adresátom a uverejnené spolu s ostatnými textami prijatými na plenárnom zasadnutí 24. februára 2010. Mená podpísaných poslancov budú uvedené v zápisnici z rokovania.

Elizabeth Lynne (ALDE). – Vážený pán predseda, rada by som sa poďakovala všetkým za to, že podpísali písomné vyhlásenie č. 71 o rakovine prsníka.

Väčšina z vás vie, že tento druh rakoviny je v celej EÚ hlavnou príčinou úmrtia žien vo veku od 35 do 59 rokov. Chceme, aby členské štáty okrem iného zaviedli celoštátne skriningové programy a zriadili jednotky špecializované na rakovinu prsníka.

Dúfam, že podpísanie tohto písomného vyhlásenia bude ďalším krokom vpred, ktorý pomôže zaistiť, aby sme mali v celej EÚ opatrenia na zastavenie strašných následkov rakoviny prsníka.

Predseda. – Chcel by som poďakovať našej kolegyni, ako aj všetkým vám, ktorí ste podpísali toto vyhlásenie.

9. Parlamentná imunita: pozri zápisnicu

10. Zloženie výborov a delegácií: pozri zápisnicu

11. Preskúmanie osvedčení o zvolení za poslanca: pozri zápisnicu

12. Pozície Rady v prvom čítaní: pozri zápisnicu

13. Vyhlásenia predsedníctva

Predseda. – Pred začatím rokovania by som chcel povedať, že dnes naše myšlienky a modlitby patria rodinám a priateľom obetí, ako aj tým, ktorí sa zranili pri železničnej nehode, ktorá sa minulý týždeň stala na severe Talianska. Ako si všetci pamätáme, bolo to veľmi vážne železničné nešťastie.

Chcel by som sa zároveň poďakovať všetkým poslancom a pracovníkom Parlamentu – mnohým ľuďom z Parlamentu – za účasť a zorganizovanie spomienkového obradu, ktorý sa konal minulý týždeň v stredu o dvanásť hodine v súvislosti s poľským leteckým nešťastím. Pohreb poľského prezidenta sa konal včera a pohreb poľského prezidenta v exile sa konal dnes. Minulý týždeň v stredu sme venovali minútu ticha pamiatke obetí tejto katastrofy.

Chcel by som sa vám ešte raz poďakovať za tento prejav solidarity.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Vážený pán predseda, dámy a páni, chcel by som sa vám čo najúprimnejšie poďakovať, pán predseda, za vyjadrenie sústrasti obetiam nehody, ktorá sa minulý týždeň stala v našom regióne a v našej krajine, v autonómnej provincii Bolzano – Južné Tirolsko. Ľudia v našom regióne sú naozaj nesmierne združení touto nehodou, ktorá si vyžiadala životy deviatich najmä mladých ľudí a zanechala mnoho zranených. Je to všetko o to viac šokujúce, lebo tento vlak nebol starý. Bol klenotom nášho regiónu a bola to nová linka, ktorú otvorili pred niekoľkými rokmi. Príčinou nehody nebola ani technická porucha. Nehoda bola proste a jednoducho dôsledkom zosuvu pôdy. Je to jav, ktorý v horskom regióne ako Alpy môže nastať.

Ďakujem vám veľmi pekne, pán predseda. Odovzdám vaše slová úprimnej sústrasti obetiam a ľuďom v našej krajine.

(potlesk)

Predseda. – Chcel by som sa poďakovať všetkým, ktorí sú dnes prítomní v Parlamente, pretože sme museli prekonať veľmi veľké dopravné problémy pri cestovaní do Štrasburgu. Nepodarilo sa prísť každému. Pred niekoľkými minútami sa skončila mimoriadna schôdza Konferencie predsedov. Predsedovia politických skupín majú pre vás konkrétne návrhy, ktoré odsúhlasili a podporili predsedovia všetkých politických skupín. Tieto návrhy v podstate smerujú k tomu, že vo štvrtok nebudeme mať plenárne zasadnutie, a teda na štvrtok nebudeme mať žiadny program práce. Vo štvrtok a v piatok však poslanci budú môcť podpísať prezenčnú listinu a pracovať ako zvyčajne. Plenárne zasadnutie sa neuskutoční a nemáme ani program práce, ale našou povinnosťou, prirodzene, je pracovať. S poslancami, ktorí sa vo štvrtok a v piatok podpíšu do prezenčnej listiny, sa bude zaobchádzať normálne ako vždy vo štvrtok a v piatok.

Chcel by som zároveň zdôrazniť, že tento týždeň sa nebude hlasovať ani v pléne, ani vo výboroch v prípade, že sa nejaké zasadnutia výborov budú konať. Zasadnutie výboru sa môže konať aj vo štvrtok, ale bez hlasovania. Takto sme rozhodli. Dôvodom je skutočnosť, že sa nepodarilo všetkým našim kolegom fyzicky sem dostať a nemôžeme ich pripraviť o právo zúčastniť sa na tejto schôdzi. Nemá to nič spoločné s uznášaniaschopnosťou Parlamentu, pretože pravdepodobne bude uznášaniaschopný. Týka sa to však skutočnosti, že sa nepodarilo prísť na zasadnutie všetkým. Z právneho hľadiska našich záväzkov voči Rade odloženie hlasovania nie je závažné. Hlasovanie je dôležité, a preto ho posúvame o dva týždne. Bude sa konať na májovej schôdzi v Bruseli. Z hľadiska našej spolupráce s Radou ministrov, ako i z hľadiska dohôd a druhých čítaní to môžeme urobiť.

Tiež by som chcel uviesť, že je tu dôležitý dôvod, prečo by sa tí z nás, ktorí sú tu, mali stretnúť a diskutovať. Zajtra tu totiž máme mimoriadny bod, ktorý sme nepredvídali. Bod, o ktorom budeme zajtra ráno diskutovať, sa týka súčasnej dopravnej situácie v Európe a jej následkov pre občanov Európy. Zajtra počas dvojhodinovej diskusie, na ktorej sa zúčastní predseda Komisie pán Barroso, sa chceme zamyslieť nad situáciou v Európe, pretože klesla mobilita, letecké spoločnosti sú ohrozené a čelíme nezamestnanosti na miestach, kde sa nachádzajú veľké letiská a kde európske letecké spoločnosti môžu skolabovať v prípade, že viac dní nebudú môcť poskytovať služby cestujúcim. Je to teda vážna hrozba pre všetkých občanov Európy a z tohto dôvodu má zajtrajšia ranná diskusia kľúčový význam. Tento bod programu nebol predtým schválený. Ide o úplne nový bod, ktorý bol pridaný v dôsledku ťažkej situácie v Európskej únii, a musíme sa nad ním vážne zamyslieť. Diskutovať sa bude aj o zostávajúcich bodoch okrem niektorých bodov, ktoré boli plánované na štvrtok.

Chcel by som vás tiež informovať, že 7. apríla tohto roku som dostal list od pána poslanca Faragea. Vo svojom liste sa spolupredseda Skupiny Európy slobody a demokracie odvoláva na článok 6 ods. 3 rokovacieho poriadku a podáva formálnu sťažnosť týkajúcu sa porušenia protokolu o výsadách a imunitách Európskej únie. Postúpil som túto požiadavku v liste pána Faragea príslušnému výboru na posúdenie.

14. Program práce

Predseda. – Konečný návrh programu schôdze, ktorý vypracovala Konferencia predsedov na svojom zasadnutí v pondelok 19. apríla 2010 v súlade s článkom 137 rokovacieho poriadku, bol rozdáný. Boli navrhnuté tieto pozmeňujúce a doplňujúce návrhy:

(Prvá časť zmien: pozri predchádzajúci bod)

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Vážený pán predseda, chcel by som vzniesť procedurálnu námietku pre vašu informáciu. Je pekné, že ste nám zablahoželali k tomu, že sme dnes tu. Bolo to síce namáhavé, ale je to naša práca. Nie je to nič nezvyčajné. Do budúcnosti by som vám chcel len odporučiť, aby ste nám prácu trochu uľahčili tým, že nám rýchlejšie poskytnete informácie a budete reagovať na naše emaily, aby sme vedeli, čo sa bude diať. Tí, ktorí tu dnes nie sú, by možno potom tiež prišli.

(potlesk)

Predseda. – Musím priznať, že som celkom nepochopil vašu pripomienku, pán Leichtfried, pretože poslanci zareagovali veľmi dobre. Nechajme však túto diskusiu.

John Bufton (EFD). – Vážený pán predseda, súhlasím s tým pánom. Vieme, že je tu veľký problém s leteckou dopravou – samozrejme, že áno. Nie sme hlúpi. Nechápem však, prečo sa k tomuto záveru dospelo až dnes večer. Dnes sme sem všetci prišli. V Parlamente je veľa ľudí a veľa pracovníkov. Náklady na to, aby sme tu boli, ktoré hradia daňoví poplatníci, predstavujú milióny libier a vy sa to jednoducho rozhodnete na poslednú chvíľu zrušiť. Podľa mňa je absolútne otrasné, že ste to urobili.

Myslím si, že je tu dosť ľudí na to, aby sa hlasovalo. Poznáme ťažké podmienky, ale toto by mal byť parlament. Teraz ste sa otočili a povedali, že nebudeme hlasovať, ale môžete prísť a diskutovať o veciach, viesť rozpravu o veciach, čo často absolútne nič neznamena. No a potom, keď ide o hlasovanie, nám poviete, že nemôžeme hlasovať.

Myslím si, že daňových poplatníkov v Spojenom kráľovstve to totálne pobúri. V Spojenom kráľovstve máme problémy s financiami, redukuje služby, máme všeobecné voľby, hovoríme o šetrení peňazí a napriek tomu tu neustále plytváme peniazmi. Nepochybne nastal čas, aby sa toto miesto zatvorilo.

Predseda. – Ďakujem za poznámku. Všetky poznámky beriem vážne. Chcel by som vám však povedať, že všetky politické skupiny a ich predstavitelia súhlasili so zmenami, ktoré sa chystám navrhnuť.

Sophia in 't Veld (ALDE). – (NL) Vážený pán predseda, myslím si, že rozhodnutie presunúť hlasovanie bolo múdre. Hoci máme požadovaný počet poslancov na to, aby bol Parlament uznášaniaschopný, nemáme geografické zastúpenie. Chcela by som však navrhnuť, aby sa body programu, ktoré neboli pokryté, stlačili a my sme mohli skončiť rokovanie o celý deň skôr ako normálne, teda v stredu podvečer, ako to zvyčajne robíme vo štvrtok, a nie v stredu o polnoci. Ľudia, ktorí sú tu, by tak aspoň mohli cestovať späť domov a nemuseli by sme tu zostať vo štvrtok.

Predseda. – Dámy a páni, dám vám slovo po stanovení programu práce.

Charles Tannock (ECR). – Vážený pán predseda, vďaka zákonu neplánovaných dôsledkov znamená presunutie hlasovania z tohto týždňa na 6. máj, ktorý je dňom všeobecných volieb v Spojenom kráľovstve, že mnohí, ak nie všetci britskí poslanci zo všetkých politických strán a delegácií tu v tento deň nebudú. To tiež spôsobí skreslenie konečného výsledku. Mohli by ste ho presunúť na stredu 5. mája namiesto štvrtka 6. mája?

Predseda. – Dámy a páni, mám pre vás takýto návrh: teraz začneme s programom a potom sa opäť môžeme venovať všetkým vašim otázkam týkajúcim sa schôdze, ktorá sa bude konať 5. a 6. mája. Rozhodneme neskôr. Nie je nevyhnutné rozhodnúť o tom teraz. Dôležité je jedine to, že hlasovanie sa uskutoční 5. a 6. mája. Všetky rozhodnutia budú prijaté neskôr.

Začneme s programom. Nechcem teraz žiadne ďalšie procedurálne námietky.

Predseda. – Konečný návrh programu aprílovej schôdze bol rozdáný. Navrhujú sa v ňom nasledujúce zmeny (článok 140 rokovacieho poriadku):

Pondelok:

Bez zmien.

Utorok:

Rokovanie sa začne o 9.00 hod. vyhláseniami Rady a Komisie o prerušení leteckej dopravy v Európe.

Rozprava bude pokračovať do 11.00 hod.

Od 11.00 do 13.00 hod. sa bude rokovať o nasledujúcich bodoch: vyhlásenie pána Barrosa o legislatívnom a pracovnom programe Komisie na rok 2010 a vyhlásenie Komisie o koordinácii humanitárnej pomoci a obnovy na Haiti.

V utorok sa neuskutoční žiadne hlasovanie.

Streda:

Bez zmien.

V stredu sa neuskutoční žiadne hlasovanie.

Štvrtok:

Vo štvrtok sa rokovanie neuskutoční.

(Program práce bol teda stanovený.)

15. Jednominútové vystúpenia k otázkam politického významu

Predseda. – Ďalším bodom programu sú jednominútové vystúpenia k otázkam politického významu.

John Bufton (EFD). – Vážený pán predseda, ďakujem, že ste mi opäť dovolili prehovoriť. S ohľadom na to, čo sa tu teraz narýchlo povedalo, vás naliehavo žiadam, aby ste sa ešte raz pozreli na otázku hlasovania, ktoré sa má konať v priebehu nasledujúceho zasadnutia 5. a 6. mája.

Je dosť pravdepodobné, že väčšina poslancov zo Spojeného kráľovstva nebude prítomná. 6. mája sa u nás konajú všeobecné voľby. Nikto z našej krajiny tu nebude. Budete diskutovať o veciach, pri ktorých nebude Spojené kráľovstvo zastúpené. Naliehavo vás žiadam, aby ste sa možno pozreli na 4. máj – posunuli to o pár dní skôr –, pretože ak nám odopriete toto hlasovanie, odopriete Spojenému kráľovstvu možnosť postaviť sa proti opatreniam alebo ich podporiť...

(Predseda prerušil rečníka.)

Predseda. – Dovolím si vám odpovedať. To, čo ste povedali, budem brať veľmi vážne. Máme dva dni: 5. a 6. máj. Rozhodneme sa, ako budeme postupovať v prípade hlasovania plánovaného na 5. a 6. mája a ako ho rozdelíme.

Predseda. – Skôr ako začneme, chcel by som predniesť oznámenie. Ako všetci vieme, článok 150 rokovacieho poriadku povoľuje jednominútové vystúpenia. Skúsenosti ukazujú, že dostávame viac než dvojnásobok žiadostí o vystúpenie, ako môžeme prijať s ohľadom na pridelený čas. Sklamanie poslancov, ktorí čakali na príležitosť vystúpiť a nedostali ju, je neodvratné. Aby sme sa vyhli ďalšej neistote a sklamaniu, v budúcnosti budem pre jednominútové vystúpenia uplatňovať nasledujúci postup. V súlade s článkom 150 rokovacieho poriadku sa zostaví zoznam 30 rečníkov, ktorí sa budú vyberať tak, aby sa zachovala politická rovnováha a geografické zastúpenie. Uprednostňovať sa budú poslanci, ktorí nemali možnosť jednominútového vystúpenia počas dvoch predchádzajúcich schôdzí. Všetci poslanci, ktorí žiadali o možnosť vystúpiť, sa vopred dozvedia, či boli vybratí alebo nie. Od vybraných poslancov sa bude očakávať, že budú v rokovacej sále prítomní v čase, keď majú vystúpiť.

Jolanta Emilia Hibner (PPE). – *(PL)* Vážený pán predseda, rada by som upozornila na otázku geneticky modifikovaných potravín. Európska komisia pracuje na návrhu zmeny právnych predpisov EÚ s cieľom poskytnúť členským štátom väčšiu voľnosť rozhodnúť sa, či chcú povoliť geneticky modifikované organizmy. V súčasnosti totiž podľa právnych predpisov EÚ nie je možné v členských štátoch zaviesť zákaz geneticky modifikovaných organizmov (GMO).

Európska komisia čoskoro navrhne, aby sa členské štáty mohli samostatne rozhodovať o pestovaní geneticky modifikovaných rastlín. Rozhodnutia týkajúce sa dovozu a spracovania semien GMO sa však aj naďalej budú prijímať na úrovni EÚ. S ohľadom na túto skutočnosť by sme mali zvážiť, či by sa nemalo zaviesť osobitné označovanie výrobkov, ktoré nie sú vyrobené z geneticky modifikovaných organizmov. Takéto označovanie by malo byť jasné a všeobecne rozoznateľné, aby európski spotrebitelia vedeli, že produkt, ktorý si kupujú, nebol vyrobený zo zvierat kŕmených geneticky modifikovaným krmivom. Z tohto dôvodu by sme mali porozmýšľať o konkrétnom návrhu označenia.

Traian Ungureanu (PPE). – Vážený pán predseda, chcel by som tomuto Parlamentu pripomenúť, že pred rokom narazilo komunistické zneužívanie v Moldavskej republike na ľudovú vzburu. Protesty priviedli k moci proeurópsku koalíciu a po roku potvrdila nová vláda svoj európsky postoj. Moldavská vláda potrebuje okamžitú podporu z EÚ. Sú tri spôsoby, ktorými môže európska podpora pomôcť Moldavsku: rýchla finančná pomoc, zrušenie víz a uzavretie dohody o pridružení.

Zároveň tu musím spomenúť aj prípad Ernesta Vardaniana, novinára, ktorého takzvané orgány v Podnestersku zatkli, držali v izolácii a obvinili z vlastizrady. Je to vážne porušovanie ľudských práv. Žiadam vysokú predstaviteľku pre zahraničné veci a predsedníčku delegácie EÚ pre Moldavsko, aby urýchlene konali vo veci okamžitého prepustenia zadržíavaného novinára.

Anna Záborská (PPE). – (SK) Pán predseda, pán generálny sekretár, pán komisár, teraz by som mala predniesť príspevok, ktorý som si pripravila, keby neboli výnimočné okolnosti. Všetci vieme, že meteorologické podmienky nie sú priaznivé, aby sme sa všetci zišli bez problémov tu v Štrasburgu. Veľa kolegov poslancov a funkcionárov to stálo viac námahy a nervov.

Chcela by som využiť možnosť vystúpiť a poďakovať Vám, pán predseda, ako aj generálnemu riaditeľstvu pod vedením pána Klausa Welleho, že nenechali nič na náhodu, aby nám ponúkli čo najlepšie podmienky na prácu.

Od prvých dní problému s leteckou dopravou sa Parlament angažoval v reorganizácii dopravy do Štrasburgu, preto úprimná vďaka aj v mene tých, ktorí sa nemôžu dnes vyjadriť. Ďakujem pekne.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Vážený pán predseda, pokúšal som sa upútať vašu pozornosť už predtým, keď ste hovorili o nových pravidlách pre jednominútové vystúpenia. Vy ako Poliak určite viete, čo znamená mať rozličné triedy ľudí a poslancov. Chcel by som však požiadať, aby sa v súvislosti s procedurálnymi námietkami brali do úvahy aj ľudia sediaci v zadných radoch.

Mám pár konkrétnych otázok. Po prvé, mohli by ste mi, prosím, objasniť to, čo ste predtým povedali, teda či dvomi schôdzami myslíte nasledujúce dve schôdze v Štrasburgu alebo do toho zahŕňate tiež Brusel?

Po druhé, čo urobíte, ak – ako sa práve stalo – tu z akéhokoľvek dôvodu poslanci nebudú, hoci o slovo požiadali? Je možné, že bude vyčlenených niekoľko ďalších minút na postup „catch-the-eye“?

Po tretie, v súlade s novým vylepšením, ktoré treba privítať, mohli by ste, prosím, začať už dnes a prečítať nahlas mená 30 rečníkov, ktorým chcete dať dnes slovo?

Predseda. – Ďakujem za poznámku. Nové pravidlá sa začnú uplatňovať na schôdzi v Bruseli. Schôdza v Bruseli bude prvou, ktorá sa bude konať podľa nových pravidiel.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Vážený pán predseda, problém túlavých psov v Rumunsku sa opäť stal aktuálnym v dôsledku plánovaného zrušenia zákazu zabíjania týchto psov, ktorý je v účinnosti od 15. januára 2008. Teší ma, že Rumunsko opäť upustilo od realizácie týchto plánov. Ani alternatíva, ktorá bola zvolená teraz, a to umiestnenie psov do masových útulkov pre zvieratá, však nie je riešením. Jediným rozumným riešením je zaviesť kastračný program. Rumunsko to však odmietlo urobiť. Pokiaľ ide o túto otázku – rovnako ako v prípade všetkých záležitostí týkajúcich sa ochrany zvierat –, Európska únia by mala niečo urobiť, a to čím skôr.

Pán predseda, to bolo moje jednominútové vystúpenie. Chcel som využiť zostávajúci čas a ešte raz vysvetliť, čo som chcel predtým povedať.

George Sabin Cutaş (S&D). – (RO) Vážený pán predseda, keď Simon Kuznets, muž, ktorý vytvoril pojem hrubý národný produkt, uznal, aké ťažké môže byť meranie blahobytu štátu iba na základe jeho národného dôchodku, podľa môjho názoru nepredpokladal, že bude trvať trištvrte storočia, kým piati laureáti Nobelovej ceny vypracujú súbor návrhov na presnejšie hodnotenie hospodárskej výkonnosti a sociálneho produktu

ako to, ktoré sa zakladá na HDP. Tento makroekonomický ukazovateľ nezohľadňuje kvalitu výrobkov, nemeria udržateľný hospodársky rast a vylučuje ostatné faktory, ako sú samozásobiteľské a prímestské hospodárstva, práca v domácnosti a dobrovoľnícka práca.

Na základe výsledku práce tohto výboru, ktorý bol zhrnutý v správe pána Stiglitz, bol vypracovaný návrh na zlepšenie národného štatistického systému, ktorý presnejšie definuje kvalitu života a zahŕňa trvalo udržateľný rast do výpočtu indexu hospodárskeho a sociálneho pokroku.

V tejto súvislosti som presvedčený, že v celej Európskej únii musíme mať koordinovaný systém merania kvality života, miery, do ktorej je hospodársky rast trvalo udržateľný, a v neposlednom rade sociálnych rozdielov. Tento krok by bol signálom, že sme sa z recesie, ktorá má na nás taký obrovský vplyv, poučili.

PREDSEDÁ: PANI KOCH-MEHRIN

podpredsedníčka

Izaskun Bilbao Barandica (ALDE). – (ES) Vážená pani predsedajúca, minulý týždeň súd rozhodol, že zrušenie novín *Egunkaria* vydávaných v baskickom jazyku, o ktorom som tu pred niekoľkými týždňami hovorila, bolo nespravodlivým, nezákonným a svojvoľným činom.

V rozhodnutí sa uvádza, že ani španielska ústava, ani trestný zákonník nepovoľujú zrušenie novín a že celé obvinenie bolo postavené na domnienke, že hájiť baskickú kultúru znamená spolupracovať so skupinou ETA, čo je absurdné. Ďalej sa v ňom uvádza, že obvinení ľudia sú úplne nevinní a nepatria ku skupine ETA a že noviny nefinancovali skupinu ETA a ani skupina ETA nefinancovala noviny. Zároveň sa v rozhodnutí súdu uvádza, že zadržované osoby boli v izolácii bez dostatočnej justičnej kontroly, čím sa zvyšuje dôveryhodnosť tvrdení týchto osôb o zlom zaobchádzaní a mučení.

Chcela by som preto požiadať o dve veci: chcela by som, aby sme zobrali na vedomie následky, ktoré majú demagógia, manipulácia s pocitmi i núdzové právne predpisy v demokracii, ako i skutočnosť, že v Španielsku hlavné médiá a hlavné strany obvinili všetkých nás, ktorí sme sa postavili proti tejto nespravodlivosti, zo spolupráce so skupinou ETA. Zároveň by som chcela, aby sme spolupracovali s cieľom zaručiť spravodlivosť pre tieto obete, ako aj nestranné uzavretie tohto prípadu.

Michail Tremopoulos (Verts/ALE). – (EL) Vážená pani predsedajúca, vo februári bola Európskemu parlamentu predložená správa Európskej komisie o svetovom trhu s nezákonnými drogami od roku 1998, ktorú zostavili páni Reuter a Trautmann. Táto správa je hodnotnou databázou a jej závery potvrdzujú niektoré hodnotenia, ktoré boli doteraz urobené a ktoré sa týkajú neúčinnosti politik v oblasti drog v Európskej únii, ako aj na svetovej úrovni.

Hlavným záverom je, že súčasné politiky zlyhali, pokiaľ ide o ich hlavný cieľ, a to znížiť dopyt a ponuku nezákonných látok. Zároveň sú kľúčovým faktorom pri zvyšovaní ujmy, ktorou trpia jednotliví užívatelia, ich prostredie, hospodárstvo a spoločnosť.

V roku 2004 Európsky parlament schválil balík odporúčaní, ako napríklad správu pána Cataniu. Požadujeme preto, aby sme sa k tejto záležitosti vrátili v širších súvislostiach, aby užívatelia netrpeli ujmu.

Ryszard Czarnecki (ECR). – (PL) Vážená pani predsedajúca, náš národ zasiahla obrovská tragédia. Prezident, guvernér národnej banky a vysokí predstavitelia ozbrojených síl prišli o život. Včera sa konal pohreb prezidenta a jeho manželky. Chcel by som sa poďakovať za prejavy solidarity, ktoré prišli z mnohých členských štátov Európskej únie. Potvrdila sa myšlienka solidarity a to je pre nás Poliakov veľmi dôležité. Prezidenti Českej republiky, Slovenska, Maďarska, Nemecka, Litvy, Lotyšska, Rumunska a Slovinska, ako aj premiér Estónska sa zúčastnili na pohrebe. Mrzí ma, že tam neboli predseda Rady a predseda Európskej komisie. Nemohli prísť, ale napríklad premiéri Azerbajdžanu, Arménska a Gruzínska prišli napriek tomu, že ich cesta bola dlhšia. Všetkým, ktorí tam boli, by som sa chcel poďakovať za prejav solidarity.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Vážená pani predsedajúca, dovoľte mi, prosím, počas jednej minúty niekoľko poznámok v súvislosti so Srbskom. Zdá sa, že ambície Srbska vstúpiť do EÚ ženú krajinu vpred. Koniec koncov sa krajina nedávno oficiálne ospravedlnila za genocídu v Srebrenici. To sa určite nedá povedať o Turecku, kontroverznej kandidátskej krajine, ktorá sa vyhŕžza sankciami, ak nejaká krajina len diskutuje o otázke genocídy Arménov.

Výklad kodanských kritérií je podľa môjho názoru svojvoľný, ak je Belehrad obvinený z nedostatočnej spolupráce s Medzinárodným tribunálom pre vojnové zločiny v Haagu, ale porušovanie ľudských práv zo strany Ankary sa považuje za bezvýznamné.

Nie je to však nič nové, že Európska únia používa dvojité meter. V Bosne sa má do jedného multikultúrneho štátu natlačiť niekoľko etnických skupín, zatiaľ čo v Kosove je zrazu legitímne, aby sa jedna etnická skupina oddelila od existujúceho štátu.

Na rozdiel od Turecka je Srbsko historicky, duchovne i kultúrne súčasťou Európy, ako aj kľúčovým štátom pre bezpečnosť Balkánu. Prirodzene, nesmieme zopakovať také chyby ako v súvislosti s unáhleným prístupom Bulharska a Rumunska. Všetky prístupové kritériá musia byť jednoznačne splnené. Srbsko je však európskou krajinou a malo by sa stať súčasťou Únie.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Vážená pani predsedajúca, nedávne rozbitie dôležitej teroristickej bunky v Grécku nám pripomína, že násilie a hrozba pre demokratické inštitúcie nepoznajú hranice a nie sú priberčivé.

Je dôležité mať na pamäti, že súčasná hospodárska kríza a pesimizmus, ktorý u občanov vyvoláva, podporujú agresivitu a podnecujú násilie. Všetci súhlasia s tým, že násilie je trestuhodné, a to bez ohľadu na jeho podobu a pôvod. Musíme sa však dohodnúť a klásť väčší dôraz skôr na význam prevencie než na nápravu. Z tohto dôvodu musíme zaradiť záležitosti týkajúce sa dohody SWIFT, osobného záznamu o cestujúcich, ako i posilnenia Europolu a Eurojustu medzi priority programu.

V každom prípade je dôležité, aby sme napravili túto chronickú sociálnu patogenézu, ktorá plodí násilie. Musíme bojovať proti chudobe a nezamestnanosti. Nemáme už žiadny priestor pre nečinnosť. Keď vedúci predstavitelia Európy naposledy odstúpili od sociálnych problémov zložitého hospodárskeho obdobia, ponoril sa tento kontinent do tmy nenávisti a totalitarizmu.

Jens Geier (S&D). – (DE) Vážená pani predsedajúca, dámy a páni, chcel by som upozorniť Európsku komisiu a tento Parlament na znepokojujúci vývoj týkajúci sa cien nerastných surovín. Mesto Duisburg, sídlo najväčších oceliarní v Európe, sa nachádza v mojom volebnom obvode. Tu, ako i v iných oceliarskych oblastiach v EÚ sa zamestnanci veľmi obávajú o svoje pracovné miesta, pretože traja veľkí dodávatelia železnej rudy presadzujú v oceliarskom priemysle zvýšenie cien o 100 %. V budúcnosti sa s cenami železnej rudy má obchodovať na Londýnskej burze kovov namiesto toho, aby sa zaistila bezpečnosť cien prostredníctvom dlhodobých zmlúv o dodávke tak ako predtým. Zamestnanci a ich odbory sa boja, že výsledkom bude extrémny nárast cien základnej suroviny, ktorou je oceľ. Deje sa to v období, keď sa úplne vyčerpali možnosti potenciálnych oblastí úspor prostredníctvom programov na znižovanie nákladov a pracovnej sily, a to najmä po nedávnej reštrukturalizácii oceliarskeho odvetvia. S cieľom upozorniť na túto situáciu, adresovali zamestnanecké rady a Odborová organizácia pracovníkov nemeckého kovospracujúceho priemyslu v mene Duisburgu naliehavý výzvu pani kancelárke Merkelovej a pánovi predsedovi Barrosovi. Chcel by som požiadať Komisiu, aby na túto výzvu zareagovala.

Pat the Cope Gallagher (ALDE). – Vážená pani predsedajúca, cestujúci, ktorých dovolenkové plány zmaril sopečný prach, čelia zmätku okolo poistenia.

Hoci letecké spoločnosti budú vracať peniaze za letenky alebo meniť rezervácie v súlade so smernicou o právach cestujúcich v leteckej doprave, mnohí cestujúci čelia výdavkom za hotelové izby, prenájom auta, prípadne náhradnú leteckú dopravu. Na základe niektorých zmlúv o cestovnom poistení by však tieto straty mali byť nahradené.

Niektorí tvrdia, že je to vyššia moc. Chcel by som však vyzvať tieto spoločnosti, aby konali pragmaticky a rozumne a prehodnotili svoje rozhodnutia. Mali by pritom prihliadať na skutočnosť, že podobne ako mnohí ďalší mám veľký počet voličov, ktorí sú na letiskách v rôznych častiach sveta, a stojí ich to peniaze, ktoré nemajú.

Chápem, že prebieha revízia smernice o balíku cestovných služieb. Treba to urobiť čo najrýchlejšie.

A na záver, je nutné, aby táto smernica o balíku cestovných služieb zaistila vytvorenie štandardného súboru pravidiel, ktorý sa bude uplatňovať v situáciách tohto typu. Dokonca i v tomto štádiu by som chcel požiadať Komisiu, aby na to dohliadla.

Claudio Morganti (EFD). – (IT) Vážená pani predsedajúca, dámy a páni, rád by som tu, v demokratickom srdci európskych inštitúcií, predniesol stručnú úvahu o konečnom vplyve európskych zásahov na komunity, regióny a jednotlivcov.

Som presvedčený, že sa musíme rozhodnúť, či sa zameriame na myšlienku univerzalizmu a globalizácie alebo namiesto toho zachováme prínos a identitu každého jednotlivca. Som presvedčený, že druhá možnosť je lepšia. Je to široká vízia, v ktorej majú aj jedinečné detaily týkajúce sa konkrétnych povolání a tradícií svoje miesto a dôstojnosť.

Pozrime sa napríklad na vplyvy smernice o službách z roku 2006, takzvanej Bolkesteinovej smernice, na odvetvie kúpeľníctva v Taliansku. Nemyslím si, že by sme kvôli zdanlivo efektívnejšiemu globálnemu systému mali obetovať kultúru a tradície pohostinnosti, ktoré boli vždy charakteristické pre miestne komunity.

Som presvedčený, že z hospodárskeho hľadiska sú malé podniky najnefalsovanejším prejavom kultúrnej identity miestnych komunít. Mali by byť preto vždy chránené.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Vážená pani predsedajúca, v týchto dňoch nie je ľahké byť oduševneným zástancom Európy. Dnes by som sa rád zmienil o probléme Eurostatu. Ukázalo sa, že Eurostat vedel o skutočnej situácii v Grécku oveľa viac, ako sa vo všeobecnosti predpokladalo. Existujú správy, ktoré boli publikované iba sčasti a ktoré odhalili prípady podvodov už v roku 2002. Potom tu, samozrejme, bola veľká správa z roku 2008. Je však úplne nejasné, kam tieto správy idú, aké majú dôsledky a koho možno brať za ne na zodpovednosť – v tomto prípade za nečinnosť.

Chcel by som preto v tejto súvislosti navrhnúť, aby sme sa Eurostatom zaoberali konštruktívne a nie iba v súvislosti so škandalóznymi praktikami, ktoré, prirodzene, existovali aj v minulosti. Navrhujem teda, aby v tomto ohľade Komisia podnikla kroky s cieľom zaistiť nezávislosť Eurostatu a poskytnúť občanom informácie, ktoré tak zúfalo potrebujeme, aby sme revolucionizovali našu demokraciu.

Maria Da Graça Carvalho (PPE). – (PT) V súčasnosti čelíme prírodnej katastrofe s nepredvídateľnými následkami. Veda nám umožňuje s primeranou presnosťou určiť vplyv častíc v atmosfére na motory lietadiel a ich elektronické systémy. Zároveň nám veda umožňuje vypočítať pohyb týchto častíc v atmosfére s primeranou mierou presnosti. Dnes zasadajú ministri dopravy v EÚ, aby rozhodli, ako riešiť situáciu v leteckej doprave. Závery tohto zasadnutia by mali vychádzať z vedeckých poznatkov a zásady prevencie. Hospodárstvo nemôže mať prednosť pred bezpečnosťou ľudí. Európa musí aj naďalej zohrávať úlohu bašty bezpečnosti a kvality života. Očakávame však pohotovú pragmatickú riešenia, pokiaľ ide o alternatívne systémy pozemnej a námornej dopravy.

Za posledný rok sme čelili množstvu kríz, prírodných katastrof a epidémií. Vzhľadom na to všetko...

(Predsedajúca prerušila rečníčku.)

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Vážená pani predsedajúca, koncom tohto roka má nadobudnúť platnosť tretia poštová smernica, ktorá prinesie úplnú dereguláciu tohto trhu. Následky hospodárskej a finančnej krízy sú dobre známe, a to aj na poštovom trhu.

Vplyv krízy sa znásobil po uplatnení tejto smernice v členských štátoch, kde bol poštový trh úplne deregulovaný. Miera prepúšťania a znižovania príjmov zostávajúcich zamestnancov v tomto odvetví je vyššia ako priemer. Zároveň došlo k zníženiu počtu transakcií, zvýšeniu sadzieb poštovného, nehovoriac o tom, že občania žijúci na miestach a v oblastiach, ktoré sú ťažko dostupné, prišli o prístup k prostriedku komunikácie a k univerzálnej službe.

Som presvedčený, že sa musia zhodnotiť sociálne dôsledky vyplývajúce z uplatnenia tejto smernice. Je našou povinnosťou zabrániť sociálnemu dampingu. Vyzývam príslušné európske inštitúcie, aby preskúmali možnosť uplatnenia minimálne dvojročného moratória, pokiaľ ide o predpokladané termíny vykonávania tejto smernice, s určitou obmenou v každom zostávajúcim členskom štáte.

Cristian Dan Preda (PPE). – (RO) Dnes by som chcel s vami hovoriť o nesmierne chýlostivej situácii, v ktorej sa nachádza novinár, ktorý sa volá Ernest Vardanian. Zatkol ho režim Igora Smirnova v samozvanej Podnesterskej republike.

Ernest Vardanian je obvinený z vlastizrady a špionáže, čo je nielen absurdné, ale úplne smiešne. V skutočnosti bolo prepustenie tohto novinára na kauciu zamietnuté a držia ho v otrasných podmienkach. Chcel by som povedať, že orgány v Tiraspole využívajú toto gesto na zastrašenie Kišiňova v čase, keď by sa nová vláda,

ktorá sa ujala úradu po minuloročných voľbách, chcela priblížiť k Európskej únii a zároveň vyriešiť podnesterský konflikt.

Žiadam okamžité a bezpodmienečné prepustenie novinára Ernesta Vardaniana a vyzývam orgány v samozvanej Podnestskej republike, aby sa zbližili s Kišínovom s cieľom vyriešiť konflikt v tejto oblasti.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Finančná a hospodárska kríza najviac zasiahla najchudobnejších ľudí. S cieľom splniť ich potreby vyhlásila Európska únia rok 2010 za Európsky rok boja proti chudobe a sociálnemu vylúčeniu. Odhaduje sa, že v Európe žije v chudobe viac ako 40 miliónov ľudí a ďalším takmer 40 miliónom chudoba hrozí. Je zvlášť poľutovaniahodné, že štvrtina z tohto počtu, teda 20 miliónov, sú deti. Problémy, ktorým musia čeliť, sa týkajú nielen nedostatku potravín, zdravotnej starostlivosti a ošatenia, ale predovšetkým chýbajúcej vyhladky na zlepšenie tejto situácie a únik z chudoby. Najdôležitejším krokom, ktorý môže pomôcť zmeniť túto tragickú situáciu, je zabezpečenie vysokej úrovne vzdelania. Najviac sa táto potreba dá pozorovať v malých mestách a vidieckych oblastiach, ktoré sa nachádzajú ďaleko od akademických centier. Z tohto dôvodu si myslím, že kľúčovým riešením tejto situácie je zvýšenie finančných prostriedkov určených na štipendijné programy pre mladých ľudí z chudobných rodín.

Derek Vaughan (S&D). – Vážená pani predsedajúca, vítam zajtrajšiu rozpravu o kríze v leteckej doprave. Musíme totiž mať na zreteli, že neovplyvňuje iba tento Parlament, ale aj jednotlivcov a podniky v celej Európe. Deje sa to v čase, keď sa Európa, respektíve väčšina Európy, dostáva z hlbkej recesie. Ako mnohé iné krajiny, nie však všetky, aj Spojené kráľovstvo sa spamätáva z recesie. Je to vďaka tomu, že vláda zasiahla v čase, keď zlyhal trh, a neprizerala sa, ako by niektorí chceli.

V priebehu nasledujúcich niekoľkých týždňov sa budú v Spojenom kráľovstve publikovať hospodárske údaje. Verím, že mnohé z nich budú pozitívne. Dôvodom je skutočnosť, že vláda zasiahla. Myslím si, že je dôležité, aby aj inštitúcie EÚ zakročili v ťažkom hospodárskom období. Všetky inštitúcie EÚ by mali v budúcnosti zaistiť, aby cieľom našich rozpočtov bolo pomáhať jednotlivcom a podnikom prekonať ťažké hospodárske obdobie a plánovať hospodársku obnovu.

Diogo Feio (PPE). – (PT) Dnes prinášam na plenárne zasadnutie otázku rozpočtovej situácie jednotlivých členských štátov. Robím tak teraz po skončení lehoty na predkladanie programov stability a rastu. Tieto programy obsahujú prognózy týkajúce sa strednodobej a dlhodobej situácie jednotlivých členských štátov. V konkrétnom prípade našej krajiny, teda Portugalska, Komisia poznamenala, že predložený program je riskantný. Je to znepokojujúce znamenie pre trhy, ale v podstate to bol znak skutočnosti, že sa pozerá na stabilitu a zdravie verejných účtov, keď je tiež dôležité pozeráť sa na otázku rastu. Ani v tomto prípade nie sú údaje, ktoré predložila naša krajina, uspokojivé a stále, žiaľ, chýba záujem o také otázky, ako sú zjednodušenia pre podniky a situácia daňovej konkurencieschopnosti.

William (The Earl of) Dartmouth (EFD). – Vážená pani predsedajúca, v skutočnosti to bolo pred dvomi predchádzajúcimi vystúpeniami, ale chcel by som sa spýtať toho pána, ktorý obhajoval zasahovanie EÚ, ako by podľa neho mala EÚ zakročiť proti sopečnému popolu.

Predsedajúca. – Počas jednominútových vystúpení nie je dovolené klásť doplňujúce otázky na základe postupu zdvihnutia modrej karty. Nebola to teda procedurálna námietka. Váš kolega poslanec môže na vašu otázku odpovedať osobne priamo vám, ale určite nie v rámci plenárnej rozpravy.

Malika Benarab-Attou (Verts/ALE). – (FR) Vážená pani predsedajúca, privítala by som, keby ste pri udeľovaní slova nezabúdali na rovnováhu medzi mužmi a ženami. Päťkrát za sebou ste dali slovo mužom.

Predsedajúca. – Ďakujem vám veľmi pekne. Ako si viete predstaviť, pre mňa ako predsedníčku skupiny na vysokej úrovni pre rodovú rovnosť a rozmanitosť je rovnosť veľmi dôležitá. Máme zoznam rečníkov a snažili sme sa, aby bol vyvážený. Kto dostane príležitosť hovoriť počas rozpravy závisí, prirodzene, aj od toho, kto je tu v skutočnosti prítomný.

Týmto uzatváram tento bod rokovania.

16. Právomoc legislatívnej delegácie (rozprava)

Predsedajúca. – Ďalším bodom programu je správa pána Szájera v mene Výboru pre právne veci o právomoci legislatívneho delegovania (KOM(2009)0673 – 2010/2021(INI)) (A7-0110/2010).

József Szájer, spravodajca. – (HU) Vážená pani predsedajúca, vážený pán Šefčovič, mnohí rečníci začínajú svoje vystúpenie v Parlamente tvrdením, že ich téma je dôležitá, veľmi dôležitá alebo dokonca jedna z najdôležitejších. Aj ja by som to chcel povedať, ale s oveľa väčším opodstatnením ako mnohí iní, pretože téma, o ktorej teraz hovoríme, a to právo Parlamentu delegovať legislatívne právomoci na Komisiu, je možno najdôležitejšou, ale často zanedbávanou inováciou Lisabonskej zmluvy.

Tí, ktorí kritizovali Lisabonskú zmluvu, hovorili o demokratickom deficite. Dámy a páni, chcel by som povedať, že tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh, ktorý zaručuje Parlamentu právomoc legislatívneho delegovania, je jedným z najvýznamnejších rozšírení jurisdikcie Parlamentu. Znamená to, že zástupcovia priamo volení občanmi budú odteraz môcť v Parlamente a na základe svojich legislatívnych právomocí kontrolovať a vetovať vykonávanie uznesení a rozhodnutí prijatých Európskou komisiou. Inými slovami, tento prvok Lisabonskej zmluvy často spomínaný v súvislosti s rozšírením právomocí Parlamentu, teda zvýšením počtu spolurozhodovacích postupov a rozšírením oblasti pôsobnosti Parlamentu, spolu s otázkou právomocí Parlamentu týkajúcou sa legislatívneho delegovania predstavujú podstatné zvýšenie kvantity, ale i kvality. Inak povedané, vďaka dlhému zápasu a boju, ktorý tu dlhé roky viedli a naďalej vedú poslanci Európskeho parlamentu, máme odteraz záruku, že Parlament bude dohliadať na rozhodnutia prijaté Európskou komisiou, ktoré nepatria do rámca jej legislatívnej pôsobnosti, ale sú prijaté prostredníctvom delegovanej legislatívnej právomoci. Mnohí môžu, samozrejme, povedať, že tento dohľad už vo formálnom zmysle existoval. Je to sčasti pravda. Bolo to však s takými termínmi, za takých podmienok a ako výsledok takej legislatívnej a medziinštitucionálnej spolupráce, ktoré neumožňovali účinný dohľad. Zároveň by som chcel upozorniť na skutočnosť, že tejto novej možnosti, teda článku 290 Lisabonskej zmluvy, sa v nasledujúcich rokoch bude tiež prispôbovať práca Parlamentu, a to najmä vtedy, ak budeme my poslanci brať tieto právomoci vážne a skutočne dokážeme prijímať rozhodnutia v týchto záležitostiach.

Ak majú aj okolitý svet a laici v tejto oblasti pochopiť, o čom to všetko je, keďže ide o technicky veľmi zložitú problematiku, ktorá sa však dotýka demokratickej inštitúcie a slúži na odstránenie takzvaného demokratického deficitu v Európe, mali by sme zdôrazniť nasledujúcu skutočnosť: ide tu o to, že Parlament a Rada, dve zákonodarné inštitúcie Európskej únie, sa nemôžu samy podrobne zaoberať každou záležitosťou. Parlament zasadá každý mesiac a niekedy sa vyskytnú okolnosti, ako napríklad teraz, keď zasadáme, ale nemôžeme hlasovať. Parlament však musí v konečnom dôsledku dohliadať na tie záležitosti, ktorým sa venuje Rada alebo Komisia v rámci delegovaných právnych predpisov. Odteraz to bude možné.

Vo svojej správe som sa usiloval objasniť, že Parlament trvá na týchto právach. Neprijmeme žiadnu ďalšiu povinnosť nad rámec povinností stanovených v zmluve. Nebudeme ju akceptovať, pretože chceme plne uplatňovať svoje práva. Myslím si, že vďaka tomu sa zvýši európska demokracia. Ak to máme dosiahnuť, musíme, prirodzene, úzko spolupracovať s Komisiou a Radou. Pritom nesmieme zabúdať, že právomoci majú teraz v rukách zákonodarcovia, teda Parlament a Rada. Rád by som sa poďakoval všetkým svojim kolegom poslancom za ich spoluprácu na predmetnej komplexnej téme a zároveň by som chcel vyjadriť želanie, aby Parlament v budúcnosti využil svoje nové právomoci v plnej miere.

Maroš Šefčovič, podpredseda Komisie. – Vážená pani predsedajúca, na úvod by som chcel poďakovať pánovi Szájerovi za vysokokvalitnú správu, pretože my v Komisii veľmi oceňujeme, že Parlament hodlá podporovať horizontálny prístup k delegovaným aktom.

Prirodzene, zákonodarca môže úplne slobodne regulovať všetky otázky týkajúce sa delegovaných aktov v rámci každého základného aktu. Určité usmernenia sú však potrebné s cieľom vyhnúť sa nesystematickému prístupu.

To bolo aj účelom oznámenia, ktoré Komisia vydala už v decembri, aby zákonodarcu informovala, aký by bol uprednostňovaný postup na zvolenie spoľahlivého a praktického prístupu k budúcim právnym predpisom.

Chcel by som zdôrazniť, že Komisia silne podporuje myšlienku vzájomnej dohody, prípadne dokonca medziinštitucionálnej dohody medzi tromi inštitúciami týkajúcou sa delegovaných aktov. Prinesie to totiž nevyhnutný poriadok do prípravy právnych predpisov.

Čo sa týka obsahu, môžem iba znovu zopakovať, že Komisia túto správu veľmi víta. Možno sa nezhodneme v niektorých konkrétnych otázkach, naše ciele sú však rovnaké. Chceme presnosť, efektivitu, transparentnosť a jasné a spravodlivé vyváženie právomocí.

Ak dovolíte, budem trochu presnejší a veľmi stručne sa vyjadrím k niektorým konkrétnym častiam správy.

Pokiaľ ide o obmedzujúci charakter článku 290, a to najmä druhého odseku, je tu mierny rozdiel medzi našimi názormi na prostriedky kontroly zákonodarcu zameranej na delegované akty. Nechceme však začať

právnú polemiku, pretože si myslíme, že čo sa týka konkrétnych právnych predpisov, je veľmi dôležité hľadať praktické riešenia.

Pokiaľ ide o trvanie delegovania právomoci, tu veľmi vítame a podporujeme myšlienku automatického predĺženia tak, ako to bolo vyjadrené v správe. Považujeme to totiž za konštruktívne a môžeme povedať, že určité riešenia tohto druhu sa už našli v niekoľkých legislatívnych súboroch.

Mám ďalšiu konkrétnu poznámku k lehote na vznesenie námietky. Povedal by som, že aj tu vystupujeme jednotne, pretože sa do značnej miery zhodujeme s názorom pána spravodajcu, pokiaľ ide o štandardnú dvojmesačnú lehotu s možnosťou predĺženia o ďalšie dva mesiace, čo by sa stanovilo vo vzájomnej dohode medzi našimi tromi inštitúciami, ku ktorej, dúfam, v budúcnosti dospejeme. Myslím si, že sme už mali zhruba 10 pozitívnych príkladov toho, ako sa to uplatnilo v súčasnej legislatívnej práci.

Čo sa týka postupu pre naliehavé prípady, máme tu už niekoľko jasných príkladov z minulosti svedčiacich o výskyte problémov, ktoré sa napríklad týkajú bezpečnosti potravín alebo hračiek a ktoré si niekedy vyžadujú veľmi naliehavý postup. Z tohto dôvodu sa domnievame, že musíme nájsť niečo ešte rýchlejšie, ako je návrh urýchléného schválenia, ktorý predložil pán spravodajca.

Ak dovolíte, na záver spomeniem zosúladenie, pretože je to pre Parlament veľmi dôležité. Aj tu chceme obhajovať pragmatický prístup, pretože tento Parlament spolu s Komisiou už vykonali značný kus práce, pokiaľ ide o zosúladenie viac ako 250 základných legislatívnych aktov, ktoré boli zharmonizované na základe pragmatického prístupu.

Myslíme si, že teraz by mali mať prioritu oblasti, ktoré sa doteraz nezosúládili s regulačným postupom s kontrolou pred nadobudnutím platnosti Lisabonskej zmluvy. Som toho názoru, že by sme sa mali na ne zamerať. Opäť to bude obrovské množstvo práce. Už však uvažujeme, ako k tomu pristúpiť čo najpragmatickejším a najflexibilnejším spôsobom.

Jo Leinen, spravodajca Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín požiadaného o stanovisko. – (DE) Vážená pani predsedajúca, pán komisár, Európsky parlament dlho čakal na túto chvíľu, konkrétne na to, aby bol na rovnakej úrovni s Radou, pokiaľ ide o kontrolu legislatívneho delegovania. Aby som to vysvetlil: v roku 2008 bolo 6 000 delegovaných aktov, inými slovami, obrovská hromada noriem, z ktorých Komisia a starý komitologický postup urobili akési sekundárne právne predpisy. Parlament mal v tomto procese len veľmi málo práv. Boli sme informovaní, ale neboli sme spoločnými zákonodarcami. Lisabonská zmluva to teraz zmenila.

Pokiaľ ide o kontrolu delegovaných aktov, sme na rovnakej úrovni s Radou a chceme naše rovnaké postavenie aj naplno využiť. To znamená, pán komisár, že ak tvrdíte, že postup pre naliehavé prípady prichádza do úvahy, potom tiež potrebujeme v čo najskoršom štádiu dostať informácie. Chceme byť informovaní vtedy, keď bude informovaná Rada.

Carlos Coelho, v mene poslaneckého klubu PPE. – (PT) Myslím si, že je namieste v prvom rade zablahoželať pánovi Szájerovi k vynikajúcej správe, ktorú nám predložil. Ako už bolo správne povedané, Lisabonská zmluva posilňuje právomoci Európskeho parlamentu a zavádza pravidlá na upevnenie demokratickej kontroly. Z tohto dôvodu si myslím, že Parlament si zaslúži dve gratulácie, a to nielen k vynikajúcej správe pána Szájera, ktorú som už spomenul, ale aj preto, že nové pravidlá zrušili starý komitologický systém, ktorý sme v tomto Parlamente tak často kritizovali.

Teraz máme článok 290 Lisabonskej zmluvy a chceme upozorniť na to, že správa pána Szájera navrhuje niekoľko spôsobov, ako postupovať s cieľom chrániť výsadu Parlamentu. Vďaka tomuto novému ustanoveniu sa Parlament môže sústrediť na najdôležitejšie legislatívne akty a poskytnúť Komisii určité rozmedzie flexibility, aby dokončila nepodstatné legislatívne akty v rámci obmedzení stanovených zákonodarcom. Ako správne uviedol pán Leinen, teraz sme na rovnakej úrovni s Radou. Parlament teda nie je v podradenom postavení.

Pani predsedajúca, chcel by som zdôrazniť niektoré aspekty správy pána Szájera, ktoré považujem za zvlášť dôležité. Prvým je myšlienka, že odmietame akékoľvek ustanovenia ukladajúce zákonodarcovi dodatočné povinnosti nad rámec tých, ktoré už vyplývajú z článku 290. Po druhé, Komisia musí zaistiť včasné a plynulé zasielanie informácií a príslušných dokumentov. Po tretie, časové lehoty by mali začať plynúť až po prijatí všetkých jazykových verzií – opakujem, všetkých jazykových verzií. Posledným bodom je, že obdobia prerušenia činnosti Parlamentu sa musia zohľadňovať.

Eva Lichtenberger, *v mene skupiny Verts/ALE*. – (DE) Vážená pani predsedajúca, v správe pána Szájera boli často podceňované štrukturálne otázky týkajúce sa vzťahov v rámci inštitucionálneho trojuholníka naozaj veľmi dobre zhrnuté. Spolupráca bola mimoriadne konštruktívna a aj ja by som sa chcela za to úprimne poďakovať.

Prostredníctvom Lisabonskej zmluvy sme vytvorili nové vzťahy a tieto nové vzťahy sa nesmú opäť podkopať cez zadné vrátka. V tomto ohľade je to vlastne kľúčový bod. Cieľom bolo postaviť Európsky parlament na rovnakú úroveň s Radou, a to aj pokiaľ ide o delegované akty, ako i zaistiť, aby to bolo po prvé, uskutočniteľné, a po druhé, aby sa to dalo zaručiť počas postupu.

Takže pre nás je absolútne zásadné, aby boli v prvom rade vytvorené vhodné podmienky, napríklad aby sme mali slobodný a včasný prístup k dokumentom s cieľom prijať nevyhnutné rozhodnutia, a po druhé, aby neboli žiadne postupy uplatňované na základe vzájomnej dohody, ale aby sme namiesto toho mali pevné dohody, ktoré nemôžu podliehať politickej svojvôli alebo aktuálnemu politickému programu.

Na to potrebujeme pevné a spoľahlivé pravidlá, na základe ktorých môžeme chrániť práva Parlamentu v praxi a nielen ich teoreticky brať na vedomie. Ďakujem vám, pán Szájer. Bola to vynikajúca spolupráca a ja dúfam, že ju dokážeme využiť aj na to, aby sme dosiahli to, čo potrebujeme dosiahnuť pre našich kolegov poslancov.

William (The Earl of) Dartmouth, *v mene skupiny EFD*. – Vážená pani predsedajúca, pán spravodajca sa oprávnenne zmieňuje o demokratickom deficite. Elitársky výtvor, teda EÚ, má demokratický deficit, ktorý sa zvyšil, zvyšuje sa a po Lisabonskej zmluve sa bude stále ďalej zvyšovať. Musím povedať, že som zmätený z toho, že pán spravodajca napriek svojej výrečnosti vníma článok 290 ako riešenie.

Našou interpretáciou článku 290 je, že poskytuje Komisii príležitosť dopĺňať alebo meniť právne predpisy. Takáto príležitosť je široká a rozsiahla a je otvorená takmer neobmedzenému výkladu. Dovoľujeme si tvrdiť, že záruky, pokiaľ ide o neprimerané použitie právomocí, ktoré sa takto delegujú na Komisiu, sú jednoznačne nedostatočné. Pán spravodajca sa možno vo svojej reakcii vyjadrí k tomu, prečo sú dostatočné. Ide o ďalší presun právomocí zvoleného Parlamentu na nezvolenú Komisiu, a to bez ohľadu na to, čo tvrdí Lisabonská zmluva.

Vždy sme tvrdili a aj naďalej budeme tvrdiť, že Lisabonskej zmluve chýba demokratická legitimita, a to najmä preto, že v Spojenom kráľovstve sľubovali referendum všetky tri vedúce politické strany a všetky tri ukázkovo tento sľub nesplnili. Článok 290 je teda produktom nelegitímnej Lisabonskej zmluvy. Zvyšuje demokratický deficit – rád by som počul od pána spravodajcu, prečo ho nezvyšuje –, a z tohto dôvodu by sme sa mali proti nemu postaviť.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Vážená pani predsedajúca, ako zaniatený zástanca Európy som bol proti Lisabonskej zmluve, a to práve preto, že dáva priestor takým argumentom, ako sme práve počuli, a práve preto, že nepriniesla zrozumiteľnosť a explicitnosť, ktorú by som si nadovšetko želal pre budúce generácie. Som však realista a teraz by som chcel povedať, že s ňou musíme žiť. Je veľmi dôležité opäť otvorene uviesť, že tento článok, teda článok 290, sa dá interpretovať tak, že nielen Rada, ale aj Parlament môže nezávisle a relatívne jednoducho zrušiť príslušné delegovanie. Toto si musíme opakovane pripomínať.

Samozrejme, pravda je aj to, čo povedal pán Leinen. V súčasnosti už máme tisíce legislatívnych aktov, ktoré sa z hľadiska zrozumiteľnosti nachádzajú v sivej zóne, čo je následne vodou na mlyn odporcom Európy, protivníkom európskeho projektu, teda EÚ, ktorá by mala fungovať v tých oblastiach, kde to zúfalo potrebujeme. Znovu opakujem, úzko to súvisí s transparentnosťou. Z tohto dôvodu sa mi zdá veľmi dôležité, že sa v bode 10 navrhuje, aby boli opatrenia týkajúce sa okrem iného zasielania dokumentov zreteľne stanovené.

Viacerí z nás poznajú zákon o slobodnom prístupe k informáciám a viacerí z nás majú skúsenosti so spôsobom, akým to funguje v USA. Prečo potom jednoducho nevyužijeme možnosť „kopírovať a prilepiť“ a neumožníme občanom, ale i nám v Parlamente, aby sme príslušné dokumenty získavali samostatne a nie na základe milosti a obrovskej intervencie zo strany politických skupín? Prečo z toho neurobíme právo, ak zväzíme, že sa už vystavujeme obrovskému riziku, že budeme mať tisíce delegovaných legislatívnych aktov? K tomu by som rád povedal: pokračujte v prospešnej práci. Budeme konštruktívnymi partnermi na ceste k revolucionizovaniu demokracie.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Vážená pani predsedajúca, pán komisár, pokiaľ ide o proces delegovania výkonnej právomoci na Komisiu, Lisabonská zmluva prináša niečo nové. V podstate sa o tom presne hovorí

v článku 290. Delegované akty sú v skutočnosti všeobecnými aktmi, ktorými sa môžu upravovať nepodstatné aspekty základného legislatívneho aktu, a to poskytnutím mandátu delegovať výkonné právomoci na Komisiu.

V praxi to umožňuje definovať mandát spolu s trvaním delegovania, časový rámec, počas ktorého môžu Parlament a Rada vzniesť námietky, ako aj podmienky zrušenia mandátu. Parlament a Rada vykonávajú kontrolu, ale iba po prijatí delegovaných aktov. Delegované akty sa tiež môžu zverejniť počas lehoty, v rámci ktorej môžu Európsky parlament a Rada vzniesť námietky. Žiadam vás však, pán komisár, aby ste zaručili aj väčšiu transparentnosť počas procesu vypracovávania delegovaných aktov.

Maroš Šefčovič, podpredseda Komisie. – Vážená pani predsedajúca, dovoľte mi reagovať na poznámky vážených poslancov. Plne súhlasím s pánom Leinenom v tom, že Lisabonská zmluva priniesla obrovské zmeny. Zdôraznil to pán spravodajca Szájer. Chcel by som vás uistiť, že si to plne uvedomujeme a že pri využívaní tohto postupu budeme maximálne rešpektovať zákonodarcu. Je to totiž veľmi dôležité pre naše vzájomné vzťahy a pre našu dobrú spoluprácu.

Pokiaľ ide o naliehavosť a postupy pre naliehavé prípady, chcel by som vás všetkých ubezpečiť, že ich použijeme iba v mimoriadnych a výnimočných prípadoch. Vieme, že ak tento nástroj zneužijeme, naše vzťahy by sa zhoršili. To určite nie je naším zámerom.

Čo sa týka poznámok pána Coelho a pani Lichtenbergerovej, tiež by som vás chcel uistiť, že urobíme maximum, aby sme vám zaručili a poskytli prepis všetkých dokumentov so všetkými potrebnými prekladmi v rovnakom čase ako Rade. Vieme, že Lisabonská zmluva zaviedla túto veľmi dôležitú zmenu, a to, že pokiaľ ide o legislatívne a finančné záležitosti, Európsky parlament je na úplne rovnakej úrovni s Radou.

Okrem toho plánujeme rozvinúť nový typ spolupráce, v rámci ktorej by bol Európsky parlament zapojený do prípravných prác na delegovaných aktov. Chceme, aby to bolo postavené na veľmi solídnom základe. V rámcovej dohode, o ktorej sa v súčasnosti rokuje medzi Komisiou a Európskym parlamentom, preto tiež nájdete informácie týkajúce sa tohto nového vzťahu.

Prejdem k poznámkam grófa Dartmoutha a pána Martina týkajúcim sa neobmedzených právomocí, ktoré by mal článok 290 priniesť Komisii. Nemyslím si, že sa tak stane, pretože ste to vy, čiže zákonodarca, kto sa rozhodne, respektíve nerozhodne presunúť právomoci na Komisiu. Ste to vy, teda zákonodarca, kto má možnosť zrušiť túto právomoc alebo vzniesť námietku proti návrhom, ktoré predloží Komisia. Nemôžem teda súhlasiť s tým, že vstupujeme do sivej zóny. Myslím si totiž, že právomoci zákonodarcu sú v zmluve veľmi jasne stanovené a Komisia to, prirodzene, bude rešpektovať.

József Szájer, spravodajca. – (HU) Chcel by som poďakovať svojim kolegyniam a kolegom za túto rozpravu, pretože príprava tejto správy bola možná vďaka veľmi úzkej spolupráci medzi výbormi, ako aj politickými stranami, pričom by som chcel osobitne spomenúť Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, ktorý bude mať v nadchádzajúcom období veľa takýchto úloh. Chcel by som zároveň dodať, kolegynia a kolegovia, že toto je zápas. Zápas s Komisiou, zápas s Radou, pretože je to zápas za naše práva. V tejto správe sa jasne tvrdí, že sú to naše práva a trváme na nich. Podstatne ľahšie sa to dá robiť v situácii, keď za mnou stoja výbory i kolegovia poslanci z ostatných politických strán. Jasne tým môžeme ukázať našim partnerským inštitúciám, že Parlament veľmi rozhodne trvá na týchto záležitostiach. Ak máme toto právo efektívne uplatňovať, potom sú slová pána Šefčoviča povzbudením v tom, že všeobecné zosúladenie sa dá v nasledujúcich mesiacoch urýchliť a že budeme môcť tieto práva naozaj čo najviac rozšíriť. Považujeme sa za dôležité predovšetkým pre tie oblasti, kde spolurozhodovanie predtým neexistovalo.

Ďalším veľmi významným aspektom, o ktorom sa tu kolegovia tiež zmienili, je dôležitosť prístupu k informáciám. Tento prístup musí byť stanovený v medziinštitucionálnej dohode. V tejto súvislosti práve prebiehajú diskusie s Komisiou a Radou. Chceli by sme však vedieť, čo robí Rada, aký druh konzultácií vedie v týchto záležitostiach. Pokiaľ ide o to, či sa naše práva rozšírili alebo zredukovali, dámy a páni, prečítajte si, prosím, správu a pozrite si právne predpisy. Nedokážem si ich vyložiť iným spôsobom než tým, že sa naše práva rozšírili. Doteraz sme nemali možnosť vyjadriť sa k tomu, čo sa deje s právomocami, ktoré sme predtým delegovali. Parlament prakticky nemal v tomto procese žiadne postavenie. Zo slušnosti si nás vypočuli, ale termíny boli také krátke, že Parlament v rámci tejto lehoty ani nezasadal. Teraz však môžeme rozhodnutia vetovať alebo stiahnuť a pritom to dokonca nemusíme odôvodniť, inými slovami, ide tu veľmi jednoznačne o rozšírenie našich práv. My sme tí, ktorí majú legislatívnu moc, a my delegujeme tieto právomoci na Komisiu. Preto to nevnímam ako nič iné než rozšírenie našich práv. Kolegynia a kolegovia, teraz je na nás samotných, aby sme sa rozhodli, či budeme tieto práva v budúcnosti uplatňovať.

Predseda júca. – Rozprava sa skončila.

Hlasovanie sa uskutoční počas nasledujúceho plenárneho zasadnutia v Bruseli.

Písomné vyhlásenia (článok 149)

Raffaele Baldassarre (PPE), písomne. – V prvom rade by som chcel poďakovať pánovi Szájerovi za vynikajúcu prácu, ktorú v takom krátkom čase vykonal. Delegované akty budú mimoriadne dôležité pre právne predpisy Únie, ako aj pre rovnováhu medzi inštitúciami v EÚ. Z tohto dôvodu je nevyhnutné, aby ich vypracovávanie a rozhodovanie o nich prebiehali plne transparentným spôsobom, ktorý v skutočnosti umožní Parlamentu a Rade demokraticky vykonávať kontrolu právomocí delegovaných na Komisiu. V tomto ohľade, ako tvrdí správa pána Szájera, budú mať niektoré záležitosti nesmierny význam a budú si od nás vyžadovať väčšiu angažovanosť. Okrem iného medzi ne patrí skutočnosť, že Európsky parlament môže kedykoľvek zrušiť delegovanie a overiť si, či sú Parlamentu a Rade priznané rovnaké práva týkajúce sa ich zapojenia do procesu delegovania. Na záver by som rád zdôraznil, že pre Komisiu by malo byť prioritou, aby predložila všetky legislatívne návrhy potrebné na prispôbenie *acquis* ustanoveniam článkov 290 a 291 vrátane *acquis* v politických oblastiach, ktoré podľa Lisabonskej zmluvy teraz podliehajú spolurozhodovaciemu postupu.

Zita Gurmai (S&D), písomne. – S nadšením vítam výsledok správy pána Szájera. Definovanie nového legislatívneho systému je ťažká a komplexná záležitosť. Som presvedčená, že Zmluva o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) a hlavne jej články 290 a 291 upevňujú demokratický charakter Únie a racionalizujú jej právny poriadok. Zavedenie novej koncepcie legislatívnych aktov má ďalekosiahle dôsledky. V správe sa vyzdvihujú mierne rozdiely medzi hlavnými spoločnými zákonodarcami, kompetencie a podrobný program ich spolupráce. Skutočná otázka znie: v prípade, že ES získa viac legislatívnych kompetencií a širšie legislatívne právomoci, čo znamená okamžitý vzostup záujmov Spoločenstva, aký druh metód kontroly by sa mal v mene Rady a Európskeho parlamentu zaviesť? Nový legislatívny rámec ZFEÚ stanovuje nástroje, zatiaľ však nemáme žiadne praktické skúsenosti s ich adaptáciou na úrovni Spoločenstva. Na záver vyzývam spoločných zákonodarcov, aby čím skôr uzavreli medziinštitucionálnu dohodu medzi Parlamentom, Radou a Komisiou o uplatnení článku 290, a to vzhľadom na naliehavú potrebu väčšej transparentnosti.

Rafał Trzaskowski (PPE), písomne. – (PL) Hoci delegačný postup zostáva v úzadí, predstavuje veľmi dôležitý kvalitatívny posun, ktorý prináša Lisabonská zmluva. Treba k nemu pristupovať ako k plneniu zmluvy, bez ktorého nedôjde k upevneniu postavenia Parlamentu vo vzťahu k ostatným inštitúciami v rozhodovacom procese. Iba vďaka tomuto postupu získame plné legislatívne právomoci a úlohu v procese vykonávania každého právneho predpisu. Dobré poznáme frustráciu spojenú s prácnym procesom rokovaní s Radou v rámci spolurozhodovacieho postupu a v prípade rozhodnutí, ktorých vykonávanie porušuje medziinštitucionálnu dohodu. Až doteraz bola komitológia vyjadrením nedôvery členských štátov voči Komisii. Úloha Parlamentu pri vykonávaní právnych aktov vnáša teraz do tohto procesu väčšiu legitimitu. Parlament a nepriamo aj občania EÚ budú bližšie k procesu schvaľovania právnych prepisov EÚ. Takto by sme mali vnímať delegačný postup. Aby to však dávalo zmysel, Parlament musí mať plný prístup k informáciám. V tomto sa plne zhodujem s ostatnými účastníkmi rozpravy.

Zbigniew Ziobro (ECR), písomne. – (PL) Zavedením možnosti uplatniť legislatívne delegovanie sa má zaistiť, aby sa právne predpisy, a to najmä právne predpisy technickej povahy, skompletizovali a aktualizovali efektívnejšie a bez potreby zakaždým začať plný legislatívny postup. Delegovanie preto treba vnímať ako nástroj na zlepšenie zákonodarného procesu na úrovni EÚ.

Zároveň je dôležité zaistiť vhodnú kontrolu používania regulačných právomocí prenesených na Komisiu. Parlament a Rada musia mať okrem iných vecí dostatok času na to, aby mohli uplatniť právo vzniesť námietku proti plánovaným nariadeniam. Predovšetkým však musia mať náležitý prístup k dokumentom, analýzám a príspevkom vypracovaným počas prípravných prác týkajúcich sa návrhov delegovaných aktov. Iba týmto spôsobom pomôžu právomoci Komisie, pokiaľ ide o zverejňovanie delegovaných aktov, skutočne zlepšiť legislatívny proces v Únii a zároveň zachovať nevyhnutnú kontrolu transparentnosti činností Komisie. Súčasne je potrebné vyvinúť vhodné mechanizmy spolupráce medzi Parlamentom a Komisiou, aby bol Parlament neustále informovaný o prebiehajúcich prípravných prácach a dostatočne poznal podstatu príslušných problémov.

Uznesenie o právomoci legislatívneho delegovania, ktoré je výsledkom kompromisu medzi všetkými politickými skupinami, náležite podáva uvedené záležitosti a zaslúži si podporu Parlamentu.

17. Bezpečnosť letectva: čierny zoznam leteckých spoločností EÚ (rozprava)

Predseda júca. – Ďalším bodom programu je rozprava o otázke na ústne zodpovedanie o bezpečnosti letectva, ktorú Komisii predložil pán Brian Simpson v mene Výboru pre dopravu a cestovný ruch: čierny zoznam leteckých spoločností EÚ (O-0024/2010 – B7-0205/2010).

Silvia-Adriana Țicău, zastupujúca autora. – Vážená pani predsedajúca, otázku predložil pán Brian Simpson v mene Výboru pre dopravu a cestovný ruch Európskeho parlamentu a nasledovala po správe Komisie, ktorá sa zaoberá účinnosťou čiernej listiny EÚ. Čierna listina EÚ bola zostavená v roku 2006 s cieľom pomenovať, zahabiť a zakázať letecké spoločnosti, ktoré nespĺňajú medzinárodné bezpečnostné predpisy. Vznikla ako reakcia na obavy v súvislosti s úrovnňou dodržiavania medzinárodných bezpečnostných noriem a po niekoľkých vážnych haváriách lietadiel, ktoré sa stali v krátkom čase v rokoch 2004 a 2005.

Po štyroch rokoch vieme, že čierna listina sa osvedčila ako účinný a cenný nástroj na podporu dodržiavania bezpečnostných noriem Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) a ochranu občanov EÚ. Dnes stojíme pred otázkou, ako teraz na tom môžeme stavať. Inak povedané, ako môžeme rozšíriť ochranu za vlastné hranice a ďalej pracovať na dosiahnutí cieľa zlepšiť bezpečnosť globálnej leteckej dopravy. Úlohou čiernej listiny je nielen identifikovať bezpečnostné riziká, ale aj zabezpečiť, že sa zistené informácie aj prakticky oznámia občanom EÚ. Ako môžeme v súlade s tým zabezpečiť, aby si občania EÚ, ktorí letia mimo Európy, boli vedomí zakázaných leteckých dopravcov, ktorí naďalej prevádzkujú lety v iných regiónoch sveta?

Ako si môžeme byť istí, že v prípadoch, keď bola leteckému dopravcovi odobratá licencia, a preto sa nenachádza na čiernej listine, cestujúci sú si toho vedomí? Vidíme, aké účinné je spojiť rôzne vnútroštátne čierne listiny do jedného komplexného zoznamu v rámci celej EÚ. Čierna listina je však len natoľko dobrá ako prístup, ktorý máme k informáciám o bezpečnosti leteckých dopravcov. Ako môžeme stavať na informáciách, ktoré tvoria základ čiernej listiny, zlepšovaním prístupu k overiteľným a spoľahlivým informáciám? Neznamená to iba zaoberať sa posilnením kontrol v rámci členských štátov EÚ, ale aj potvrdiť informácie o údajoch od tretích krajín.

Zváži Komisia zavedenie harmonizovaných a štandardizovaných kontrol na odbavovacej ploche a ich vykazovanie? Zváži Komisia v súvislosti so zlepšením informácií o údajoch od tretích krajín zavedenie účinného systému medzinárodnej výmeny spoľahlivých údajov a posunie nás bližšie k akejsi celosvetovej čiernej listine, o ktorej viem, že sa diskutovalo v minulosti? Okrem toho stojí za zmienku, že čierna listina sa osvedčila ako účinný nástroj, ktorý letecké dopravné spoločnosti motivuje k tomu, aby dodržiavali medzinárodné bezpečnostné normy. Ako však môžeme aktívnejšie pracovať v záujme konečného cieľa zlepšiť bezpečnosť globálneho letectva? Myslím tým, ako Komisia plánuje podporiť vnútroštátne orgány civilného letectva v tom, aby riešili bezpečnostné nedostatky vyplývajúce z auditov organizácie ICAO a zvyšovali schopnosť dohľadu?

Rozhodujúce je zabezpečiť účinné komunikačné kanály s verejnosťou, ale veľmi dôležité je aj to, aby sme dlhodobo naďalej pracovali na podpore posilnenia medzinárodných bezpečnostných noriem letectva na celom svete. Určite to bude najúčinnější spôsob zvyšovania bezpečnosti všetkých cestujúcich. Výbor pre dopravu a cestovný ruch Európskeho parlamentu sa teší na spoluprácu s Komisiou s cieľom pokúsiť sa stavať na úspechoch čiernej listiny EÚ.

Andris Piebalgs, člen Komisie. – Vážená pani predsedajúca, ďakujem pani Țicăovej za veľmi kladné hodnotenie prístupu k čiernej listine. Komisia je presvedčená, že súčasné opatrenia už verejnosti zabezpečujú veľmi vysokú úroveň informovania a práv na lety v rámci Európskej únie aj mimo nej.

Zoznam leteckých spoločností, na ktoré sa v rámci Európskej únie vzťahuje zákaz, je širokej verejnosti dostupný prostredníctvom internetu a cielených informačných opatrení. Komisia úzko spolupracuje s európskymi a medzinárodnými združeniami cestovných agentúr na každej aktualizácii zoznamu. To im umožňuje byť v čo najlepšej možnej pozícii pomôcť cestujúcim.

Povinnosťou vnútroštátnych orgánov civilného letectva a letísk na území členských štátov je dať tento zoznam do pozornosti cestujúcich prostredníctvom svojich internetových stránok a pokiaľ je to potrebné, rovnako aj vo svojich prevádzkových priestoroch.

Zoznam poskytuje ľuďom, ktorí chcú cestovať mimo Európskej únie, užitočné informácie, aby sa vyhli cestovaniu s týmito leteckými spoločnosťami. Zoznam nemá extrateritoriálny účinok, neuplatňuje sa mimo Európskej únie. Nariadenie teda ustanovuje právo cestujúcich poznať identitu každej leteckej spoločnosti, s ktorou počas svojej cesty letia. Zmluvný dopravca – cestovná agentúra alebo organizátor zájazdu – musí

pri rezervácii cestujúceho informovať o identite leteckého dopravcu alebo dopravcov, ktorí v skutočnosti prevádzkujú let. Cestujúci musí byť taktiež informovaný o akejkoľvek zmene leteckého dopravcu buď počas registrácie na letisku, alebo najneskôr pri nástupe do lietadla. Nariadenie okrem toho cestujúcim dáva právo na úhradu cestovných výdavkov alebo presmerovanie, ak bol letecký dopravca, na ktorého sa vzťahuje rezervácia, pridaný na zoznam, v dôsledku čoho dôjde k zrušeniu príslušného letu.

Na monitorovanie a posudzovanie dodržiavania medzinárodných bezpečnostných noriem prevádzkovateľmi sa používajú rôzne zdroje informácií, konkrétne bezpečnostné audity, ktoré vykonáva Medzinárodná organizácia civilného letectva, informácie od príslušných orgánov tretích krajín, informácie Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktoré získava počas inšpekcií a vyšetrovaní v rámci EÚ alebo technických misií mimo Európskej únie, výsledky kontrol na odbavovacej ploche, ktoré sa vykonávajú na lietadlách leteckých dopravcov na letiskách EÚ v rámci programu hodnotenia bezpečnosti zahraničných lietadiel (SAFA) v súlade s požiadavkami príslušných predpisov EÚ, a napokon potvrdené informácie súvisiace s nehodami, ktoré pochádzajú zo správ z vyšetrovaní nehôd alebo mimoriadnych udalostí.

Okrem toho musím spomenúť, že Európska komisia v súčasnosti nemá kompletný zoznam krajín, ktoré majú podobné právne predpisy, ale niektoré krajiny, napríklad Kórejská republika, Bahrajn a Saudskoarabské kráľovstvo, uplatňujú rovnaké obmedzenia, aké sú definované v európskom zozname.

Môžem potvrdiť, že Komisia je pripravená spolupracovať s Parlamentom na skutočnom zlepšení právnych predpisov o čiernej listine, ale zabezpečuje veľmi potrebnú bezpečnosť vo vzduchu.

Christine De Veyrac, *v mene poslaneckého klubu PPE*. – (FR) Vážená pani predsedajúca, keďže som pred takmer piatimi rokmi bola spravodajkyňou pre toto nariadenie, teší ma, že sme zaviedli mechanizmus, ktorý funguje a ktorý sa dokonca rokmi rozšíril. Správa Komisie o uplatňovaní nariadenia o „čiernej listine“ je, zdá sa, vyčerpávajúca a ponúka zaujímavé podnety na zamyslenie. Súhlasím hlavne s myšlienkou medzinárodnej čiernej listiny, ktorá je jedinou zárukou harmonizácie bezpečnosti letectva na globálnej úrovni.

Predseda by som však chcela Komisii položiť niekoľko otázok. Po prvé by som chcela vedieť, ako sa uplatňuje právo na obranu v prípade, že nie je zakázaný len jeden letecký dopravca, ale všetci leteckí dopravcovia v krajine. Obhajujú svoje stanovisko všetci títo leteckí dopravcovia alebo len orgán civilného letectva príslušnej krajiny? Ako sa v tejto súvislosti určití bezpeční leteckí dopravcovia môžu vyhnúť tomu, aby sa ocitli na čiernej listine?

Okrem toho je podľa môjho názoru veľmi dôležitou otázkou monitorovanie lietadiel. Monitoruje Komisia konkrétne všetky lietadlá leteckého dopravcu, ktorý je na zozname alebo ktorého licencia bola zrušená, aby sa zaistilo, že tieto lietadlá opäť nevzlietnu pod iným názvom? Identifikovala Komisia v súvislosti s tým štáty, o ktorých sa domnieva, že sa používajú ako lacné vlajky a prijímajú zakázaných leteckých dopravcov, ktorí následne zmenia svoj názov a štát, v ktorom sú zaregistrovaní? Okrem toho, má Komisia v prípade, že je letecký dopravca na čiernej listine, informácie o tom, akým spôsobom cestovné agentúry a predajcovia leteniek informujú a odškodňujú cestujúcich alebo im poskytujú alternatívne riešenia?

A napokon, než budem končiť, mám otázku týkajúcu sa konkrétnej záležitosti. Niekoľko poslancov EP dostalo správy, ktoré možno charakterizovať ako naliehavé, v súvislosti s Indonéziou a všetkými leteckými dopravcami, ktorí tam boli zakázaní. V správach sa od nás žiada, aby sme požiadali Komisiu o odstránenie Indonézie z čiernej listiny. Takýto nátlak považujem za neprimeraný, pretože obchodné dôvody neoprávňujú na ohrozenie životov cestujúcich. Chcela by som vedieť, aká je súčasná situácia v tejto krajine a či Indonézia – keďže je už niekoľko rokov na čiernej listine – podnikla kroky na nápravu bezpečnostných nedostatkov, z ktorých bola obvinená.

Saïd El Khadraoui, *v mene skupiny S&D*. – (NL) Vážená pani predsedajúca, pán komisár, dámy a páni, zjavne je trochu bizarné viesť rozpravu o čiernej listine v čase, keď sa celého letectva v Európe zmocnil chaos, ale chápem, že zajtra budeme mať príležitosť na aktuálnu a naliehavú rozpravu – a presne takou aj bude.

Samotná čierna listina je dôležitou témou a možno povedať, že bola úspechom okrem iného aj vďaka podnetom pani De Veyracovej, ktorá pred niekoľkými rokmi skutočne tvrdo pracovala na tom, aby sa táto listina stala skutočnosťou. Musíme stavať na skúsenostiach, ktoré sme nadobudli, a učiť sa z nich. Existuje niekoľko oblastí, v ktorých sú potrebné ďalšie opatrenia.

Patrí medzi ne predovšetkým oblasť komunikácie s cestujúcimi. Je pravda, že cestujúci musia byť informovaní, ak si niekde, napríklad v cestovnej agentúre, rezervujú let spoločnosti, ktorá je na čiernej listine, no často sa stáva, že cestujúci sa rozhodnú pre domáci let až vtedy, keď už sú na konkrétnom mieste. Môj návrh preto

zníe, aby sme preskúmali, či by bolo možné, aby cestovné agentúry a letecké spoločnosti, ktoré rezervujú lety do krajín s nebezpečnými leteckými spoločnosťami alebo lietadlami, o tom automaticky informovali cestujúcich napriek tomu, že ony samotné, samozrejme, nie sú na čiernej listine. Musíme nad tým porozmýšľať.

Druhou stránkou je pomoc cestujúcim, aby sa vyhli lietadlám, leteckým dopravným spoločnostiam a krajinám, ktoré sú na čiernej listine. Pokiaľ ide o pomoc tretím krajinám – a určite najchudobnejším krajinám – s vytváraním kapacít, Európska únia by mohla poskytnúť mnoho viac pomoci a odborných znalostí a zabezpečiť, aby aj orgány letectva mali dostatočné kapacity na riešenie problémov, ktoré majú. Pani De Veyracová spomenula jednu skutočnosť, že ľudia sú, samozrejme, zavádzaní. Skutočne máme nepriestrelný systém? Sme si istí, že tu a tam v ňom nie sú diery, ktoré leteckým dopravným spoločnostiam z krajiny, ktorá je na čiernej listine, umožňujú v podstate fungovať cez iné krajiny alebo ostrovy? Máme niekoľko takýchto príkladov.

Na záver chcem povedať, že si tiež myslím, že by sme mali pracovať na dosiahnutí celosvetovej čiernej listiny. Chcel by som vedieť, akú snahu ste spolu s kolegami z iných krajín vynaložili napríklad na úrovni organizácie ICAO v záujme toho, aby sa takýto zoznam stal skutočnosťou.

Gesine Meissner, v mene skupiny ALDE. – (DE) Vážená pani predsedajúca, momentálne je náš vzdušný priestor uzavretý, to vieme, už to bolo spomenuté. Čoskoro budeme hovoriť o tom, ako môžeme túto situáciu riešiť. Predovšetkým v súvislosti s hospodárskymi otázkami sa skutočne môžeme obávať, že letecké spoločnosti budú zakrátko čeliť ešte väčším problémom. Samozrejme, že to nemusí ovplyvniť bezpečnosť.

Ide tu o bezpečnosť letectva pre európskych cestujúcich. Pre nás v Európe je obrovským úspechom, že ľudia sa môžu voľne pohybovať a spotrebitelia slobodne rozhodnúť, ako chcú cestovať a u ktorých leteckých dopravcov si lety zarezervujú a u ktorých nie. Aby sme sa mohli slobodne rozhodnúť, samozrejme, je taktiež nevyhnutné, aby sme skutočne dostali relevantné informácie.

Práve sme počuli, že čiernu listinu máme už od roku 2006 a že v podstate by ľudia mali byť informovaní, či môžu bezpečne priletieť alebo nie. Pre mňa je skutočne otázkou – ako už spomenuli pani De Veyracová aj pán El Khadraoui –, či sú v systéme naozaj diery a či ľudia naozaj vždy dostávajú všetky informácie súvisiace s bezpečnosťou, ktoré potrebujú. Jednoducho chceme, aby každý, kto v Európe využíva leteckú dopravu, bol prepravený bezpečne a bezpečne pristál.

A napokon, v súvislosti s bezpečnosťou zohráva úlohu aj to, či vieme, či je letecká spoločnosť finančne silná. Letecké spoločnosti musia pravidelne vnútroštátnym orgánom predkladať žiadosti, aby im bolo povolené lietať v rámci európskeho vzdušného priestoru. Tento proces nezahŕňa len kontroly, či skutočne dodržiavajú všetky bezpečnostné záväzky, vykonávajú všetky požadované kontroly a sú schopné prepravovať ľudí bezpečne, ale aj kontroly toho, či sú dostatočne finančne silné, aby mohli v dopravnom priemysle fungovať dlhodobo. Pokiaľ viem, doteraz sme na čiernej listine nemali žiadnu európsku leteckú spoločnosť. Napriek tomu sme však práve v minulom roku zaznamenali prípad spoločnosti SkyEurope. Vtedy sa stalo to, že európski občania si zarezervovali lety európskej leteckej spoločnosti, ale nemali informácie o tom, že táto spoločnosť je na pokraji bankrotu. Odleteli a uviazli v cudzine, a preto nemali žiadne informácie, ktoré by ich ochránili.

Preto sa zamýšľam nad tým – keď dokonca Komisia povedala, že má informácie a že ich zverejňuje, že existuje povinnosť zverejňovať ich –, prečo sa napríklad toto nevedelo. Skutočne máme záruku, že všetko, čo cestujúci potrebujú vedieť, všetko, čo sa požaduje, sa vždy aj odovzdá ďalej? Rada by som na to všeobecne v rozprave dostala odpoveď.

Eva Lichtenberger, v mene skupiny Verts/ALE. – (DE) Vážená pani predsedajúca, pán komisár, Parlament v súvislosti s navrhovaním tejto čiernej listiny preukázal obrovskú iniciatívu. Okrem toho to urobil zodpovedným spôsobom, čo znamená, že spotrebiteľom zabezpečuje najvyššiu možnú mieru bezpečnosti. Musíme však zistiť – a to je tiež aktuálna téma –, či sa mu to v súčasnej situácii skutočne dostatočne podarilo.

Moja prvá otázka, ktorú by som v tejto súvislosti chcela položiť, je spojená s tým, že na internete možno získať prístup k informáciám, ale u rôznych leteckých spoločností to nie je vždy také jednoduché. Sama som si to vyskúšala. Napríklad nie vždy hneď nájdete informácie v súvislosti s leteckými prípojkami, ktoré majú medzipristátie v tretej krajine. Tu teda máme problém.

Druhá otvorená otázka, a to by ma zaujímal, znie, aké majú ľudia skúsenosti s operatívnym lízingom. Existujú vážne obavy, že by sa mohol stať zadnými dvierkami pre spoločnosti, ktoré nemajú veľmi dobrú povesť. Zaznamenali sme v tejto súvislosti nejaký pozitívny alebo negatívny vývoj?

Po tretie, a toto je veľmi dôležitý bod, mal tento spôsob regulácie spoločností prostredníctvom čiernej listiny preventívne účinky na letecké spoločnosti, ktoré viedli k tomu, aby – predovšetkým neeurópske letecké spoločnosti – dodržiavali bezpečnostné nariadenia vo väčšej miere? Ako fungujú výberové povolenia len na niektoré lietadlá patriace určitej leteckej spoločnosti, ktorých použitie povoľujeme na lety do Európy?

Ryszard Czarnecki, v mene skupiny ECR. – (PL) Vážená pani predsedajúca, pán Piebalgs, dúfam, ale vôbec o tom nie som presvedčený, že sa účinky sopečnej erupcie na Islande náhodou neprenesú na európskych cestujúcich, ak hovoríme o cenách leteniek. Pretože máte pravdu, že toto pozastavenie vzdušnej dopravy sa pravdepodobne vykompenzuje vyššími cenami leteniek. Na obranu záujmov európskych spotrebiteľov to stojí za zmienku. Európsky parlament sa opäť vyjadruje k tejto záležitosti. To dokazuje, akú dôležitosť jej prikladáme. Hovoril som o nej pred pár mesiacmi. O tejto záležitosti vtedy hovorili mnohí z vás a pamätám si aj predchádzajúce volebné obdobie, kedy sme o nej takisto veľmi otvorene hovorili. Po tom všetkom, čo sa povedalo, mám jeden osobný postreh. Novinár z najvplyvnejších novín v Poľsku sa ma opýtal: „Čím sa tam v Európskom parlamente zaoberáte? Veď napokon ide o takú nepodstatnú otázku.“ Až teraz si médiá začínajú uvedomovať, že je to veľmi dôležitá otázka, otázka bezpečnosti a absolútne základná otázka z pohľadu záujmov európskych občanov, daňových poplatníkov, voličov a spotrebiteľov.

Nie je normálne, že vieme, ako vyzerá čierna listina v rámci Európskej únie, ale nevieme, aká je mimo Európskej únie. Táto situácia je úplne schizofrenická.

Teraz k poslednej a veľmi dôležitej veci. Nesmie sa stať, že európski cestujúci budú platiť navyše za bezpečnosť. To je predsa len záležitosť štátov a vlád.

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Vážená pani predsedajúca, pán komisár, z tohto pohľadu bola čierna listina zaujímavým úspechom tohto Parlamentu pod vedením pani De Veyracovej a jej kolegov z predchádzajúceho volebného obdobia.

Čierna listina môže ovplyvniť spoločnosti, krajiny alebo lietadlá. Myslím si, že v súvislosti s tým by Komisia mala poskytnúť o čosi podrobnejšie odpovede na otázky, ktoré sme predložili, predovšetkým pokiaľ ide o rozsah, v akom majú spoločnosti slovo pri rozhodovaní v rôznych krajinách, a o to, prečo sa tento postup vykonáva v súvislosti s jednotlivými lietadlami.

Pre nás je dôležitý aj ďalší rozvoj. V rozprave pred niekoľkými rokmi sme už vysvetlili, že pre nás je stále dôležité, aby Komisia zlepšovala sledovanie týchto aktov a opatrení minimálne v komunikácii s Parlamentom, pretože pre nás niektoré otázky ostávajú otvorené. V neposlednom rade je to otázka monitorovania leteckých spoločností, ako aj otázka lietadiel, ktoré zrazu mohli lietať pod iným názvom, a otázky v súvislosti so skutočnosťou, že sa dnes vyžaduje určitá úroveň transparentnosti predovšetkým v prípade rozhodnutí, ktoré by sa mohli prijať v poslednej chvíli.

Tým sa dostávam k bodu, ktorý je pre mňa najdôležitejší, a to k informáciám. Celkovo sme toho názoru – a myslím si, že ho zastávajú všetky skupiny –, že občania a cestujúci majú právo – a v súlade s tým by mala existovať povinnosť –, aby ich spoločnosti systematicky informovali o tom, že informácie v súvislosti s čiernou listinou možno bez akýchkoľvek problémov získať na letiskách, ako aj v cestovných agentúrach a že najmä v prípade letov do „určitých krajín“, ktoré sú dnes už známe svojimi problémami, ich cestovné agentúry pri zmene rezervácie upozornia na problematiku spoločnosti.

Naším cieľom je, aby sa opatrenie, ktoré už v podstatnej miere zlepšilo bezpečnosť, nerozšírilo iba na Európu a európskych cestujúcich, ale aby sa prijalo v celosvetovom meradle.

Fiona Hall (ALDE). – Vážená pani predsedajúca, chcela by som upozorniť na otázku, ktorá je úzko spojená s bezpečnosťou letectva a ktorá zdôrazňuje potrebu čo najúčinnnejšieho fungovania čiernej listiny EÚ.

V decembri 2008 Rada konečne prijala kódex správania EÚ pri prevoze zbraní. Tento kódex kontroluje vývoz vojenskej techniky a vojenského vybavenia z EÚ. Pretrvávajú však obavy, že nie všetky štáty EÚ, ktoré vyvážajú zbrane, tento kódex dodržiavajú a že európske zbrane sa naďalej dodávajú do konfliktných oblastí.

Jedno opatrenie sa však v obmedzovaní nelegálneho zásobovania zbraňami ukázalo ako veľmi účinné, a to čierna listina letectva. Švédsko štúdia z roku 2008 preukázala, že prevádzkovatelia leteckej nákladnej dopravy,

ktorí sú zapojení do prevozu zbraní do konfliktných oblastí, sú tí istí prevádzkovatelia, ktorí bežne porušujú letecké bezpečnostné normy.

Nie je azda prekvapujúce, že pochybní prevádzkovatelia s nedbanlivým prístupom k bezpečnosti sa ukážu ako pochybní prevádzkovatelia, pokiaľ ide o náklad, ktorý prepravujú. Šťastným výsledkom tohto prepojenia je však skutočnosť, že opatrenia na zabezpečenie prísnej kontroly lietadiel, opatrenia, ktoré majú chrániť európskych občanov, pomáhajú chrániť aj občanov iných kontinentov, najmä Afriky, pred deštrukciou, ku ktorej dochádza, keď sú konflikty zásobené veľkým množstvom malých a ľahkých zbraní.

Chcela by som sa pána komisára Piebalga ako komisára pre rozvoj opýtať, či by mohol snahy Komisie znásobiť svojím osobným vplyvom a zabezpečiť, že čierne listiny sa budú účinne a systematicky uplatňovať.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Čierna listina nebezpečných leteckých dopravcov je opatrením na ochranu európskych cestujúcich, ktoré vrele vítam. Verejnosť musia so zoznamom dobre oboznamovať Európska komisia aj členské štáty a najmä agentúry cestovného ruchu. V skutočnosti sa vlastne všetko obmedzuje na dobrú vieru a dobrú vôľu organizátorov zájazdov a cestovných agentúr.

Na druhej strane však treba nájsť riešenie pre scenár, kedy určitú destináciu zabezpečujú len nebezpeční leteckí dopravcovia. Mnohí z dopravcov, ktorí sa nachádzajú na čiernej listine, zabezpečujú destinácie v rozvojových alebo menej rozvinutých krajinách v Afrike, juhovýchodnej Ázii a Strednej Ázii. Tu sa ponúka otázka: Do akej miery môže byť ešte zaručená spravodlivá hospodárska súťaž medzi veľkými európskymi, americkými leteckými dopravcami a leteckými dopravcami z Ďalekého východu a malými dopravnými spoločnosťami, ktoré vznikli v týchto rozvojových krajinách?

V tejto súvislosti sa domnievam, že musíme zvážiť, ako by Európska únia mohla skôr podporiť ich rozvoj prostredníctvom zlepšovania bezpečnosti a zabezpečenia ich letov, než ich prostredníctvom zákazu vylúčiť z trhu. Európskej únii by to umožnilo splniť čestnú službu podpory udržateľného rozvoja odvetvia leteckej dopravy aj v menej zvýhodnených štátoch.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Vážená pani predsedajúca, mal by som jednu všeobecnú poznámku a dve alebo tri otázky podľa toho, koľko času mi poskytnete. Moja všeobecná poznámka znie takto. Zdá sa mi takmer smiešne, že sme v súčasnej situácii ako Skupina progresívnej aliancie socialistov a demokratov v Európskom parlamente dostali k trom správam o bezpečnosti leteckej dopravy celkovo deväť minút rečníckeho času. Zajtra sa, samozrejme, uskutoční osobitné zasadnutie, ale myslím si, že je načase, aby tento Parlament venoval viac pozornosti veciam, ktoré sa ľuďmi skutočne týkajú, a možno o niečo skrátil rozpravu, ktorých význam sa umelo nafukuje.

Pokiaľ ide o samotné otázky, pre mňa je, pán komisár, najdôležitejšie to, aká je situácia v súvislosti s letmi spoločnej prevádzky – s tými lietadlami, ktoré majú prevádzkovať európske spoločnosti, ale ktoré potom môžu využívať aj iné letecké spoločnosti, dokonca aj tie, ktoré sa nachádzajú na čiernej listine. Čo sa v týchto prípadoch robí v záujme poskytnutia informácií ľuďom, ktorí potrebujú letieť? Táto otázka je pre mňa skutočne naliehavá a očakávam, že mi ju zodpoviete. Ostanem len pri tejto jednej otázke.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Vážená pani predsedajúca, po tom, čo sme hovorili o bezpečnosti letectva – a pozajtra ešte budeme hovoriť a hlasovať o Európskej agentúre pre bezpečnosť letectva –, by som chcel využiť príležitosť a otvoriť ďalšiu problematickú oblasť.

Ľudia, ktorí sa v Rakúsku a iných členských štátoch venujú športovému lietaniu, čelia skutočnosti, že súbory pravidiel, ktoré sú pre tieto športy veľmi dôležité, sú dostupné iba v anglickom jazyku. Títo športovci často hovoria výbornou angličtinou, často však nie je jednoduché porozumieť téme, ktorá je komplexná už sama osebe, v odbornom žargóne v cudzom jazyku. Výsledkom toho je, že členské štáty sa pokúšajú získať odborné názory EÚ. Tomuto plytvaniu časom a silami by sa podľa môjho názoru dalo zabrániť, keby pravidlá boli dostupné vo všetkých príslušných jazykoch. Snažím sa preto sprístupniť veľmi dôležité nariadenia v nemeckom a francúzskom jazyku, čiže v dvoch ďalších široko používaných pracovných jazykoch, pre tých, ktorí sa venujú športovému lietaniu.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Čierna listina aktualizovaná 30. marca tohto roka obsahuje 278 spoločností zo 17 krajín. EÚ musí rozvíjať svoje technické a administratívne schopnosti s cieľom zabezpečiť dodržiavanie nevyhnutných noriem civilného letectva, aby v rámci Európskej únie mohli lietať iba letecké spoločnosti, ktoré dodržiavajú medzinárodné bezpečnostné nariadenia. Zároveň však musíme pomáhať tretím krajinám zlepšovať bezpečnostné normy civilného letectva.

Príslušné orgány tretích krajín musia zlepšiť svoju schopnosť monitorovať leteckých dopravcov, ktorým udeľujú licencie. Analýza bezpečnosti letov uskutočnená v Európskej únii pre prevádzkovateľov tretích krajín bude zahŕňať aj kontroly vykonávané na palube lietadiel týchto spoločností, pričom budú zohľadnené dôkazy preukazujúce vážne incidenty a nehody, ktoré dopravcovia utrpeli minulý rok. Cestujúci však musia mať informácie počas celej cesty, vrátane informácií o spoločnostiach, s ktorými na tejto ceste letia. Tieto informácie by mali byť poskytnuté najneskôr pri kúpe letenky.

Andris Piebalgs, člen Komisie. – Vážená pani predsedajúca, chcel by som sa poďakovať za otázky. Určite sa nimi dokázalo, že tento Parlament veľmi pevne podporuje prístup k čiernej listine. Môžem vám v mene pána podpredsedu Kallasa sľúbiť, že zlepšíme komunikáciu s Parlamentom o týchto otázkach.

Takisto vám môžem sľúbiť, že všetky vaše otázky posuniem na písomné zodpovedanie, pretože ak by som teraz pokračoval odpovedaním na otázky, určite by som nebol schopný ich zodpovedať v rámci zostávajúcej jeden a pol minúty. Preto odpoviem len na niektoré, ale nie preto, že by som nevedel odpovedať na všetky.

Po prvé, medzinárodné aspekty. Komisia pracuje smerom k vynaloženiu všetkých možných snáh na posilnenie medzinárodnej spolupráce s tretími krajinami. Podporuje štáty v tom, aby sa zapojili do programu hodnotenia bezpečnosti zahraničných lietadiel, ktorý zahŕňa všetkých 40 štátov v Európe. Okrem toho využíva na dosiahnutie celosvetových noriem projekty technickej pomoci.

Takisto vo veľkej miere spolupracujeme s organizáciou ICAO. Zúčastnili sme sa konferencie ICAO na vysokej úrovni o bezpečnosti, ktorá sa konala na konci marca v Montreale, a v súčasnosti rokujeme o Memorande o spolupráci, ktoré nám umožní ďalšiu spoluprácu s organizáciou ICAO. Máte pravdu, potrebujeme globálny prístup k tejto otázke, ale nemali by sme podceňovať výsledky, ktoré prístup k čiernej listine prináša iným krajinám.

Spomeniem príklad Indonézie, na ktorý ste sa ma pýtali. Indonézia vynaložila veľa úsilia na modernizáciu systému letectva vrátane právnych predpisov, organizácie orgánov, a tým aj postupov certifikácie dohľadu nad leteckými spoločnosťami založenými v tejto krajine. Do dnešného dňa názorne ukazuje, že dosiahla výrazné zlepšenie v prípadoch štyroch leteckých dopravcov: Garuda, Airfast, Mandala a Premier. Dosiahla to s pomocou Komisie, ako aj členských štátov a priemyslu. Je to proces, ktorý si vyžaduje primerané zdroje, ale Komisia veľmi úzko spolupracuje s týmito orgánmi a dopravcami v tejto krajine, aby umožnila ďalší pozitívny rozvoj. Naš prístup jednoznačne nabáda krajiny k tomu, aby zmenili svoj prístup k bezpečnosti letectva, a to je iba jeden príklad.

Svoje vystúpenie zakončím zvlášť dôležitou otázkou, ktorú ste spomenuli, a to informovaním spotrebiteľa. Od cestovných agentúr žiadame, aby informovali cestujúcich ústne alebo písomne v čase rezervácie. Okrem toho cestovné agentúry často vyžadujú, aby sa cestujúci, ktorý súhlasí s cestou so zakázaným dopravcom, vzdal akýchkoľvek práv na neskoršie odškodnenie. Všetky otázky rád zodpoviem aj písomne, pretože vidím, vážena pani predsedajúca, že už zneužívam vašu láskavosť.

Predsedajúca. – Rozprava sa skončila.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Vážená pani predsedajúca, chcel by som hovoriť v súlade s článkom 173 rokovacieho poriadku a reagovať na incident, ktorý sa tu odohral pred niekoľkými minútami, počas bodu programu určenému jednominútovým vystúpeniam. Keď ste vyzvali pána Martina, a skutočne tu vtedy bol, prechádzal okolo nás. V odpovedi na našu humornú otázku, či zaspal svoje vystúpenie, tu pán Martin zaujal onen typický postoj, v ktorom zrazil päty a zasalutoval nacistický pozdrav.

Vážená pani predsedajúca, to je absolútne neprípustné, je to závažné porušenie zvykov tohto Parlamentu v súlade s článkom 9, a preto vás naliehavo žiadam, aby ste dali náležité napomenutie za toto nemiestne a neprípustné správanie. Taktiež vás žiadam, aby ste v tejto súvislosti preverili, či je toto správanie zdokumentované na nahrávke. Toto je neprijateľné. Dokonca aj keby išlo o humornú provokáciu, žarty tohto druhu nemajú v tomto Parlamente miesto.

Predsedajúca. – Ďakujem vám, že ste nás na to upozornili. Budeme sa tomu náležite venovať a pozrieme sa, čo sa stalo.

Písomné vyhlásenia (článok 149)

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), písomne. – (PL) Vážená pani predsedajúca, v súvislosti s otázkami pána Simpsona by som chcel Komisiu požiadať, aby vysvetlila, aké nové zásady a plány má v súvislosti so zaistením bezpečnosti cestujúcich z členských štátov, ktorí lietajú leteckými spoločnosťami, ktoré prevádzkujú

medzinárodné lety vo vzdušnom priestore nepodliehajúcom jurisdikcii Európskej únie a bežne porušujú nariadenia, čím ohrozujú cestujúcich. Navrhujem, aby Komisia prostredníctvom úsilia vysokého predstaviteľa vypracovala medzinárodnú dohodu o tejto otázke, ktorá by bola zárukou našej spoločnej bezpečnosti. Okrem toho by som chcel, aby čierna listina poskytovala presné informácie o leteckom dopravcovi, ktoré by obsahovali kompletné údaje a štatistické údaje a odzrkadľovali by riziká z hľadiska bezpečnosti aj pohodlia, ktorým sú cestujúci vystavení.

Artur Zasada (PPE), písomne. – (PL) Dnešná diskusia je nepochybne kľúčová pre bezpečnosť cestujúcich, ktorí cestujú letecky v rámci Európskej únie. Teší ma skutočnosť, že členské štáty EÚ dodržiavajú normy organizácie ICAO v oblasti zásad a techník medzinárodnej leteckej dopravy. Je však jasné, že letecká doprava sa neobmedzuje výlučne na vzdušný priestor Európskej únie. Preto sa ponúka otázka, ako môžeme zaistiť bezpečnosť občanov EÚ mimo územia EÚ. Podľa môjho názoru by mala Európska komisia krajiny, ktoré nepatria do Spoločenstva, podnecovať k tomu, aby spolupracovali a vytvorili čiernu listinu založenú na normách EÚ, alebo by mala zohrávať aj vedúcu úlohu pri vytváraní globálnej čiernej listiny. Okrem toho by som chcel upozorniť na možný problém. Keď Komisia monitoruje leteckého dopravcu, ktorý je na čiernej listine, monitoruje podrobne aj celú posádku dopravcu? Môže sa totiž stať, že lietadlo nepoužije letecký dopravca, ktorý je na čiernej listine, ale bude použité napríklad inou spoločnosťou s iným označením, ktorá si prenájma jednotlivé lietadlá.

18. Poplatky za bezpečnostnú ochranu letectva (rozprava)

Predseda júca. – Ďalším bodom programu je správa pána Leichtfrieda v mene Výboru pre dopravu a cestovný ruch o návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady o poplatkoch za bezpečnostnú ochranu letectva (KOM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)) (A7-0035/2010).

Jörg Leichtfried, spravodajca. – (DE) Vážená pani predsedajúca, v súčasnosti je v oblasti bezpečnostnej ochrany európskeho letectva a poplatkov za túto ochranu situácia taká, že každý si robí, čo chce. Nikto to nerobí naozaj správne. Za to však budeme musieť všetci zaplatiť. Toto naozaj nemôžeme nechať len tak a cieľom tejto správy je túto situáciu zmeniť. Čo presne sa zmení a čo presne chceme zmeniť?

Hneď na začiatku chcem povedať, že takmer vo všetkých bodoch – a chcem poďakovať svojmu kolegovi – existuje jednotný názor, že táto správa môže priniesť väčšiu transparentnosť. Transparentnosť znamená, že na jednej strane budú mať letecké spoločnosti v budúcnosti k dispozícii informácie, ktoré im umožnia pochopiť, aké poplatky za bezpečnostnú ochranu im budú letiská účtovať, na čo slúžia a či nie sú príliš vysoké, k čomu v súčasnosti stále niekedy dochádza. A, samozrejme, aj cestujúci následne pochopia, čo od nich letecké spoločnosti požadujú. Mám v tomto prípade podozrenie, že transparentnosť leteckých spoločností sa niekedy zámerne obmedzuje, hoci, ako hovoria, veľmi sa o transparentnosť snažia.

V tejto súvislosti je veľmi dôležitá skutočnosť, že v rámci Európy existuje mnoho rozdielnych systémov financovania bezpečnostných opatrení. Niektoré štáty ich financujú výlučne prostredníctvom daní. V niektorých štátoch platí len koncový používateľ a iné majú zmiešaný systém.

Naším zámerom bolo zaistiť zachovanie týchto systémov. Nehceme žiadnemu členskému štátu predpisovať, ako sa majú financovať poplatky za bezpečnostnú ochranu, chceme len zaistiť, aby ten, kto platí, naozaj vedel, za čo platí.

Sú alebo boli rôzne názory na to, ktoré letiská by sa mali zahrnúť, a rozhodli sme sa, že je to otázka bezpečnosti. Nejde o zárobky či zisky, ide o bezpečnosť. Preto sme sa rozhodli, že sa musia zahrnúť všetky komerčné letiská, a myslím si, že to bolo správne rozhodnutie.

Nakoniec sme tu v pléne dosiahli výraznú zhodu, najmä v súvislosti s tým, že by sme mali rozlišovať medzi poplatkami za bezpečnostné opatrenia v rámci pravidiel EÚ a poplatkami za bezpečnostné opatrenia, ktoré idú nad tento rámec – nazývame ich „prísnejšie opatrenia“.

Povedali sme, že všetko, čo sa týka EÚ, zostane tak, ako to je – každý členský štát bude môcť urobiť, čo uzná za vhodné. Ak sa však prijímajú bezpečnostné opatrenia nad rámec tohto základu, členské štáty si ich budú musieť financovať samy. Na jednej strane by sa tým malo dosiahnuť to, že tieto veci sa budú riešiť citlivo, že bezpečnostné opatrenia sa nebudú prijímať okamžite bez zváženia, či sú naozaj potrebné, a že sa tiež bude brať ohľad na to, čo to bude znamenať pre cestujúcich a pre letecké spoločnosti a letiská.

Na druhej strane musíme tiež zaistiť, aby sa v tejto súvislosti uplatňovala zásada, že bezpečnosť je aj verejnou povinnosťou. Útoky na letecké spoločnosti spravidla nie sú zamerané na samotné letecké spoločnosti, ale

na štáty, z ktorých pochádzajú, a preto si tiež myslíme, že bezpečnosť je v zásade stále verejnou povinnosťou, a teda sa musí financovať aj z verejných zdrojov.

Stručne chcem povedať pár slov aj o pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhoch, ktorých počet dosiahol neuveriteľne vysoké číslo – celkovo sú tri. Myslím si, že všetky sú veľmi dobre zdôvodnené a sú postavené na dobrých základoch. Povedal by som, najmä čo sa týka dvoch pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov Skupiny zelených/Európskej slobodnej aliancie, že si naozaj zaslúžia podporu, nie preto, že pani Lichtenbergerová sedí vedľa mňa, ale preto, že obsahujú sociálne požiadavky pre zamestnancov letísk. Myslím si, že je to veľmi dôležité, a to najmä v čase, keď sú letecké spoločnosti a letiská pod tlakom.

Andris Piebalgs, člen Komisie. – Vážená pani predsedajúca, návrh smernice o poplatkoch za bezpečnostnú ochranu letectva je výsledkom diskusie o financovaní bezpečnostnej ochrany letectva, ktorá prebieha od roku 2001. Súvisí s rastúcimi nákladmi na bezpečnosť pozorovanými po teroristických útokoch z 11. septembra 2001 a s vytvorením regulačného rámca EÚ pre bezpečnostnú ochranu letectva.

Zámerom legislatívneho návrhu Komisie je vytvoriť transparentný a nediskriminačný rámec pre vyberanie poplatkov za bezpečnostnú ochranu letectva v Európe. Komisia sa ďalej domnieva, že poplatky za bezpečnostnú ochranu letectva by sa mali stanoviť na základe konzultácií s používateľmi letísk a mali by závisieť od nákladov. Chcem zablahoželať pánovi Leichtfriedovi k fantastickej práci na tejto správe a tiež poďakovať členom Výboru pre dopravu a cestovný ruch, ktorí k tejto správe tiež prispeli.

Domnievam sa, že správa sa ubera presne smerom plánovaných cieľov Komisie, a vítam podporu, ktorú v tejto súvislosti vyjadrila návrhu Komisie.

Chcel by som len zdôrazniť dve konkrétne otázky, ktorými sa správa zaoberá. Po prvé, správa zavádza jeden naozaj nový prvok, konkrétne dôležitú a niekedy veľmi kontroverznú otázku, kto má platiť za bezpečnostnú ochranu letectva. Návrh Komisie sa touto otázkou nezaoberal, a to z dôvodu, že takmer všetky členské štáty trvajú na tom, že nie sú v pozícii preberať takéto záväzky, hoci uznávajú, že verejné financovanie bezpečnostnej ochrany letectva by sa malo povoliť.

Výber by sa mal teda podľa nášho názoru ponechať na jednotlivých členských štátoch, čiže táto otázka by sa mala riešiť subsidiaritou.

S týmto na pamäti a v súvislosti s pozíciou prezentovanou v správe, ktorá sa bude prijímať, chce Komisia pripomenúť, že pozmeňujúci a doplňujúci návrh 32, ktorý by členským štátom uložil povinnosť financovať prísnejšie opatrenia, by vyvolal intenzívne diskusie s Radou o tomto návrhu smernice. Verím však, že pán spravodajca si toto všetko uvedomuje a tento boj s Radou očakáva.

Druhá otázka sa týka skôr objasnenia a súvisí s hodnotením vplyvu, ktoré sa má uskutočniť pred prijatím akýchkoľvek ďalších opatrení týkajúcich sa bezpečnostnej ochrany letectva v rámci rámcového nariadenia. Toto je rozhodne veľmi opodstatnené opatrenie, mali by ste však vedieť, že už máme niektoré fungujúce mechanizmy a nemali by sme sami seba nadmerne zaťažovať.

V prvom rade je tu Poradná skupina zúčastnených strán pre bezpečnostnú ochranu letectva, ktorej členmi sú okrem iného zástupcovia odvetvia leteckej dopravy a ktorá sa plne podieľa na vytváraní koncepcie akýchkoľvek navrhovaných opatrení týkajúcich sa bezpečnostnej ochrany letectva.

Po druhé, regulačný postup s kontrolou zaisťuje, aby mohol Parlament uplatňovať svoje právo veta, ak to uzná za vhodné.

Ďakujem vám veľmi pekne za túto vynikajúcu správu. Veľmi sa tešíme na spoluprácu s pánom spravodajcom a s Parlamentom a na ďalší pokrok v tejto otázke.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Vážená pani predsedajúca, mrzí ma, že musím zaťažovať plenárne zasadnutie, ale v súlade s článkom 151 rokovacieho poriadku som nútený urobiť osobné vyhlásenie. Pred chvíľou som tu bol napadnutý. To je typické, ak žijete v Rakúsku. Máme tam skupinu, ktorá sa podľa medzinárodných štandardov klasifikuje ako extrémna pravica. Vedúci predstavitelia tejto strany robia do vzduchu určité gestá a nemyslia na dôsledky. To sú ľudia, ktorí nedokážu zniesť porážku v demokratických voľbách a potom odmietajú akúkoľvek formu podania ruky alebo kontaktu. Ak na nich zamávate, vidia len jednu vec: vec, s ktorou majú naozajstné skúsenosti, a to Hitlerov pozdrav.

Tieto problémy, samozrejme, jednoducho ukazujú, že našej krajine sa, bohužiaľ, nepodarilo vyrovnať sa s minulosťou a že nebudeme mať len jednu extrémne pravicovú stranu, ktorá je tu zastúpená, ale čoskoro

dve. Chcem tu len ešte raz jednoznačne povedať: sme demokrati. Zástupcovia extrémnej pravice sedia tam. Som hrdý, že patríam do politickej skupiny, ktorá dokázala rozhodujúcou mierou prispieť k skutočnosti, že v tomto Parlamente už nemáme extrémne pravicovú skupinu, a dúfam, že ani nikdy mať nebudeme. Odpoveďou je teda mať viac demokracie a nie viac extrémnej pravicovej politiky, nepriateľstva voči ľuďom a cynického pohrdania ľuďmi. Toto sú ľudia, ktorí už raz povedali, že by som mal vyhľadať psychiatrickú pomoc, pretože nedokázali zniesť demokratickú porážku vo voľbách.

Predseda júca. – Otázky podľa postupu zdvihnutia modrej karty v súvislosti s osobným vyhlásením podľa článku 151 rokovacieho poriadku nie sú povolené. Vaša požiadavka vystúpiť v tejto chvíli teda nemôže byť prijatá.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Toto je otázka podľa postupu zdvihnutia modrej karty položená predchádzajúcemu rečníkovi. Žiadam pol minúty na polozenie otázky.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Vážená pani predsedajúca, táto poznámka – ktorá je úplne prijateľná – narušá rozpravu o danej téme. Navrhujem, aby ste takéto veci riešili medzi rozpravami o jednotlivých správach.

Predseda júca. – Ďakujem vám. Teraz budeme pokračovať v rozprave. Povolila som osobné vysvetlenie, pretože predchádzajúca procedurálna námietka sa týkala priamo pána Martina. Teraz budeme pokračovať v rozprave a venovať jej plnú pozornosť.

Artur Zasada, v mene poslaneckého klubu PPE. – (PL) Vážená pani predsedajúca, na začiatku chcem poďakovať spravodajcovi pánovi Leichtfriedovi za skvelú správu a za ideálnu spoluprácu počas našej práce na tomto dokumente.

Museli sme odpovedať na štyri otázky, ale v prvom rade sme museli definovať úlohu, ktorou bola ochrana záujmov cestujúcich v leteckej doprave. To bola najdôležitejšia časť našej práce. Avšak štyri otázky, ktoré sme si položili, sa týkali odpovede na otázku transparentnosti, teda ktoré skupiny sa môžu zúčastniť na tomto postupe. Bola to otázka týkajúca sa rozsahu tejto smernice alebo toho, na ktorých letiskách sa táto smernica môže uplatňovať. Bola otvorená aj veľmi dôležitá otázka financovania, na ktorú Komisia nedokázala odpovedať. Spolu s pánom Leichtfriedom sme však dokázali nájsť riešenie, za čo mu osobitne ďakujem. Hovorím o prísnejších opatreniach, ktoré by mali financovať členské štáty.

Ďalšia otázka sa týkala právomocí nezávislého úradu pre dohľad pri zavádzaní poplatkov spojených s bezpečnostnou ochranou leteckej dopravy. V priebehu práce sme dospeli k spoločnej pozícii, ktorú považujem za veľmi ambicióznou. Dnes predstavuje výzvu pre Radu i Komisiu. Myslím si, že ako cestujúci v leteckej doprave by sme na rozdiel od cestujúcich loďami, automobilmi či železnicami nemali platiť za takúto bezpečnosť. Toto je gesto smerom k Rade, je to kompromisná pozícia a zo strany Rady dnes očakávam rovnako ambicióznou pozíciu.

Saïd El Khadraoui, v mene skupiny S&D. – (NL) Vážená pani predsedajúca, dámy a páni, pán komisár, v prvom rade by som chcel poďakovať pánovi spravodajcovi za skvelú prácu, niektorí by možno dokonca povedali fantastickú prácu. Ďakujem vám teda a ďakujem aj tým, ktorí k nej prispeli.

Chcem vám len pripomenúť, že otázka financovania nie je nová. Tento dokument sa pripravoval v podstate od chvíle, keď sme prijali európske nariadenie o uplatňovaní bezpečnostných opatrení na európskej úrovni po útokoch z 11. septembra 2001. Hneď od začiatku Európsky parlament vždy zdôrazňoval, že otázka financovania je vážna a že musíme nájsť európske riešenie. Rada tomu však vždy bránila. V nadväznosti na túto rozpravu by sme mali opäť vyzvať Radu, aby dodržiavala dohody, ktoré s nami uzatvorila v minulosti, najmä tú, ktorá by nám umožnila pripraviť samostatný návrh v súvislosti s touto otázkou, a aby sa zaviazala spolupracovať s nami pri hľadaní riešenia.

Samozrejme, musíme pamätať na niekoľko vecí. Prvou a najdôležitejšou je transparentnosť. V súčasnosti sa nezaobráame tým, kto presne by mal v jednotlivých členských štátoch zaplatiť účet. Čo však rozhodne chceme, je zorganizovať konzultácie o tejto otázke, aby sme dosiahli dohody, ktoré následne budeme dodržiavať. Inými slovami, chceme, aby sa zisky vzniknuté poplatkami za bezpečnosť skutočne investovali späť do financovania bezpečnostných opatrení a nie napríklad do nejakého parkovania. To je dôležité a musí byť jasné, že v tejto veci nesmieme ustúpiť.

Ďalšou dôležitou vecou je, že musíme rozlišovať medzi bezpečnostnými opatreniami, na ktorých sme sa spoločne dohodli na európskej úrovni, a inými dodatočnými opatreniami, ktoré prijímajú jednotlivé členské štáty. Pokiaľ ide o prvú otázku, pravidlá transparentnosti sú jasné a musia sa uplatňovať. Čo sa týka druhej

otázky, musíme jasne povedať, že finančnú zodpovednosť majú členské štáty a že sú to ony, kto musí financovať dodatočné bezpečnostné opatrenia. Bonusom by tiež bola koordinácia bezpečnostných opatrení na európskej úrovni a ak sa členské štáty samostatne rozhodnú zaviesť používanie telesných skenerov alebo niečo podobné, potom budú musieť niesť aj finančné dôsledky.

Gesine Meissner, v mene skupiny ALDE. – (DE) Vážená pani predsedajúca, v prvom rade by som chcela poďakovať spravodajcovi pánovi Leichtfriedovi, a to aj v mene pani Hennisovej-Plasschaertovej. Dnes nemohla prísť. Všetkým týmto veciam sa venovala spolu s vami a bola tiež úplne spokojná.

Môžeme tiež povedať, že ďalšou vecou, ktorá ukazuje, aká dobrá je táto správa, je skutočnosť, že hlasovanie vo výbore bolo úplne jednohlasné. Aj toto je – tak ako otázka na ústne zodpovedanie, ktorá bola práve položená – otázkou ochrany spotrebiteľov a tiež otázkou bezpečnostnej ochrany letectva. Chceme bezpečnosť, ale chceme aj to, aby spotrebiteľia vedeli, koľko a za čo platia. Už bolo povedané, že systémy v rôznych členských štátoch sa veľmi líšia, a to vo všeobecnosti nechceme meniť. Nechceme nič prikazovať. Chceme však, aby tu bola transparentnosť v súvislosti s tým, ako sa dávajú dohromady náklady, a s podielom, ktorý má zaplatiť spotrebiteľ. V súčasnosti to tak vždy nie je. Chceme teda vedieť, aký podiel z ceny letenky – v súčasnosti je to len podiel z ceny letenky, ktorý sa platí na bezpečnosť – ide naozaj na bezpečnosť. Ďalej tiež chceme záruku, že to, čo sa zaplatí za bezpečnosť, sa na bezpečnosť aj použije, a že z toho nikto nemá zisk. Myslím si, že prístup, ktorý sme v tejto súvislosti zvolili, je tiež úplne logický.

Je tu kritický sporný bod medzi tým, čo by Parlament chcel, a tým, čo členské štáty považujú za dobré, a to je otázka, kto zaplatí za dodatočné bezpečnostné opatrenia, ktoré idú nad rámec toho, čo chceme v Európe pre cestujúcich. Tu sme povedali, že skutočne by to mali robiť členské štáty. To je otázka národnej bezpečnosti, na ktorej by malo veľmi záležať aj národným štátom. Štáty za to, samozrejme, nechcu platíť. Ako už tiež bolo povedané v súvislosti s otázkou, či chceme telesné skenery alebo nie, nepochybne tiež budeme musieť zvážiť, či ich chceme v celej Európe alebo nie, a kto za ne nakoniec zaplatí. Budeme si, samozrejme, tiež musieť položiť otázku, či naozaj prinesú väčšiu bezpečnosť.

Poplatky za bezpečnostnú ochranu letectva takéhoto druhu sa teda musia spravovať transparentne.

(Predsedajúca prerušila rečníčku.)

Anna Rosbach, v mene skupiny EFD. – (DA) Vážená pani predsedajúca, kedysi bolo letisko miestom, kde ste si kúpili letenku, zaregistrovali batožinu, ukázali pas a odleteli alebo pristáli. Dnes vyzerajú letiská skôr ako malé mestá ponúkajúce všetky druhy zariadení – ale s bezpečnostnými opatreniami, ktoré z nich urobili niečo ako pevnosť Fort Knox. A veci sa hýbu len jedným smerom: týchto opatrení je stále viac.

Samozrejme, letecké katastrofy boli v minulosti a, bohužiaľ, sú aj dnes. Práve preto je také dôležité, aby sa rovnaké pravidlá uplatňovali v rámci EÚ aj mimo nej. V tomto ohľade je EÚ príliš malá na to, aby bola izolovaným ostrovom. Toto je oblasť, v ktorej môžeme vidieť výhody rovnakých pravidiel, rovnakých transparentných pravidiel pre lietadlá z každej krajiny. To platí aj pre poplatky. Každý – cestujúci aj letecké spoločnosti – musí mať jasno v tom, na čo sa používajú poplatky za bezpečnostnú ochranu letectva. Nikto by sa nemal stratiť v džungli nejasných poplatkov. Cestujúci musia presne vedieť, čo poplatok zahŕňa, a nemali by byť nútení platiť osobitné vnútroštátne poplatky ani poplatky navyše leteckým spoločnostiam. Bezvýhradne podporujem správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch ...

(Predsedajúca prerušila rečníčku.)

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Vážená pani predsedajúca, pán komisár, v prvom rade by som chcel poďakovať spravodajcovi, ako aj ostatným skupinám, za ich prácu. Vo Výbore pre dopravu a cestovný ruch sme mali zaujímavú debatu. Som však toho názoru, že s Radou sme už urobili veľa kompromisov, pričom tá sa v tejto súvislosti ukázala ako veľmi neochotná pristúpiť na kompromis, a tak to bolo aj v minulosti. Diskusia totiž začína vtedy, keď začneme hovoriť o implementácii. My ako Parlament by sme tiež mali očakávať podporu zo strany Komisie, pokiaľ ide o myšlienku, že poplatky za bezpečnostnú ochranu sa budú týkať všetkých letísk. Nemali by sme zopakovať to, čo sme už urobili v iných oblastiach – či už v prípade pozemnej obsluhy alebo leteckých poplatkov –, teda umožniť výnimky týkajúce sa dvoch alebo piatich miliónov cestujúcich.

Druhá vec, ktorá je pre mňa ešte dôležitejšia, je, samozrejme, otázka zaistenia transparentnosti pre cestujúcich – kto, koľko a za čo platí – a to je jednoznačne povinnosť letísk a leteckých spoločností. To je podľa môjho názoru veľmi dôležitá vec.

Tým sa dostávam k tretiemu bodu, platbám – to je oblasť, v ktorej sú, samozrejme, vždy sporné body. Čo sa týka financovania, osobne zastávam názor, že verejná bezpečnosť by sa mala platiť z verejných finančných

prostriedkov. Robíme kompromisy už tým, že niektoré veci nechávame na takzvanú subsidiaritu. To je v tomto Parlamente vždy účinný trik a platí to aj pre Komisiu: ak nedokážete nájsť riešenie s Radou, jednoducho to nazvete otázkou subsidiarity. Osobne ma to veľmi neteší, ale taká je realita. Preto si myslím, že by sme sa aspoň mali držať toho, čo sme tu povedali, teda že osobitné opatrenia, prísnejšie opatrenia, sa musia rozhodne financovať z verejných peňazí. Poplatky za bezpečnostnú ochranu a vo všeobecnosti za bezpečnosť sa v posledných rokoch podstatne zvýšili. Tento dokument má teda aj hospodársku stránku. Teraz hovoríme o približne 30 % nákladov. Keď hovoríme o bezpečnosti a o tom, kto za ňu bude platiť, zajtra to bude mať aj hospodársku stránku. Tieto tri body sú teda pre mňa kľúčové. Dúfam, že aspoň pokiaľ ide o súčasné požiadavky, dosiahneme s Radou a Komisiou kladný výsledok.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Predkladaný právny predpis ponúka rámec na stanovenie poplatkov za bezpečnostnú ochranu letectva, ktorý je transparentný, nediskriminačný a poskytuje právo na odvolanie. Bezpečnosť letísk je zodpovednosťou členských štátov.

Cestujúci sú však tí, kto nakoniec zaplatí za bezpečnostné opatrenia prostredníctvom ceny letenky. Preto majú cestujúci nárok na samostatnú informáciu o tom, aká časť konečnej ceny letenky ide na bezpečnosť.

Smernica o poplatkoch za bezpečnostnú ochranu letectva a smernica o letiskových poplatkoch by sa mali zharmonizovať. Parlament opakovane žiadal, aby poplatky za bezpečnostnú ochranu letectva uvedené v tejto smernici používali spoločnosti a prevádzkovatelia letísk len na účely opatrení bezpečnostnej ochrany letectva. Parlament tiež žiadal transparentnosť a koreláciu bezpečnostných daní a poplatkov s cieľmi, ktoré sa presadzujú.

Členské štáty môžu uplatňovať aj prísnejšie bezpečnostné opatrenia, ich náklady však budú platiť výlučne ony. Tieto bezpečnostné opatrenia však nesmú brániť plynulému pohybu cestujúcich na letiskách. Žiaľ, najmä tu v Bruseli sme svedkami nekonečných radov, ktoré musia cestujúci vystáť, aby mohli cestovať.

Rada by som tiež spomenula zákaz brať si na palubu tekutiny. Znamená to, že je možné skonfiškovať rôzne veci. Napríklad na bruselskom letisku, žiaľ, funguje zdĺhavý postup, ktorého súčasťou sú dodatočné poplatky aj konfiškácia vecí. Je poľutovaniahodné, že tento postup nezahŕňa možnosť nechať si neskôr tieto veci poslať na adresu daného cestujúceho.

Jaroslav Paška (EFD). – (SK) Zavedenie poplatkov za bezpečnostnú ochranu vnieslo do trhu v leteckej doprave nový finančný náklad, ktorý prevádzkovateľ letísk a letecké spoločnosti okamžite a šikovne preniesli na cestujúcich.

Preto je namieste hľadať mechanizmy na ochranu cestujúcich, aby sa netransparentné pripočítavanie akejkoľvek fiktívnej hodnoty skrývajúcej sa za názov poplatku za bezpečnostnú ochranu nestalo dobre utajenou položkou pre vytváranie neoprávneného zisku prefikovaných podnikavcov v oblasti leteckej dopravy. Výška týchto poplatkov môže zodpovedať len preukázateľne vynaloženým nákladom na ochranu bezpečnosti cestujúcich.

Našou povinnosťou, vážený pán komisár, je preto zadefinovať jasné a transparentné pravidlá. Pravidlá, ktoré odstránia súčasnú anarchiu v tejto oblasti a už do budúcnosti neumožnia prevádzkovateľom zneužívať povinné opatrenie na ochranu cestujúcich na neoprávnený profit.

Treba zadefinovať pravidlá a nie zriaďovať ďalšie inštitúcie a úrady, ktoré ešte viac zaťažia doplnkovými nákladmi cestujúcich, leteckých prevádzkovateľov, ako i daňových poplatníkov.

Ak chceme, vážený pán komisár, pomôcť Európe, aby sa stala konkurencieschopnou, musíme zabudnúť na vytváranie nových úradov. V úradoch sa totiž nevytvára pridaná hodnota, ktorá umožňuje zvyšovať životnú úroveň občanov. Ďakujem za pozornosť.

Predseda júca. – Mali sme tu technický problém, takže toto vystúpenie bolo o niečo dlhšie ako jedna minúta. Hodiny však už opäť fungujú správne a azda už teraz všetko pôjde podľa stanoveného harmonogramu.

Andreas Mølzer (NI). – (DE) Vážená pani predsedajúca, pán komisár, dôsledky oblaku sopečného popola v európskom vzdušnom priestore, ktorý, ako vieme, spôsobil zrušenie tisícov letov, sú dobrým príkladom toho, prečo je bezpečnostná ochrana letectva dôležitá. Už teraz je tu rozsiahla polemika o tom, kto by mal pokryť vzniknuté náklady – kto by mal, takpovediac, platiť za prírodnú katastrofu – a do akej miery sú obmedzenia oprávnené. Kým si nad tým budú ministri dopravy lámať hlavu, musíme rozhodnúť, ktoré náklady súvisiace s protiteroristickými bezpečnostnými nariadeniami, ktoré sú čoraz reštriktívnejšie, možno preniesť na cestujúcich. Koniec koncov, náklady na úlohu, ktorú má vykonávať štát, teda udržiavanie verejnej bezpečnosti, nemožno len tak jednoducho preniesť na občanov. Riziku nesystematického nárastu počtu

telesných skenerov a iných viac menej smiešnych bezpečnostných opatrení môžeme predísť len vtedy, ak budú samotné krajiny musieť prevziať finančnú zodpovednosť za prísne bezpečnostné opatrenia, ktoré boli predpísané.

Zatiaľ čo my sa stále trápime s dohodou SWIFT, USA uzatvárajú v mene boja proti terorizmu dohody o výmene údajov o cestujúcich s Európskou komisiou a s rôznymi leteckými organizáciami. Navyše sa v tejto diskusii dostala do pozadia skutočnosť, že nedostatok pracovníkov riadenia letovej prevádzky a ich rastúce pracovné zaťaženie by mohli mať na bezpečnosť letectva katastrofálne dôsledky. Od liberalizácie v 90. rokoch a vízie jednotného európskeho vzdušného priestoru sa zdá, že v popredí záujmu sú predovšetkým náklady a už menej bezpečnosť. Je zrejmé, že oblak popola len oddialil ohlásený štrajk pilotov. Jeden by teda mohol ironicky poznamenať, že letectvo sa azda nedostane z jednej chaotickej situácie do ďalšej.

Christine De Veyrac (PPE). – (FR) Vážená pani predsedajúca, aj ja chcem zablahoželať nášmu spravodajcovi pánovi Leichtfriedovi za jeho text a za ducha spolupráce na tejto veci. Podporujem najmä jeho návrhy týkajúce sa financovania bezpečnostnej ochrany letectva, pretože o nej tu teraz diskutujeme, nie o bezpečnosti leteckej dopravy.

Náš výbor dlhé roky bojoval za uznanie zásady, že najprísnejšie bezpečnostné opatrenia by mali financovať členské štáty, a v tomto bode plne podporujem nášho spravodajcu. Bezpečnosť sa v skutočnosti netýka len cestujúcich, ale všetkých občanov, a je zodpovednosťou štátov podniknúť protiteroristické opatrenia.

Je preto neobhájiteľné, aby náklady na bezpečnostné opatrenia na letiskách a na palubách lietadiel niesli len cestujúci v leteckej doprave, najmä keď bezpečnostné opatrenia týkajúce sa dopravných prostriedkov ako vlaky a lode financujú štáty podľa vhodnosti, či už úplne alebo čiastočne. Preto si myslím, že musíme predstúpiť pred Radu a až do trpkého konca brániť pozmeňujúci a doplňujúci návrh 32 správy prijatej Výborom pre dopravu a cestovný ruch.

Stručne by som chcela upozorniť ešte na jeden bod. Hoci podporujem pokrok, ktorý tento text prinesie v oblasti nediskriminácie a transparentnosti, nemyslím si, že cieľom tejto smernice je zaviesť jednotný a rovnaký systém poplatkov za bezpečnostnú ochranu v Európe.

Pri rešpektovaní spoločných pravidiel musí byť členským štátom dovolené zachovať si svoje súčasné systémy vyberania poplatkov. V štátoch ako Španielsko, Taliansko alebo Francúzsko schvaľujú poplatky parlamenty a v týchto prípadoch musí ako nezávislý úrad pre dohľad pôsobiť orgán zodpovedný za vyšetrovanie odvolaní na súd. Toto je predmetom pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu 40, ktorý, dúfam, mnohí z vás pri hlasovaní podporia.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Vážená pani predsedajúca, napriek ťažkostiam, ktoré sa tento týždeň kruto ukázali v súvislosti s momentálne neexistujúcim jednotným európskym vzdušným priestorom a, čo je dôležitejšie, neexistujúcim ozajstným a jediným orgánom, ktorý by riadil a spravoval tento jednotný vzdušný priestor, sa krok za krokom posúvame bližšie k cieľu, ktorý sme si stanovili. Tento text by mal byť ďalším nástrojom, ktorý nám na tejto ceste pomôže.

Poznám vytrvalosť spravodajcu pána Leichtfrieda, ktorému blahoželám k jeho práci a tiež k jeho mimoriadnej citlivosti v otázkach leteckej dopravy a sociálnych otázkach. V tomto prípade sa však obávam, že sa možno stávame obeťou určitej naivity a maximalizmu a že tým, že hľadáme dokonalosť, riskujeme, že nedosiahneme ten najlepší výsledok.

Hoci úplne súhlasím s vytvorením spoločného systému vrátane nezávislého úradu pre dohľad s možnosťou prevziať spravodlivé a transparentné právomoci v súvislosti s poplatkami, pričom mám na zreteli aj environmentálne a sociálne kritériá, ochranu cestujúcich atď., stále si myslím, že niektoré aspekty tu chýbajú, a chcela by som, aby ich Komisia objasnila. Mám na mysli napríklad to, o čom práve hovorila pani De Veyracová. Nevidím jednoznačné uznanie systému, ktorým národný parlament hlasuje o poplatkoch prostredníctvom parlamentnej dohody, pretože to je orgán, ktorý ich musí uplatňovať. Mám tiež ťažkosti predstaviť si – a chcela by som, aby to Komisia objasnila –, do akej miery môže byť tento text životaschopný vzhľadom na rozdielny pohľad Rady a, čo je dôležitejšie, vzhľadom na súlad, alebo podľa môjho názoru skôr jeho nedostatok, medzi týmto textom a všeobecnou smernicou o letiskových poplatkoch.

Vzhľadom na veľkú neistotu a nezhody, pokiaľ ide o to, kto za túto bezpečnosť zaplatí – a priznávam, že ide o verejnú bezpečnosť –, si myslím, že musíme jasne povedať, že keď hovoríme o tom, že platí budú členské štáty, vo všeobecnosti vlastne zaplatí verejnosť. Keď hovoríme o členských štátoch, znie to ako

abstraktná osoba, ale nie je to tak: je to aj každý jeden z nás, cestujúcich občanov. Mám preto strach, že nakoniec uvidíme len veľmi malý pokrok.

Chcela by som preto, aby Komisia vyjadrila svoje stanovisko v súvislosti s tým, ako vidí budúcnosť tohto textu.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Je pravda, že letecká doprava je najbezpečnejšia forma dopravy. Letecké incidenty s celosvetovými dôsledkami, ako napríklad ten, ktorý sa stal pred 10 dňami, či chaos spôsobený výbuchom sopky, nás však stavajú pred problém celého bezpečnostného reťazca v odvetví leteckej dopravy. To zahŕňa letiská, letecké spoločnosti, kontrolné veže, lietadlá, posádku i cestujúcich. Tieto veci musia byť mimoriadne úzko prepojené a musí existovať otvorená komunikácia.

Cestujúcich zaujíma iba ich cesta a pohodlie a nedokážu pochopiť potrebu bezpečnostných opatrení bez ohľadu na to, či sú benevolentné alebo prísne, a dokonca ani náklady, ktoré si vyžadujú, pokiaľ si neuvedomia význam takých dramatických a tragických udalostí, aké sa odohrali 11. septembra 2001. Hrozba terorizmu, chyba pilota, technické poruchy, nedorozumenie medzi pilotom a kontrolnou vežou a nepredvídané poveternostné podmienky sú všetko faktory, s ktorými treba počítať, a musia sa prijať prísnejšie opatrenia s cieľom uplatňovania nariadení v duchu a podľa zákona.

Súhlasím s prijatím mimoriadnych opatrení v prípade situácií, ktoré som spomenul. Tieto opatrenia však musia byť transparentné. Cestujúci majú právo na bezpečné cestovanie, ktoré im musí byť zaručené, a rovnako majú právo dozvedieť sa pravdu. Bohužiaľ, komunikácia a transparentnosť sú tie vlastnosti odvetvia bezpečnostnej ochrany letectva, ktoré sa musia naľahavo zlepšiť. Je to úloha pre letiská a letecké spoločnosti, ktoré sa musia stať otvorenejšími a transparentnejšími. Na druhej strane si cestujúci musia uvedomiť, že bezpečnostné opatrenia uplatňované na letiskách a na palubách lietadiel sú bez ohľadu na ich prísnosť predovšetkým a len v ich záujme.

Thomas Ulmer (PPE). – (DE) Vážená pani predsedajúca, pán komisár, dámy a páni, v prvom rade by som chcel poďakovať pánovi Leichtfriedovi za vynikajúcu správu, ktorá obsahuje dobré a udržateľné návrhy.

Koniec koncov, o čo vlastne ide? Ide o posilnenie transparentnosti, ochrany spotrebiteľa, bezpečnosti a koordinácie, ako aj o kontrolu kvality. Neodporúčal by som však vytvárať nový orgán, ktorý by sa týmito otázkami zaoberal. Na subsidiaritu v správe sa pozerám kladne a rozhodne by sa mala zachovať. Veľmi dôležité je pre mňa aj to, aby sa jasne rozlišovalo medzi daňami a poplatkami, pričom všetky povinnosti vlády – či už ide o odoberanie odtlačkov prstov, fotografovanie, povinnosti polície, boj proti terorizmu alebo niečo podobné – musia byť jednoznačne financované prostredníctvom daní a nie poplatkov spotrebiteľov. Ak budú mať potom jednotlivé štáty skutočný záujem prijať bezpečnostné opatrenia nad tento rámec, myslím si, že by mali mať aj povinnosť niesť príslušné náklady. Ak nejaká vláda nariadi bezpečnostné opatrenia, musí za ne aj zaplatiť. Myslím si, že v prípade technickej alebo osobnej bezpečnosti je to iné – tu sa určite môžu náklady preniesť na cestujúceho za predpokladu, že ich účel bude jasne deklarovaný.

Stojí však za povšimnutie, že v hodnotení vplyvu, ktoré nám predložila Komisia, sa hovorí o sume približne 0,1 % z celkovej ceny letenky určenej na tieto opatrenia. Nemali by sme teda začínať príliš vysoko.

Som presvedčený, že prinášame udržateľný kompromis, a to aj s Nemeckou spolkovou republikou, ktorá má k oblasti subsidiarity značné výhrady. Dúfam, že konečný výsledok bude veľmi blízky nášmu návrhu.

Zuzana Roithová (PPE). – (CS) Hoci plne podporujem tento návrh, pretože výrazne zvyšuje transparentnosť sadzieb a výpočtov bezpečnostných poplatkov pre všetkých európskych spotrebiteľov, ktorí využívajú leteckú dopravu, som prekvapená, že v tejto dôležitej oblasti nie je väčšia harmonizácia. Znepokojuje ma, že z dôvodu dominantného postavenia niektorých letísk budú cestujúci platiť neprimerane vysoké bezpečnostné poplatky bez priameho vplyvu na úroveň, rýchlosť a kvalitu bezpečnostných opatrení pri registrácii.

Komisia mala byť vo svojej hodnotiacej správe dva roky po vstupe tejto smernice do platnosti omnoho odvážnejšia a mala navrhnúť jednotnú a záväznú metódu výpočtu bezpečnostných poplatkov v celej EÚ.

Úplne súhlasím s požiadavkou, aby prísnejšie bezpečnostné opatrenia, napríklad telesné skenery, financoval štát a nie cestujúci, najmä keď stále pokračuje diskusia o ich potrebnosti a spojených zdravotných rizikách. V neposlednom rade ma znepokojuje interpretácia ustanovení o poplatkoch za náklady na bezpečnostné opatrenia, ktoré nevykonávajú letiská, ale priamo letecké spoločnosti. Tieto náklady by totiž naopak mohli byť účtované cestujúcim, čo podľa môjho názoru znamená potenciálne riziko zneužitia v podobe predraženia leteniek.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Vážená pani predsedajúca, pán Leichtfried má pravdu. Náklady na zvýšenie bezpečnosti by v konečnom dôsledku mali zaplatiť členské štáty. Koniec koncov, cestujúci a všetci občania už platia členským štátom za svoju bezpečnosť vo všeobecnosti.

Štát nemôže svojim občanom jednoducho povedať, že dostanú presne to, za čo zaplatili. Jeho povinnosti siahajú ďalej, pretože štát nie je len ďalším poskytovateľom služieb motivovaným výlučne ziskom. Pripomínam vám túto jednoduchú pravdu, pretože napriek tejto zásade sú to nakoniec cestujúci a nie ich štáty, kto platí účty za zvýšenú vzdušnú bezpečnosť, ako správne poznamenal spravodajca.

Často navyše dochádza k tomu, že zvýšenú bezpečnosť, za ktorú si cestujúci platia prostredníctvom zvýšených poplatkov, ani neposkytuje štát, ale subdodávateľské súkromné spoločnosti, ktoré často neberú ohľad na cestujúcich a ich práva, pričom sa radi odvolávajú na utajenie týkajúce sa bezpečnostných záležitostí vo všeobecnosti. To jednoducho musí skončiť.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Vážená pani predsedajúca, vzhľadom na to, že otázka poplatkov za bezpečnostnú ochranu letectva v EÚ sa riešila veľmi rozdielnymi spôsobmi, myslím si, že je v tomto prípade dôležité uplatňovať objektívne kritériá. Veľmi rozumné by bolo zobrať za základ hodnotenia kombináciu počtu cestujúcich a maximálnej hmotnosti pri odlete. Je však dôležité, aby existovala jasná súvislosť medzi vybraným bezpečnostným poplatkom a službami, ktoré sa skutočne poskytujú. Je dôležité definovať samotnú bezpečnostnú ochranu letectva a musíme tiež presne vedieť, za čo platíme. Presný spôsob, akým sa budú vypočítavať bezpečnostné poplatky, musí byť zrozumiteľný. Otvorene sa musia poskytovať informácie o výške poplatkov a o tom, čo zahŕňajú. Transparentnosť je tu nevyhnutná. Na to však potrebujeme nezávislé regulačné orgány, ktoré budú schopné rýchlo a účinne zakročiť proti prípadnému narušeniu hospodárskej súťaže.

Andris Piebalgs, člen Komisie. – Vážená pani predsedajúca, táto rozprava o bezpečnostnej ochrane letectva bola fascinujúca a ukázala, že každý máme v tejto oblasti vlastné skúsenosti.

Ja som napríklad prišiel o všetok syr, ktorý som si chcel zobrať, pretože bol „natierateľný“. Považoval som to za neprimerané, v každom prípade sa však domnievam, že sme celý systém vylepšili. Návrh Komisie ide o krok ďalej, pretože tam, kde je bezpečnosť, sú aj poplatky, pričom prvým pravidlom je transparentnosť. Správa a návrh Komisie sa navzájom posilňujú.

Čo sa týka otázky, kto by mal vyberať poplatky, myslím si, že najlepšou cestou je stále subsidiarita, pretože v konečnom dôsledku nebudú platiť členské štáty, ale občania. Jedinou otázkou je, či by mali platiť všetci daňovní poplatníci alebo len cestujúci.

Odpoveď nie je jednoduchá, myslím si však, že aspekt subsidiarity v našom návrhu je v súlade so súčasnými postupmi bezpečnostnej ochrany letectva.

Parlament ide ešte o krok ďalej, keď sa zaoberá celým odvetvím bezpečnostnej ochrany letectva. Uvidíme, kam táto diskusia povedie. Som presvedčený, že Komisia predložila veľmi rozumný návrh, a som veľmi rád, že Parlament ho vo výraznej miere prijal a ako zvyčajne ide ešte o niečo ďalej ako návrh Komisie. Domnievam sa, že načasovanie a zameranie tohto návrhu sú správne.

Jörg Leichtfried, spravodajca. – (DE) Vážená pani predsedajúca, som trochu zahanbený toľkou chválou, takže budem stručný. Chcem však v každom prípade využiť príležitosť a poďakovať spravodajcom a tieňovým spravodajcom, ktorí na tom spoločne usilovne pracovali: pánovi Zasadovi, pani Hennisovej-Plasschaertovej, pani Lichtenbergerovej a pánovi Kohlčíkovi. Na tejto záležitosti sme usilovne pracovali takmer rok. Takto si predstavujem európsku politiku, nie ako fórum pre spory, ktoré sú len divadlom, za ktoré ju možno považujú niektorí kolegovia poslanci.

Po druhé, chcem sa obrátiť na Radu s výzvou. Výbor pre dopravu a cestovný ruch je naozaj veľmi priateľským výborom, ktorý pracuje a debatuje vecným spôsobom, a v tomto duchu sme v súvislosti s týmto zákonom vyšli Rade mimoriadne v ústrety. Od začiatku sme boli ochotní prijať kompromis. Chcem však upozorniť Radu, aby sa nezahrávala s ohňom. Keď ste ochotní prijať kompromis, potom musíte mať možnosť očakávať kompromis aj od vašich oponentov alebo partnerov.

Ak teraz Rada nechce v žiadnom prípade vyjsť Európskemu parlamentu v ústrety, potom sa zmení aj postoj tohto výboru. Nie je to len môj názor. Od viacerých kolegov som už počul, že ak Rada nie je ochotná vyjsť nám v ústrety, potom budeme diskutovať aj o telesných skeneroch úplne odlišným spôsobom a možno tiež nebudeme ochotní vyjsť Rade v ústrety. To je niečo, čo nie je vo všeobecnom záujme tejto veci a čo sa rozhodne nesmie stať. Preto vyzývam Radu a členské štáty, aby sa v tejto veci pohli dopredu. Teraz máme

Lisabonskú zmluvu. Rada aj členské štáty musia v tejto veci urobiť krok vpred, lebo v opačnom prípade budeme možno opäť počuť: Poďme opäť SWIFTovať!

Predseda júca. – Rozprava sa skončila.

Hlasovanie sa uskutoční počas nasledujúceho plenárneho zasadnutia v Bruseli.

Písomné vyhlásenia (článok 149)

Nessa Childers (S&D), písomne. – Pána Leichtfrieda treba pochváliť za dôkladnú a presvedčivú správu, ktorá riešila účinne mnohé otázky, ktoré zostali otvorené v dokumente Komisie. Je tu však niekoľko otázok, ktoré zostali nezodpovedané, a tieto otázky musíme vnímať v novom kontexte predĺženého uzatvorenia európskeho vzdušného priestoru. Letecký priemysel príde o viac ako 1 miliardu EUR v dôsledku oblaku sopečného popola, preto musí EÚ konať rýchlo a rozhodne s cieľom zmierniť finančný úder, ktorý zasiahol letecký priemysel. Hoci pánovi komisárovi Almuniovi treba zatlieskať za jeho dnešné priaznivé poznámky v súvislosti s krízou, aj my ako poslanci Európskeho parlamentu máme prostredníctvom tejto správy príležitosť pomôcť odvetviu, ktoré je za posledných desať rokov už tretíkrát na kolenách. Tento Parlament a naši kolegovia v Európskej rade a Komisii by mali začať uvažovať o štátnom financovaní navrhovaných bezpečnostných nákladov, a to najmä v prípade, že nebude prekročená spodná prahová hodnota pre počet cestujúcich. Tieto opatrenia síce neboli populárne pred minulotýždňovou erupciou, dnes sme však v situácii, keď sa každá nevyužitá príležitosť poskytnúť pomoc leteckému priemyslu môže ukázať ako osudná.

Debora Serracchiani (S&D), písomne. – (IT) Vážená pani predsedajúca, dámy a páni, chcem poďakovať pánovi Leichtfriedovi za vynikajúcu prácu na správe o poplatkoch za bezpečnostnú ochranu letectva, ktorá sa okrem iných aspektov venuje aj jednému dôležitému bodu: ochrane spotrebiteľa a právam cestujúcich.

Musia existovať jasné a transparentné pravidlá, pretože ak budú letecké spoločnosti účtovať cestujúcim zvýšené poplatky za bezpečnostné opatrenia, tieto informácie sa podľa môjho názoru musia sprístupniť, aby sa zaistilo, že cestujúci nezostanú bez peňazí.

Domnievam sa, že je len správne, aby sa na konzultáciách zúčastnili aj organizácie na ochranu spotrebiteľov, aby tak získali prehľad o cenách bezpečnostných opatrení, ktoré potom môžu porovnať s cenami leteniek. Len takto bude možné zaručiť väčšiu transparentnosť a poskytovanie informácií cestujúcim.

19. Základné usmernenia Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (prepracované znenie) (rozprava)

Predseda júca. – Ďalším bodom programu je správa pána Simpsona v mene Výboru pre dopravu a cestovný ruch o návrhu rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (prepracované znenie) (COM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)) (A7-0030/2010).

Keďže pán Simpson nemohol prísť, v jeho mene vystúpi pán El Khadraoui.

Saïd El Khadraoui, zastupujúci spravodajcu. – Vážená pani predsedajúca, predseda Výboru pre dopravu a cestovný ruch pán Simpson sa k nám dnes nemohol pripojiť, preto ma požiadal, aby som prečítal jeho vyhlásenie.

Zámerom prepracovaného znenia základných usmernení pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete je spojiť jednotlivé zmeny a doplnenia, ktoré boli v minulosti prijaté k týmto usmerneniam, a začleniť pozmeňujúce a doplňujúce návrhy, ktoré zohľadňujú rozšírenie EÚ na 27 členských štátov.

Aby sme trochu osvetlili pozadie tejto správy, základné usmernenia upravujú rozvoj transeurópskej dopravnej siete. Cieľom je vytvoriť postupne do roku 2020 sieť, ktorá vznikne integráciou sietí pozemnej, námornej a leteckej dopravnej infraštruktúry v celej Únii.

Vráťme sa teraz k predloženej správe, ktorá je, prísne vzaté, kodifikáciou legislatívneho textu, ale keďže Komisia vykonala určité drobné zmeny v prílohe, musela to urobiť prostredníctvom postupu prepracovaného znenia. Zmeny v prílohe sa týkajú opravy pôvodných chýb, ktoré vznikli počas pristúpenia desiatich nových členských štátov v roku 2004. Tieto zmeny sa netýkajú aktualizácie máp ani žiadnych zásadných zmien.

Dve zmeny, ktoré do správy začlenil spravodajca, sa týkajú drobných úprav v odôvodneniach a určitých technických korekcií máp. Je to v súlade so zmenami, ktoré vykonala Rada, a v súlade s úpravou základných usmernení.

Rada aj pán Simpson ako spravodajca s podporou Výboru pre dopravu a cestovný ruch prijali v súlade s odporúčaním Komisie rozhodnutie nevykonať v základných usmerneniach žiadne zásadné zmeny. Spravodajca si však uvedomuje, že Skupina zelených znovu predložila vlastné pozmeňujúce a doplňujúce návrhy, ktorých cieľom je aktualizovať spojenie medzi mestom Mníchov a mníchovským letiskom. Napriek tomu by chcel zopakovať, že zmeny, ktoré v tejto správe robíme, sa týkajú opravy textu a nie jeho aktualizácie.

Cieľom prepracovaného znenia je uviesť všetko do poriadku pred podstatnou revíziou základných usmernení, ktorá sa uskutoční začiatkom roka 2011. V rámci prípravy na zásadnejšie zmeny, ktoré sa uskutočnia na budúci rok, je dôležité zabezpečiť jednoznačnosť základných usmernení. Všetci nedočkavo očakávame podstatnú revíziu týchto usmernení a možnosť ďalšieho rozvoja transeurópskej dopravnej siete, ale na to, aby sme sa dostali do tejto fázy, treba napraviť súčasné právne predpisy, čo sme tu práve urobili.

Andris Piebalgs, člen Komisie. – Vážená pani predsedajúca, veľmi pekne ďakujem rečníkovi a spravodajcovi. Usilovali sme sa presne o to, takže k tomuto bodu nemám čo dodať, pretože sa domnievam, že hovorí presne to, o čo ide.

Sústredím sa len na uvedenie rozsiahlu revíziu a na to, kde sa v súvislosti s ňou nachádzame, pretože je dôležité vnímať ju ako proces. Na základe zelenej knihy z apríla 2009 Komisia začala verejné konzultácie, v rámci ktorých dostala viac ako 300 odpovedí, a zriadila šesť skupín expertov, ktoré pomáhajú spracovať výsledky konzultácií do návrhu novej politiky.

Vo veľmi krátkom čase bude kolégiu predložený návrh vo forme dokumentu, ktorý načrtne metodológiu na vytvorenie novej transeurópskej dopravnej siete. Očakávame, že tento návrh by mohol byť kolégiu predložený 5. mája.

Táto metodológia bude potom určite predložená Parlamentu a Rade. Komisia následne pripraví návrhy týkajúce sa novej transeurópskej dopravnej siete a jej financovania.

Očakávame teda, že tieto návrhy budeme môcť v kolégiu prijať v prvej polovici roku 2011. Som veľmi vďačný Parlamentu za to, že chápe nutnosť drobných zmien, a v najbližších mesiacoch sa teším na našu rozsiahlu a dôkladnú diskusiu o nových návrhoch týkajúcich sa transeurópskej dopravnej siete.

Sergio Paolo Francesco Silvestris, v mene poslaneckého klubu PPE. – (IT) Vážená pani predsedajúca, pán komisár, dámy a páni, rád by som poďakoval tým poslancom, ktorí na základe informácií spravodajcu a tieňových spravodajcov umožnili rýchle ukončenie parlamentného procesu týkajúceho sa tejto záležitosti. Upustili od predloženia pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov, ktoré boli síce prijateľné z hľadiska obsahu, ale boli by prekážkou prijatia tohto kodifikačného textu.

Teraz môžeme Komisii poskytnúť základ na plánovanie transeurópskej dopravnej siete na ďalšie desaťročie. V osobitnom úsilí skrátiť časový rozsah sa spravodajcovia hneď po prevzatí tejto záležitosti dohodli, že sa nebudú predkladať pozmeňujúce a doplňujúce návrhy, ktoré neboli dohodnuté s Radou. Výbor pre dopravu a cestovný ruch schválil technické úpravy, ktoré preskúmali právne služby Parlamentu a Rady, a Rada vyhlásila, že môže záležitosť uzavrieť v prvom čítaní, ak budeme hlasovať v tomto zmysle, čo je úplne prijateľné.

Tých niekoľko zmien, ktoré vykonal Výbor pre dopravu a cestovný ruch, je v súlade s týmto cieľom a podľa mňa vhodných a užitočných z hľadiska súdržnosti a presnosti konečného znenia textu. Podporujem preto predložené pozmeňujúce a doplňujúce návrhy, nepovažujem však teraz za vhodný pozmeňujúci a doplňujúci návrh, ktorý predložila Skupina zelených/Európska slobodná aliancia a ktorý už bol zamietnutý hlasovaním vo Výbore pre dopravu a cestovný ruch.

Hoci obsah tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu – čiže úprava mapy týkajúcej sa mníchovského letiska – je prijateľný, bude možnosť predložiť ho znova počas revízie transeurópskej dopravnej siete, ktorá by sa mohla uskutočniť dokonca už do leta, keďže práca Európskej komisie rýchlo napreduje.

Silvia-Adriana Țicău, v mene skupiny S&D. – (RO) Tento technický dokument umožňuje aktualizáciu prílohy 1 zaradením máp všetkých členských štátov a zmenu cieľového termínu na rok 2020. Dôkladná diskusia o aktualizácii zoznamu projektov transeurópskej dopravnej siete je plánovaná na koniec roka. Tento zoznam by mal zahŕňať vybudovanie námorných koridorov v Čiernom mori, cestné spojenia s Moldavskou

republikou a Ukrajinou, ako aj rozšírenie súčasných prioritných projektov 6 a 17 na dobudovanie vysokorýchlostnej železničnej trate do miest Bukurešť a Konstanca.

Výbuch sopky na Islande nás upozornil na nedostatky európskeho systému dopravy. Európska únia mala mať účinný systém presmerovania cestujúcich na iné formy dopravy. Absolútne nevyhnutné je vybudovať transeurópsku dopravnú sieť tak, aby vysokorýchlostné železničné trate neslúžili len všetkým hlavným mestám členských štátov, ale aj ďalším veľkým európskym mestám. Ďalším čoraz významnejším hľadiskom je rozvoj dopravy na vnútrozemských vodných cestách a rozvoj európskych námorných koridorov.

Eva Lichtenberger, v mene skupiny Verts/ALE. – (DE) Vážená pani predsedajúca, na tomto plenárnom zasadnutí sa zaoberáme témou transeurópskych sietí, ktorou by sme sa mali zaoberať ešte viac. Máme tu teraz prepracované znenie a niektorí ľudia – napríklad pán Silvestris – sú prekvapení, že zelení predložili pozmeňujúce a doplňujúce návrhy týkajúce sa zmien zoznamu transeurópskych sietí alebo jeho časti.

Títo ľudia nesmú zabúdať, že náš návrh sa týka osobitného prípadu. Ide o prípad, keď samotný členský štát povedal, že táto časť transeurópskych sietí je len privádzačom, a preto pre nás už nebude mať význam. Túto známu letovú trasu – hovorím teraz ako pán Stoiber, myslím si, že je to nákazlivé a dosť nebezpečné – už nechceme vybudovať. Ak to tak mám povedať, vybudoval by sa privádzač k mníchovskému letisku. Toto je teda dôvod, prečo sme predložili náš pozmeňujúci a doplňujúci návrh.

Vo všeobecnosti si však tiež myslím, že by sme mali k revízii transeurópskych sietí pristupovať s mimoriadnou starostlivosťou a mali by sme zväziť skutočnosť, ktorá je pre mňa mimoriadne dôležitá. Existuje štúdia istého Holanďana, ktorú rada poskytnem pánovi komisárovi, keď je už tu, a ktorá je podľa mňa veľmi podstatná pre nadchádzajúcu diskusiu, keďže z nej vyplýva, že náklady veľkých projektov – pričom veľmi často pôjde práve o veľké projekty – sa spravidla podhodnocujú v priemere o 45 % a ich výhody sa vždy preceňujú, keďže je to potrebné na to, aby sa projekt uskutočnil. To znamená, že musíme úplne prehodnotiť odhad nákladov na transeurópske projekty, a chcela by som vás vyzvať, aby ste to urobili. Našou povinnosťou je podať našim občanom správne a jasné informácie.

Jaroslav Paška, za skupinu EFD. – (SK) Zadefinovanie transeurópskych dopravných sietí je základným krokom k zlepšeniu dopravnej obsluhy obytných a výrobných štruktúr Európy.

Zatiaľ čo na severe, západe a juhu Európy železnice a cesty končia v prímorských prístavoch, na východe majú cesty a železnice obrovský potenciál pokračovať na východ cez celú Áziu až k brehom Pacifiku.

Ázijské krajiny – Čína, Japonsko, India zažívajú významný hospodársky rast a stávajú sa významnými obchodnými partnermi pre európske spoločnosti. Preto treba popri budovaní vnútornej európskej dopravnej štruktúry otvoriť aj dopravné cesty na východ.

Veď širokorozchodná železničná trať z Vladivostoku prichádza až po hranice Európskej únie v Čiernej nad Tisou. Je pripravený projekt, ako by táto trať mala pokračovať do Viedne, pripojiť sa k Dunaju, k prístavu a, samozrejme, napojiť sa na európsku sieť.

Myslím, že aj takéto projekty by bolo v nadchádzajúcom období veľmi významne podporiť. Ďakujem.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Vážená pani predsedajúca, áno, radšej dávam prednosť označeniu „nezávislý“. Napriek tomu, že teraz hovoríme len o prepracovanom znení základných usmernení, chcel by som využiť príležitosť a zmieniť sa o projekte, ktorý je pre Rakúsko mimoriadne problematický. Tunel cez horský masív Brenner je súčasťou vysokorýchlostnej železničnej osi z Berlína do Palerma a programu transeurópskej dopravnej siete a má prechádzať pod osou smerujúcou z Innsbrucku do Bolzana.

Súčasný stav je taký, že EÚ ponecháva Rakúsko, Tirolsko, severné Taliansko a tiež južné Nemecko v neistote a hrozí, že tunel sa stane čiernou dierou pre miliardy eur. Pôvodný odhad nákladov vo výške 4,5 miliardy EUR z roku 2002 bol odvtedy dávno prekročený a odborníci očakávajú vyššie stavebné náklady niekde na úrovni 16 miliárd EUR. Okrem toho ešte stále nebolo objasnené financovanie. V zásade majú projekt čiastočne financovať príslušné členské štáty a čiastočne EÚ. EÚ však odmieta prijať právne záväzný prísľub na obdobie po roku 2013, čím necháva uvedené krajiny v stave neistoty.

To však nie je všetko. Na zabezpečenie plného využitia tunela je, samozrejme, potrebné vybudovať aj primerané privádzacie trate. Príslušná zberná oblasť siaha od Mníchova na severe po Veronu na juhu a financovanie v tejto súvislosti je úplne nejasné, a to aj pokiaľ ide o taliansku stranu. Moja požiadavka preto znie, že pri začatí projektov transeurópskej siete sa nesmie stať, aby tieto projekty neboli niektorou zo strán

dostatočne naplánované, čo by viedlo k tomu, že náklady by museli uhradiť príslušné členské štáty. EÚ musí akceptovať najmenej 50 % nákladov a plánovanie a príslušby musia byť pripravené dostatočne rýchlo.

Werner Kuhn (PPE). – (DE) Vážená pani predsedajúca, pán komisár, dámy a páni, tieto usmernenia pre rozvoj transeurópskych dopravných sietí spočiatku znejú veľmi technicky. Spravodajca pán Simpson však už upozornil na to, že sú, samozrejme, nevyhnutné z hľadiska budúceho hospodárskeho rozvoja v Európe.

Cesty sú tepnami nášho hospodárstva. Na tom sa všetci zhodneme. Musíme tiež opakovane uznať, že Európa ako hospodárske a obchodné centrum súťaží s ďalšími veľkými hospodárskymi a obchodnými centrami, a to Amerikou a juhovýchodnou Áziou. Preto je nevyhnutné, aby sme vybudovali systémy vnútrozemskej dopravy pre domáci trh a na druhej strane zároveň, samozrejme, prepojili vývoznú kapacitu Európy s rozvojom transeurópskych sietí a pokračovali v ich ďalšom posilňovaní.

Účelom dopravných tepien je prevziať vznikajúcu dopravu, premiestniť ju do cieľa dopravy a v konečnom dôsledku ju preniesť k zákazníkom. Samozrejme, v tejto súvislosti je veľmi dôležité, že rozvoj hlavných dopravných osí má tiež zabezpečiť dostupnosť príslušnej oblasti, zohráva teda úlohu aj z hľadiska hospodárskeho rozvoja, a na to skutočne nesmieme zabúdať. Európa je kontinentom s veľmi dlhým pobrežím a veľmi veľkými prístavmi a tieto prístavy je potrebné prepojiť – v tejto súvislosti je mobilita nevyhnutná. Nesmieme však jednoducho zaujať prístup riešenia na poslednú chvíľu. Musíme tiež pracovať nákladovo účinným spôsobom, ktorý bude udržateľný a ústretový z hľadiska životného prostredia. To bude v budúcnosti mimoriadne dôležité.

Absolútne kľúčová bude otázka, či dokážeme zmeniť severojužné a východozápadné spojenia, ktoré v súčasnosti existujú v systémoch železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy, na skutočnú sieť, pretože musíme uznať, že tu existujú nedostatky, ktoré treba prekonať. V tejto súvislosti, samozrejme, existujú určité veci, ktoré sa musia zohľadniť. Pokiaľ ide o najdlhšiu transeurópsku os z Palerma do Berlína, tá by sa mala ďalej predĺžiť cez Rostock smerom do Škandinávie. Tieto veci budeme musieť v budúcnosti zohľadniť.

(Predsedajúca prerušila rečníka.)

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Vážená pani predsedajúca, text, ktorým sa dnes zaoberáme, aktualizuje a konsoliduje postup na vytvorenie transeurópskych sietí a pripravuje nás na definitívne otvorenie predposlednej a poslednej fázy revízie v Európe, ktorá teraz pozostáva z 27 členských štátov, je bohatšia a priestorovo zložitejšia a má nové inovatívne potreby v oblasti mobility.

Výkonná agentúra pre transeurópsku dopravnú sieť je už takmer plne funkčná, máme takmer všetkých koordinátorov pre koridory a dúfame, že čoskoro budeme mať aj tých zostávajúcich, aby mohli presadzovať koridory, ktoré potrebujeme.

Naši susedia, predovšetkým v Stredozemí, majú tiež obrovské očakávania týkajúce sa týchto sietí, ako aj ich vlastných sietí. S potešením očakávame predloženie oznámenia, ktoré nám Komisia prisľúbila v súvislosti s metodológiou a ktoré bude doplnkom konzultácií a diskusií, skôr než sa pustíme do jednej z najpútavejších úloh nášho Výboru pre dopravu a cestovný ruch.

Sieť mobility a súdržnosti sa mení na skutočnosť a po prvýkrát spojí spoločný priestor 27 členských štátov EÚ integrovaným a dynamickým spôsobom. V rámci tejto siete sa určia základné uzly – prístavy, letiská a logistické centrá – a prekonajú prekážky v podobe hraníc. Jej súčasťou bude okrem iného – a to si dovoľím povedať – prekonanie strednej historickej bariéry Pyreneí prostredníctvom nízkoúrovňového tunelu. Dosiahne sa tak plán týkajúci sa budúcnosti Európy 21. storočia, ktorý je taký presvedčivý, že si zabezpečí potrebné finančné prostriedky.

To je naša úloha, ale teraz budeme skromnejší a obmedzíme sa na schválenie tejto prvej opravnej legislatívnej úlohy, ku ktorej by som nášmu predsedovi pánovi Simpsonovi rada zablahoželala.

Michael Cramer (Verts/ALE). – (DE) Vážená pani predsedajúca, dámy a páni, do týchto usmernení by nemal byť zaradený systém Transrapid. Tento systém sa nehodí do európskej krajiny. Rozdiely medzi súčasnými systémami neznižuje, ale zvyšuje. Zaplatili sme miliardy na vytvorenie jednotného systému a tu sa na vnútroštátnej úrovni vynakladajú miliardy, ktoré sú v rozpore s týmto systémom. To nesmieme dovoliť.

Hoci Európsky parlament predtým vystúpil proti systému Transrapid, v roku 1996 sa tento systém nečakane znovu objavil vo forme projektu spojenia Berlína a Hamburgu. Potom zrazu znova zmizol – a nikto nevie prečo. V roku 2004 sa rovnako nečakane objavila trať systému Transrapid medzi mníchovským letiskom

a mníchovskou hlavnou stanicou. Tento projekt bol vtedy v Nemecku zastavený aj vďaka podpore vlády spolkovej krajiny Bavorsko. Vznikla dohoda o úplnom zrušení tohto projektu – už ho nikto nechcel. Preto už nesmie byť zaradený do týchto základných usmernení.

Bývalý bavorský premiér pán Edmund Stoiber bol po odchode z úradu vymenovaný na čelo kampane za zníženie byrokracie v Európe. To je oblasť, za ktorú zodpovedá. Zároveň je to človek, ktorý teraz musí rozhodnúť o tom, že systém Transrapid nepatrí do týchto základných usmernení. To by sme mali všetci vziať na vedomie. Systému Transrapid sa musíme zbaviť. Z vedeckého pohľadu to bol pekný model, v Európe však nemá miesto. Nepatrí sem a ako taký nepatrí ani do týchto usmernení.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Vážená pani predsedajúca, rád by som využil príležitosť a zablahoželel spravodajcovi pánovi Simpsonovi a zároveň vyjadril ľútosť, že tu s nami dnes nemôže byť. Napriek tomu to zvládneme. Rád by som osobitne zablahoželel k prístupu, ktorý v podstate ponecháva veci v týchto usmerneniach tak, ako sú, pretože existuje jedna veľmi dôležitá zásada, a tou je spoľahlivosť a vypočítateľnosť na strane európskeho zákonodarcu. Táto správa uvedenú zásadu určite spĺňa.

Po druhé, rád by som sa zmienil o tom, že potrebujeme aj návrh do budúcnosti, keď budeme môcť znova rozhodnúť o tom, čo je skutočne súčasťou systému transeurópskej siete a čo nie. Diskusiu by sme mohli viesť spôsobom, akým sa do určitej miery už vedie. Niektorí prítiažlivo argumentujú v prospech prepojenia pevniny s nejakým ostrovom, iní hovoria, že sa to do zoznamu nesmie v žiadnom prípade zaradiť. To je však nesprávny prístup. Musíme sa pozrieť na to, čo prináša Európskej únii a európskym daňovým poplatníkom pridanú hodnotu. Okrem toho treba, samozrejme, poskytnúť podporu tam, kde členské štáty už niečo robia, kde sa niečo deje, pretože potom sa niečo naozaj uskutoční a nedospejeme k tomu, že sa budú vytvárať plány transeurópskej siete, ktoré sa nikdy nezrealizujú. Prinesie to výhody európskym občanom a cestujúcim, ako aj tým členským štátom, ktoré sa skutočne zaviazali k presunu dopravy z ciest na železničný systém.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Vážená pani predsedajúca, všetci vieme, že v dôsledku pádu železnej opony a v dôsledku stredoeurópskej integrácie nadobúda baltsko-jadranský koridor v súčasnosti rovnaký význam, aký mal pred pádom podunajskej monarchie. Samozrejme, EÚ už potvrdila význam baltsko-jadranského koridoru tým, že udelila prioritné postavenie severnej časti od Gdanska po Českú republiku. Ešte dôležitejšie by však bolo, keby sa rovnaká úroveň priority priznala aj rozvoju južnej časti cez juhohorácku železniciu do Talianska.

V tejto sieti, ktorá prepravuje polovicu všetkého tovaru a cestujúcich, musíme odstrániť nebezpečnú situáciu kritických miest. Jedine tunel Koralm bude môcť natrvalo odstrániť prekážku, ktorú tieto kritické miesta predstavujú.

Všetci vieme, že ľudia žijúci popri tranzitných trasách čoraz viac doplácajú na rastúci objem dopravy. Len úplné dobudovanie tohto južného koridoru povedie k takému prechodu z cestnej na železničnú dopravu, aký nezabezpečia žiadne iné opatrenia v oblasti infraštruktúry v Rakúsku.

Elena Băsescu (PPE). – (RO) Vo chvíli, keď všetka letecká doprava v Európe zažíva vážne problémy z dôvodu výbuchu sopky na Islande, je potreba rozvoja celoeurópskych dopravných sietí ešte zrejmejšia ako kedykoľvek predtým.

Európska únia by mala podporovať rozvoj dopravnej infraštruktúry a jej prepojenie s hlavnými európskymi dopravnými trasami najmä v tých krajinách, ktoré vstúpili do EÚ v posledných rokoch. Územím Rumunska prechádzajú tri celoeurópske koridory, a to koridory 4, 7 a 9, pričom všetky sú úzko spojené s čiernomorským prístavným mestom Konstanca. Domnievam sa, že osobitnú pozornosť treba venovať koridoru 7.

Dunaj je súčasťou hlavnej transeurópskej dopravnej vodnej cesty Rýn – Mohan – Dunaj, ktorá spája Severné more s Čiernym morom prostredníctvom prístavov Rotterdam a Konstanca. Táto cesta by sa mohla stať skutočnou dopravnou osou Európy. Treba však iniciovať spoluprácu s cieľom čo najskôr zvýšiť profil týchto dopravných koridorov.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Vážená pani predsedajúca, transeurópske siete sa v Európe skutočne využívajú na pravidelnú dopravu. Dalo by sa dokonca povedať, že doprava je absolútnou chrbtovou kosťou celého európskeho vnútorného trhu, čo je, samozrejme, jedným z našich hlavných cieľov v Európe. Musíme sa preto absolútne postarať o to, aby sa všetky koridory skutočne vybudovali, a musíme zistiť, kde je potrebné financovanie a kde by mala EÚ sústrediť svoje úsilie.

Samozrejme, je jasné, že vždy budú existovať vnútroštátne záujmy. Videli sme to už dnes. Niektorí hovorili o Dunaji, iní najmä o južnej Európe a ďalší o tuneli cez horský masív Brenner. Tieto dopravné koridory sa nachádzajú po celej Európe. Zámerom je, aby vo všeobecnosti prechádzali naprieč Európou, aby bolo možné prepraviť z miesta A do miesta B nielen tovar, ale aj ľudí. To je úloha, pred ktorou stojíme. Ako som už povedala, pre každého z nás je prirodzené prikladať význam požiadavkám nášho vlastného regiónu. Musíme sa vyhnúť nedostatkom a predovšetkým musíme zabezpečiť skutočne funkčnú sieť pre všetky dopravné prostriedky. Ide práve o to a podľa toho o tom budeme aj diskutovať.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Vážená pani predsedajúca, počas tejto rozpravy bol spomenutý aj tunel cez horský masív Brenner a nová železničná trať z Mníchova do Verony. V súčasnosti sa po cestách na tejto trase prepravuje okolo 50 miliónov ton tovaru, takže tento tunel je naliehavo potrebný. V rokovacej sále však dnes zároveň odznelo, že na oboch stranách masívu Brenner – v Rakúsku aj v Taliansku – je financovanie tohto projektu zložitá. Financovanie na talianskej strane by bolo jednoducho možné prevedením príjmov z poplatkov za využívanie ciest brennerskej diaľnice na financovanie železničnej trate. Aby sa tak stalo, nesmela by sa koncesia na brennerskú diaľnicu stať predmetom verejnej súťaže, ako sa o tom v súčasnosti uvažuje v dôsledku nátlaku z Európy, ale taliansky štát by musel mať možnosť predĺžiť si túto koncesiu najmenej na ďalších 50 rokov namiesto toho, aby sa udelila účastníkom verejnej súťaže pôsobiacim v súkromnom sektore. Inak nebude existovať žiadne krížové financovanie, čo by znamenalo, že vybudovanie tejto trasy transeurópskej siete na talianskej strane by bolo veľmi nepravdepodobné.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Vážená pani predsedajúca, Parlament sa chystá prijať toto prepracované znenie týkajúce sa transeurópskych sietí a ja by som chcela, aby nám Komisia čo najkonkrétnejšie povedala, kedy budeme mať k dispozícii oznámenie o metodológii.

Pán komisár, ako viete, ide o jednu z priorit španielskeho predsedníctva, ktoré sa už dostáva do svojej druhej polovice. Chcela by som preto čo najkonkrétnejšie vedieť, kedy budeme mať tento text k dispozícii, pretože Parlament teraz prijme prepracované znenie, a teda bude môcť tento nový text slobodne preskúmať.

Andris Piebalgs, člen Komisie. – Vážená pani predsedajúca, ešte raz by som chcel poďakovať Výboru pre dopravu a cestovný ruch za podporu tejto technickej úpravy prepracovaného znenia a dúfam, že plenárne hlasovanie túto podporu potvrdí.

Dnešná rozprava mala širší rozsah a pomôže pri návrhu metodológie. Podpredseda Komisie pán Kallas pošle návrh kolégii 5. mája. Trvalo to istý čas, pretože nová Komisia dlho nebola vymenovaná a príprava návrhov novým kolégiom si vyžaduje určitý čas.

Z tejto rozpravy si odnášam zistenie, že Parlament veľmi dôrazne podporuje politiku transeurópskych sietí. Som presvedčený o tom, že bez dobre prepojenej infraštruktúry, či už v oblasti dopravy, energetiky alebo telekomunikácií, sa len ťažko dá hovoriť o Európe. Verím, že táto rozprava nám pomôže formovať návrhy týkajúce sa metodológie, čo v zásade znamená, že ak všetko pôjde dobre, Výbor pre dopravu a cestovný ruch o nej bude môcť hovoriť v máji.

Saïd El Khadraoui, zastupujúci spravodajcu. – Vážená pani predsedajúca, chcel by som len poďakovať kolegom poslancom, ktorí prispeli do dnešnej rozpravy, a zopakovať svoje stanovisko, že sa zaoberáme opravou chýb, ktoré sa urobili v minulosti, a nerobíme žiadne podstatné zmeny.

To príde na rad neskôr v rámci podstatnej revízie usmernení a na tú rozpravu sa, samozrejme, tešíme. Spravodajca pán Simpson, ako aj ja sám v úlohe koordinátora našej skupiny budeme preto našej politickej skupine odporúčať, aby hlasovala proti pozmeňujúcemu a doplňujúcemu návrhu, ktorý predložili zelení. Dúfame, že ostatné politické skupiny nás v tom dokážu podporiť.

Predseda júca. – Rozprava sa skončila.

Hlasovanie sa uskutoční počas nasledujúceho plenárneho zasadnutia v Bruseli.

20. Strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018 (rozprava)

Predseda júca. – Ďalším bodom programu je správa pána van Dalena v mene Výboru pre dopravu a cestovný ruch o strategických cieľoch a odporúčaníach pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018 (KOM(2009)0008 – 2009/2095(INI)) (A7-0114/2010).

Peter van Dalen, *spravodajca*. – (NL) Vážená pani predsedajúca, o európskej politike v oblasti námornej dopravy je možné veľa rozprávať. Ja to nemám v úmysle a radšej sa sústredím na niekoľko základných bodov a hlavných tém.

Prvý základný bod sa týka dôležitosti tohto sektora. Osemdesiat percent svetového obchodu sa uskutočňuje po mori a európska flotila predstavuje 41 % tohto globálneho trhu. V rámci európskeho trhu sa námornými loďami preváža 40 % všetkého tovaru. Vzhľadom na uvedené skutočnosti predstavuje námorná doprava rozhodujúce hospodárske odvetvie, ktoré musí súperiť na globálnom trhu. Z tohto bodu automaticky vyplýva ďalší základný bod, ktorým je hospodárska súťaž.

Vieme, že mnohé krajiny na celom svete podporujú svoje námorné flotily rôznymi spôsobmi. Keby sme to mali umožniť v Európe, všetky naše lode by sa o niekoľko rokov plavili pod vlajkami takých krajín ako Hongkong alebo Singapur. A to by nebolo len na škodu flotily, ale predstavovalo by to aj tvrdý úder pre celé námorné zoskupenie. Keby nás naša flotila mala opustiť, predstavovalo by to úder pre zamestnanosť na pobreží, pre banky, lodenice, poisťovne, spoločnosti pôsobiace v oblasti logistiky, inštitúcie v oblasti odbornej prípravy a vzdelávania a pre spoločnosti, ktoré sa aktívne podieľajú na inováciách a zlepšeniach v oblasti vplyvu flotíl na životné prostredie.

Vzhľadom na tieto dva základné body vyzývam vo svojej správe členské štáty, aby aj naďalej podporovali používanie vlastných vlajok. Hovoríme tu o daňových prázdninách, aké predstavuje napríklad zdanenie tonáže pre lode, a o daňových prázdninách pre námorníkov a majiteľov lodí. Len tak môžeme zaručiť dlhodobý význam tohto odvetvia a námorných zoskupení v Európe.

V tejto súvislosti mám otázku pre pána komisára: kedy Európska komisia predloží pravidlá poskytovania štátnej pomoci námorným prístavom? Tento návrh sa má predložiť v jeseni, neviem však v ktorom roku. Pre mňa je dôležité, aby sa štátna pomoc udeľovala transparentným spôsobom a zodpovedne. Nemali by sme ju poskytovať tak, že budeme vo väčšej miere podporovať pevné terminály ako prístavy, ktoré sa z geografického hľadiska nachádzajú veľmi blízko tretích krajín. V oboch prípadoch by to bolo zbytočné úsilie.

V tejto súvislosti mám pripomienku týkajúcu sa odseku 5 návrhu uznesenia, kde sa v anglickej verzii hovorí o „*flags of convenience*“, teda o akýchsi „výhodných vlajkách“. Z môjho pohľadu ide o nevhodný termín a uprednostnil by som napríklad termín „lode, ktoré nespĺňajú normy“. Koniec koncov, nechceme vlajky a lode, ktoré nespĺňajú minimálne požiadavky na bezpečnosť a sociálne normy. Hovoríme o kvalite vlajok a v holandčine používame termín „*goedkope vlag*“, ktorý nie je úplným synonymom termínu „*flag of convenience*“.

Na záver by som chcel spomenúť ďalší základný bod, konkrétne zvyšovanie príťažlivosti námorného sektora pre mladých ľudí. Obyvateľstvo Európy čoraz viac starne, a preto potrebujeme robiť pre našu mládež oveľa viac. Nikdy nie je príliš skoro začať ju informovať o námornom sektore a námornej doprave a s radosťou som sa dopočul, že majitelia lodí navštevujú dokonca základné školy a informujú mladých ľudí o práci na mori.

Zatiaľ som sa chcel vyjadriť len o týchto niekoľkých základných bodoch a keď budem uzatvárať túto rozpravu, s radosťou zareagujem na akékoľvek pripomienky paní poslankyň, pánov poslancov a pána komisára.

PREDSEDÁ: PÁN ROUČEK

podpredseda

Andris Piebalgs, *člen Komisie*. – Vážení páni predsedajúci, najskôr by som sa chcel poďakovať pánovi spravodajcovi za vynikajúcu prácu na tejto otázke, ktorá má veľký politický význam.

Stratégia v oblasti námornej dopravy do roku 2018 sa vo veľkej miere využívala pri príprave stratégie Komisie Európa 2020 a pripravuje sa nová biela kniha o doprave. Vidíme, že táto stratégia v oblasti dopravy je v popredí dôležitého strategického vývoja v Európe.

Námorná doprava je jednou zo silných stránok Európy a je len prirodzené, že by sme mali využiť to, čo sme v minulosti vybudovali. Je však dôležité zohľadňovať aj budúcnosť. Naš hlavný cieľ spočíva v zaručení a ďalšom zvyšovaní dlhodobej trvalej udržateľnosti a výkonnosti európskej lodnej dopravy. Znamená to účinné, bezpečné, spoľahlivé a ekologické služby v oblasti námornej dopravy. Námorná doprava poskytuje v Európe vysokokvalitné pracovné miesta a umožňuje výskum palív a európske priemyselné inovácie.

Máme aj ambiciózne ciele v oblasti životného prostredia a Komisia vždy zdôrazňovala potrebu globálnych riešení, najmä pokiaľ ide o znižovanie emisií skleníkových plynov.

Najdôležitejšia časť práce na tejto stratégii sa vykonala pred hospodárskou krízou. V súvislosti s hospodárskym poklesom je stratégia stále aktuálna. V tomto kontexte je potrebné kľásť dôraz na zachovanie a skvalitnenie medzinárodného poriadku. Čelíme hrozbám, ako sú napríklad protekcionizmus, nespravodlivá hospodárska súťaž, námorná doprava, ktorá nespĺňa normy, alebo pirátstvo. Musíme nájsť lepšie riešenia týchto otázok najmä prostredníctvom dialógu s najdôležitejšími obchodnými partnermi.

Vítam závery, ku ktorým dospel Výbor pre dopravu a cestovný ruch, a predloženú správu a môžem vás ubezpečiť, že Komisia už rieši mnohé z týchto otázok prostredníctvom rozličných činností zameraných na uplatňovanie stratégie, ako sú napríklad návrh smernice o ohlasovacích formalitách lodí, ktorý predstavuje dôležitý prvok spoločného priestoru námornej dopravy bez hraníc.

Útvary Komisie začali pracovať aj na sociálnom programe pre námornú dopravu, ako aj na iniciatíve elektronických systémov v námornej doprave EÚ, ktoré má Komisia v úmysle predložiť v roku 2011.

Rád by som reagoval aj na bod týkajúci sa usmernení o štátnej pomoci pre námornú dopravu v roku 2010. Na jednej strane, platnosť usmernení z roku 2004 sa v roku 2011 neskončí ani napriek tomu, že Komisia uviedla, že „v priebehu siedmich rokov budú preskúmané“. Na druhej strane, súčasná kríza a jej vážne následky pre námornú dopravu si vyžadujú veľmi opatrný prístup.

Pokiaľ ide o konkrétne opatrenia, v súčasnom období pripravujeme podrobný plán na uplatňovanie tejto stratégie, ktorý máme v úmysle zverejniť toto leto.

Georgios Koumoutsakos, v mene poslaneckého klubu PPE. – (EL) Vážený pán predsedajúci, vyhlásenie pána komisára vo mne vzbudilo veľmi pozitívnu reakciu. Počúval som ho s veľkým záujmom, pretože námorná doprava je skutočne veľmi dôležitý, povedal by som nevyhnutný, sektor pre európske hospodárstvo.

Európska únia má skutočne všetky dôvody zabezpečovať vedúcu úlohu, ktorú zohráva v tomto hospodárskom odvetví, a zachovávať vysokú úroveň námornej dopravy. Udržanie našej vedúcej úlohy v rámci globálneho trhu námornej dopravy je výzva, a preto potrebujeme účinnú a koordinovanú stratégiu v oblasti námornej dopravy.

Správa, o ktorej dnes rokujeme a ktorú prijal príslušný výbor prevažnou väčšinou, je podrobná a predstavuje krok správnym smerom. Domnievam sa, že text v plnej miere reaguje na našu potrebu uberať sa konkrétnym stanoveným smerom, o ktorom som sa vyjadril skôr, aj vo svojej aktuálnej podobe bez pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov.

Je samozrejmé, že európska lodná doprava v súčasnom období čelí obrovským problémom, ako aj vonkajšiemu problému. Prvým z nich je potreba zvyšovať hospodársku súťaž. Je pravda, že voľná hospodárska súťaž je pre námornú dopravu nevyhnutná. Zároveň je však často potrebná štátna pomoc, pretože mnohokrát sa musíme vyrovnávať s nespravodlivou hospodárskou súťažou zo strany tretích krajín.

Záver teda znie: je potrebné udržať štátnu pomoc, pretože pomáha zachovať konkurencieschopnosť európskej lodnej dopravy a hospodárstva členských štátov. Druhý problém, ktorému čelíme, spočíva v potrebe posilniť a zlepšiť odbornú prípravu ľudských zdrojov v sektore námornej dopravy, pretože dochádza k výraznému zníženiu počtu mladých ľudí, ktorí majú záujem o toto povolanie, a zaznamenáva sa nedostatok vyškolených námorníkov.

Z uvedeného dôvodu potrebujeme dynamickú politiku. Bezpodmienečne sa musíme týmito dvoma odvetviami zaoberať a verím, že správa sa uberať správnym smerom.

Knut Fleckenstein, v mene skupiny S&D. – (DE) Vážený pán predsedajúci, pán komisár, dámy a páni, v prvom rade veľmi vítame skutočnosť, že v budúcnosti budeme mať v EÚ stratégiu v oblasti námornej dopravy aj napriek tomu, že na hlasovanie budeme musieť čakať o niečo dlhšie. Predpokladáme, že táto správa sa začlení do správy o budúcnosti dopravy a potom do bielej knihy.

Prostredníctvom európskej stratégie v oblasti námornej dopravy do roku 2018 vytvárame rámec na zvýšenie konkurencieschopnosti európskeho námorného hospodárstva na medzinárodnej úrovni a v tejto stratégii sme stanovili po prvé, že chceme, aby bol tento rámec založený na ekologických normách, a po druhé, že chceme rozumné globálne sociálne normy pre vysokokvalitnú námornú dopravu.

Dovoľte mi stručne sa vyjadriť o troch bodoch. Po prvé, námorná doprava je ekologické odvetvie dopravy, a preto bolo jedným z našich cieľov, aby aj toto odvetvie hospodárstva zohrávalo svoju úlohu v boji proti zmene klímy. Som veľkým zástancom toho, aby sme vytvárali stimuly ako zelené prístavy, hoci v súčasnosti neprijímame žiadne rozhodnutia a úlohu zistiť možnosti v tomto smere pripisujeme skôr Komisii a Rade.

Som presvedčený, že rovnako dôležité je zachovanie medzinárodnej konkurencieschopnosti, aj pokiaľ ide o ostatné druhy dopravy. Preto je správne aj to, aby Komisia na základe nášho návrhu opätovne vykonala posúdenie vplyvu v súvislosti s oblasťami kontroly emisií síry v Severnom mori a Baltskom mori, pretože ak v týchto oblastiach chceme mať vyššie požiadavky než vo všetkých ostatných, musíme zohľadniť medzinárodnú hospodársku súťaž a, ak to bude možné, zaručiť, že nespôsobíme návrat cestnej dopravy kontajnerov, ktorý by bol kontraproduktívny.

Dovoľte mi uviesť poslednú vec, ktorú považujem za mimoriadne dôležitú. Ide o začlenenie najdôležitejších európskych prístavov do plánovania transeurópskych dopravných sietí (TEN). Uvedené opatrenie je pre nás veľmi dôležité, pretože prístavy sú dôležitými uzlami dopravných reťazcov a svoju úlohu môžu účinne vykonávať len vtedy, ak sa uľahčí a posilní intermodalita.

Mohol by som spomenúť ešte viacero ďalších bodov. Pán van Dalen, blahoželám vám k tejto vynikajúcej správe. Všetci sme k nej v istej miere prispeli a rád by som vás požiadal, aby ste pochopili skutočnosť, že kvalitu tejto vynikajúcej správy nechceme znižovať prijatím vašich pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov.

Jean-Paul Besset, v mene skupiny Verts/ALE. – (FR) Vážený pán predsedajúci, Skupina zelených/Európska slobodná aliancia plne podporuje správu a odporúčania pána van Dalena. Ponúka nám vyvážený text, ktorý je výsledkom úzkej spolupráce, ktorú sa mu podarilo nadviazať s ostatnými politickými skupinami.

Podporujeme túto správu, pretože sa v nej jasne vymedzujú problémy, ktorým čelí námorná politika EÚ. Ide konkrétne o výrazné rozšírenie námornej dopravy v Únii i mimo nej bez toho, aby sa obetovalo životné prostredie alebo sociálne otázky. Text je ucelený a boli by sme radi, keby sa jeho základ, teda politika trvalo udržateľného rozvoja, uplatňovala vo všetkých oblastiach. Táto politika ponúka pozitívny spôsob, ako umožniť rozvoj námornej dopravy odteraz do roku 2018 v najlepších možných podmienkach.

Zdôrazňujeme predovšetkým boj proti zneužívaniu výhodných vlajok alebo lodí, ktoré nespĺňajú normy. Zdôrazňujeme aj ochranu pred pirátstvom. Zdôrazňujeme uplatňovanie politiky vypracovanej v rámci jednotného európskeho mora a význam, ktorý sa pripisuje multimodálnemu prepojeniu európskych námorných prístavov s vnútrozemím. Zdôrazňujeme podporu zjednodušenia administratívnych pravidiel upravujúcich vstup a odchod z európskych prístavov. Zdôrazňujeme podporu povolaní v námornej doprave a ich sústavnú odbornú prípravu. Nakoniec, podporujeme prioritu, ktorá sa prikladá otázkam v oblasti životného prostredia.

Celkovo budeme vždy podporovať akékoľvek opatrenia, ktoré podľa nášho názoru pomôžu podporovať sektor námornej dopravy schopný konkurovať cestnej a leteckej doprave. V správe pána van Dalena sa v plnej miere zväzili globálne environmentálne problémy, pre ktoré námorná doprava predstavuje jedno z riešení. Predstavuje najmä užitočný nástroj v boji proti globálnemu otepľovaniu.

Mrzí nás len to, že spravodajca alebo Komisia sa nezaoberali naším pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom, ktorý sa týkal začlenenia sektoru námornej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov. Podľa nás by sa od všeobecných pravidiel nemalo odkláňať žiadne hospodárske odvetvie a aj napriek tomu, že námorná doprava je zodpovedná len za malú časť emisií plynov, rovnako ako odvetvia leteckej a cestnej dopravy musí prispievať k ich znižovaniu. Svoj pozmeňujúci a doplňujúci návrh z uvedeného dôvodu znova predložíme na plenárnom zasadnutí.

Jacky Hénin, v mene skupiny GUE/NGL. – (FR) Vážený pán predsedajúci, dámy a páni, konštatovanie, že Únia potrebuje skutočnú stratégiu rozvoja v oblasti námornej dopravy je veľmi mierne, pretože z hľadiska potravinovej, hospodárskej a politickej nezávislosti, ako aj z hľadiska ochrany životného prostredia ide o jednu z najdôležitejších otázok pre budúcnosť našej Únie.

Aby bola táto stratégia účinná, musí byť komplexná a musí zahŕňať stavbu lodí, ich opravu, prístavy, zamestnanosť a odbornú prípravu pracovníkov, ako aj bezpečnosť. Zamietnutie smernice o liberalizácii prístavných služieb v roku 2006 zo strany Parlamentu predstavuje podľa môjho názoru základ akejkoľvek európskej stratégie v oblasti námornej dopravy.

Parlament vyzýva Komisiu, aby aj naďalej bojovala proti zneužívaniu výhodných vlajok. Táto skutočnosť je pozitívna, ale boj sa v skutočnosti ešte len začne. Napokon, nie je potrebné bojovať proti zneužívaniu

výhodných vlajok, ale proti samotnému jestvovaniu tohto postupu. V opačnom prípade sú všetky naše dobré zámery v oblasti bezpečnosti a vytvárania pracovných miest odsúdené na neúspech.

Pozitívny krok je podmienenie štátnej pomoci v tomto odvetví potrebou plnenia kvalitných sociálnych a ekologických kritérií a podpory pracovných miest a odbornej prípravy námorníkov z členských štátov EÚ, pretože jediné skutočné narušenie hospodárskej súťaže nie je výsledkom štátnej pomoci, ale naopak, sociálneho, mzdového a environmentálneho dampingu.

Najlepšia záruka bezpečnosti námornej dopravy spočíva v tom, že budeme mať dobre platené a náležite odborne pripravené posádky, ktorým sa poskytne kvalitná sociálna ochrana a dobré pracovné podmienky.

Som rád, že nakoniec hovoríme o celoživotnej odbornej príprave námorníkov a o posilňovaní ich odborných kvalifikácií a zručností. V súčasnosti musíme zaručiť, aby boli uvedené opatrenia považované za právo všetkých námorníkov a aby ich zamestnávateľia financovali.

Podporujem aj požiadavky na stavbu lodí a kvalitu ocele. Je samozrejmé, že predložený text obsahuje určité kroky vpred, ale ešte vždy obsahuje aj mnoho rozporov. Zostáva uväznený v putách dogmy o voľnej a nenarušenej hospodárskej súťaži. Stále ho ešte priveľmi formuje tlak zo strany loby prepravcov a najhoršie ultraliberálne utopické scenáre.

Ako môže napríklad podporovať zamestnanosť európskych námorníkov a zároveň byť výzvou na uskutočňovanie štúdií zameraných na určenie rozsahu nahradenia týchto pracovníkov novými technológiami?

Ako môže obhajovať obmedzovanie dampingových praktík a zároveň sa usilovať o slobodu pohybu zamestnancov, ktorí v rámci Únie dokonca nemajú ani rovnaké práva? Ako môže zdôrazňovať bezpečnosť, keď prevládajú vlastné vyhlásenia a keď niektoré strany, ktoré cítia zisk, neváhajú a prevážajú tovar, ktorý môže byť mimoriadne nebezpečný pre ľudí a životné prostredie bez toho, aby podali colné vyhlásenia?

Je ešte potrebné vykonať veľa práce, vykonáme ju však spoločne, pretože rozumná námorná politika na vysokej úrovni musí rešpektovať predovšetkým týchto vytrvalých mužov a ženy, ktorí často riskujú svoje životy, aby uspokojili potreby iných.

Anna Rosbach, v mene skupiny EFD. – (DA) Vážený pán predsedajúci, tento strategický dokument je ambiciózny. Mám však zopár pripomienok.

Viac nákladných lodí na hlavných tokoch EÚ je skvelá vec. Ako však zohľadňujeme skutočnosť, že v posledných rokoch je hladina vody riek často príliš nízka na to, aby sa v nich mohli plaviť plne naložené lode. Ak sú naplnené len do polovice, náklady na prevoz sú veľmi vysoké.

Inšpekcie zamerané na riziko – ako potom môžeme tvrdiť, že na lodi na prepravu uhlia sa pašujú ľudia? Samotné inšpekcie zamerané na riziko nestačia. Je naivné očakávať, že všetky prímorské národy sveta sa budú riadiť vysokými environmentálnymi normami EÚ. Naopak, mnohé staré lode z tretích krajín túto situáciu využijú z finančného hľadiska vo svoj prospech.

Piráctvo – prečo sa tento problém spomína len v súvislosti s Afrikou? Je oveľa závažnejší v moriach v oblasti Indonézie. Aj to má vplyv na lodné prepravné spoločnosti EÚ.

Povinná vykládka – tá by mala byť zákonnou povinnosťou vo všetkých pobrežných vodách, v ktorých sa lode plavia, aby sa predišlo ekologickým katastrofám.

Za poľutovaniahodné považujem aj to, že sme zavreli také veľké množstvo malých prístavov. Mali by sme investovať do posilnenia pobrežnej námornej dopravy, nie do jej oslabenia.

Jeden bod na záver, často počujeme, aký dôležitý je pre EÚ lodiarsky priemysel. Kde je teda rozprava o zodpovednej a ekologicky vyhovujúcej demontáži lodí? Chceme aj naďalej pokračovať v posielaní našich lodí, ktoré už nepoužívame, na nezodpovednú demontáž na indických plážach?

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Otázky námornej dopravy Európy nemožno oddelovať od medzinárodných otázok námornej dopravy. Európa je jedným z najdôležitejších konkurentov na trhu námornej dopravy najmä z hľadiska prepravy cestujúcich a kontajnerov. Je potrebné posilniť pozíciu Európskej únie na globálnom trhu v tomto sektore.

Potrvá ešte dlho, kým bude zvyšovanie kvality odbornej prípravy námorníkov, ako aj ich pracovné a životné podmienky na palube lodí a v prístavoch a na zakotvených lodiach spĺňať tieto požiadavky. V celom

európskom sektore námornej dopravy je nedostatok vysokokvalifikovaných pracovníkov od staviteľov lodí až po rekreačné lode.

Spoločnosti v USA, Ázii a na Blízkom východe ponúkajú oveľa viac možností ako ich európski partneri. Za týchto podmienok uprednostňujú európski odborníci v tomto odvetví zamestnanie v námorných spoločnostiach alebo u majiteľov lodí v Dubaji alebo v Číne, kým európske lode majú posádky zložené z námorníkov z Filipín a Indie. S touto situáciou je potrebné skončovať. Námorné inštitúcie v členských štátoch musia oveľa užšie spolupracovať s cieľom zosúladiť svoje programy odbornej prípravy, ako aj ponúknuť príležitosti na platené pracovné stáže a výmeny skúseností s európskymi námornými spoločnosťami.

Rád by som upozornil na ďalší bod, ktorý sa týka bezpečnosti. Je mimoriadne dôležitá a aj naďalej bráni bezproblémovému fungovaniu globálnej námornej dopravy. Mám na mysli situáciu v Africkom rohu. Víťam opatrenia v rámci operácie NAVFOR Atalanta, ktorá v plnej miere plní svoju povinnosť v tejto oblasti. Musíme však uznať, že je potrebná konkrétna investícia do obranného priemyslu s cieľom zabezpečiť pre armádu lode a ďalšie zásahové zdroje, ktoré sú oveľa účinnejšie ako tie, ktoré európske námorníctvo v súčasnom období využíva.

Saïd El Khadraoui (S&D). – (NL) Vážený pán predsedajúci, dámy a páni, pán komisár, vo veľkej miere súhlasím s pripomienkami kolegu pána Fleckensteina a v prvom rade by som rád poďakoval spravodajcovi pánovi van Dalenovi za vynikajúcu správu. Sústreďuje sa na mnohé dôležité otázky, v prvom rade na dôležitosť námornej dopravy pre naše hospodárstvo. Poukazuje aj na skutočnosť, že musíme súťažiť na globálnom trhu, a preto je potrebné venovať pozornosť konkurencieschopnosti nášho sektora námornej dopravy a zároveň sa musíme usilovať o trvalo udržateľnejšiu dopravu. Inými slovami, musíme pôsobiť proti riziku straty vlajok. Zároveň musíme mať aj rovnaké podmienky. Preto je dôležité, aby sa pravidlá poskytovania štátnej pomoci, ktoré sa pripravujú už istý čas, skutočne začali uplatňovať v našich prístavoch. Som si istý, že sa k nim v neskoršej fáze budeme musieť vrátiť.

Je potrebné zvážiť tri dôležité oblasti. V prvom rade je to zamestnanosť a pracovné podmienky. Je potrebné znova zvýšiť príťažlivosť povolání v sektore námornej dopravy pre mladých ľudí a v súčasnom období je mimoriadne náročné dosiahnuť tento cieľ. Musíme vyvinúť väčšie úsilie s cieľom rozšíriť informácie o pracovných príležitostiach, či už na pobreží alebo na iných miestach. Musíme vychádzať práve z tohto. Prostredníctvom ratifikácie právnych predpisov Medzinárodnej organizácie práce a vykonávaním kontrol na globálnej úrovni, určite nielen v Európe, je potrebné zlepšiť pracovné podmienky.

Druhým dôležitým bodom, o ktorom ste sa už mnohí zmienili, je vplyv námornej dopravy na životné prostredie. Námorná doprava sama osebe predstavuje trvalo udržateľný druh dopravy, poskytuje však ešte veľa priestoru na pokrok. V tejto súvislosti musí Európa zohrať priekopnícku úlohu, a to aj počas rokovaní v rámci Medzinárodnej námornej organizácie.

Na záver, je úplne samozrejmé, že rozhodujúca je bezpečnosť. Prosperujúce povolanie možno vytvoriť len vtedy, ak ho možno vykonávať bezpečným spôsobom. Musíme zmeniť na skutočnosť rozšírený tretí balík opatrení pre námornú bezpečnosť, ako aj naďalej podporovať misiu Atalanta na pobreží Somálska.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Vážený pán predsedajúci, keďže som prvou rečníčkou za Skupinu Aliancie liberálov a demokratov za Európu, rada by som začala vyjadrením úprimnej vďaky pánovi van Dalenovi. Všetci vidíme, že sa bezvýhradne venuje námornej doprave. To je úplne zrejmé.

Všetci vieme, aká dôležitá je táto oblasť. V posledných rokoch pred krízou sa námorné hospodárstvo ako celok rozvíjalo oveľa viac ako ostatné odvetvia hospodárstva. Je samozrejmé, že námorná doprava v tejto súvislosti zohráva veľmi dôležitú úlohu, a možno povedať, že námorné zoskupenia budú pre ďalší rozvoj Európy absolútne nevyhnutné. Podľa niektorých predpovedí sa v súčasnosti, po skončení najhoršieho obdobia krízy, začne odvetvie dopravy znova rozvíjať a sektor námornej dopravy potom nadobudne význam. Cez prístavy prechádza deväťdesiat percent nášho vyvážaného a dovážaného tovaru. Je samozrejmé, že v tejto súvislosti je dôležité, ako sa už uviedlo, aby sa prístavom a prepojeniam s vnútrozemím venovala primeraná pozornosť v súvislosti s koridormi a transeurópskymi sieťami.

Potrebuje nových pracovníkov. Ak bude sektor námornej dopravy fungovať vo väčšom rozsahu, budeme, samozrejme, potrebovať aj ľudí, ktorí by v tejto oblasti chceli pracovať. Z uvedeného dôvodu potrebujeme odbornú prípravu na vysokej úrovni, ktorá by bola zosúladená v celej Európe, a zároveň potrebujeme reklamu pre túto oblasť. Mladí ľudia jednoducho potrebujú vidieť, aké perspektívy by mali v námornej doprave. Chceme dobré pracovné podmienky. Aj túto oblasť môžeme a chceme v celej Európe zosúladiť.

Spomenulo sa aj environmentálne hľadisko. Námorná doprava je veľmi ekologická, najmä pokiaľ ide o emisie CO₂. Značný priestor na zlepšenie je stále v oblasti emisií oxidov dusíka a síry. Je potrebné prijať opatrenia v samotnom sektore aj v Európe vo všeobecnosti, pretože, ako sa už uviedlo, je to mimoriadne dôležité vzhľadom na výraznú hospodársku súťaž v námornej doprave. V Európe zohrávame v tejto súvislosti pomerne vedúcu úlohu, musíme však zaručiť, že si túto úlohu aj udržíme. V konkrétnych prípadoch bude možno v tejto oblasti potrebná štátna pomoc. Musíme zaručiť, aby sme naďalej spolupracovali na rozvoji tohto sektora.

Zhrniem to: námorná doprava je pre budúcnosť jednoznačne dôležitá, a preto je dobré, aby sme rozvíjali dlhodobú stratégiu.

Dominique Riquet (PPE). – (FR) Vážený pán predsedajúci, pán komisár, je nevyhnutné, aby sme v oblasti námornej dopravy viedli európsku politiku, ktorá by bola ambiciózna a dlhodobá. Musia sa v nej vziať do úvahy hľadiská, ktoré sú pre tento sektor špecifické, a musia sa riešiť problémy, ktorým čelí.

Námorná doprava je pre Európsku úniu strategickým sektorom z niekoľkých hľadísk. V prvom rade z dôvodu úlohy, ktorú zohráva v oblasti rastu a zamestnanosti, z dôvodu svojho medzinárodného rozmeru a z hľadiska ekologického a trvalo udržateľného rozvoja. Uviedlo sa, že námorná doprava tvorí 80 % svetového obchodu. Oznámenie Európskej komisie a správa pána van Dalena ukazujú smer, ktorým sa musíme uberať, stanovujú strategické ciele a vymedzujú kľúčové oblasti činnosti politiky Európskej únie v oblasti námornej dopravy.

Osobne by som rád zdôraznil určité body, ktoré som so svojou kolegyňou pani Vlastovou presadzoval vo Výbore pre dopravu a cestovný ruch. Ide o to, že Európska únia musí prijať opatrenia na posilnenie konkurencieschopnosti sektora námornej dopravy a že táto činnosť zahŕňa najmä zlepšenie pracovných podmienok a pracovných príležitostí v rámci tohto sektora bez oddelenia cieľa konkurencieschopnosti od cieľov dosiahnuť trvalo udržateľný rozvoj, spravodlivú hospodársku súťaž a bezpečnosť. Pokiaľ ide o hľadiská životného prostredia, politika EÚ by mala presadzovať internalizáciu externých nákladov a stanovenie námorných oblastí kontroly emisií. Na záver, keďže očakávame zvyšovanie úrovni námornej dopravy, musíme presadzovať investície zamerané na modernizáciu a rozšírenie kapacít prístavných infraštruktúr.

Je dôležité, aby mal Európsky parlament v súvislosti s politikou EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018 rovnakú víziu. Dúfam, že vynikajúca správa pána van Dalena, ktorá získala výraznú podporu zo strany Komisie, dostane rovnako výraznú podporu aj zo strany Parlamentu, a to nám poskytne pevný základ pre budúce rokovania.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Námorná doprava nadobúda v Európskej únii mimoriadny význam. Ak berieme do úvahy, že námorný sektor čelí konkurencii nielen na úrovni Spoločenstva, ale najmä na globálnej úrovni, mali by sme zdôrazniť význam zvyšovania podielu námornej dopravy ako súčasti našej dopravnej činnosti ako takej v rámci Spoločenstva, ale predovšetkým mimo neho. Mali by sme však zdôrazniť, že určité členské štáty Európskej únie sa ešte stále nachádzajú na čiernom alebo sivom zozname Parížskeho memoranda o porozumení. Z tohto dôvodu vyzývame členské štáty a majiteľov lodí, aby vyvinuli úsilie a boli zaradení do bieleho zoznamu Parížskeho memoranda o porozumení.

Navyše som presvedčená, že vzhľadom na námorné nehody, ku ktorým došlo v priebehu uplynulých rokov, je potrebné zriadiť európske intervenčné strediská pre námorné nehody v každom členskom štáte, ktorý má prístup k moru.

Pán komisár, rada by som využila túto príležitosť a rozpravu na to, aby som znova zopakovala svoju požiadavku adresovanú Komisii, ktorá sa týka maximálnej miery využitia priameho prístupu Európskej únie k Čiernemu moru, regiónu s mimoriadnym geostrategickým významom. Komisia by mala v tejto súvislosti predložiť výzvu na predkladanie návrhov na rozvoj námorných koridorov v Čiernom mori, ako to bolo aj v prípade ostatných európskych morí. Spojenie medzi prístavmi Rotterdam a Konstanca cez Rýnsky koridor, Mohanský kanál a rieku Dunaj skracuje vzdialenosť medzi Severným a Čiernym morom o 4 000 kilometrov. Domnievam sa preto, že je to veľmi dôležité, a žiadam Komisiu a členské štáty o urýchlenie realizácie prioritného projektu č. 18.

Hoci lodná doprava spôsobuje menšie znečistenie životného prostredia, Európsky parlament žiadal o začlenenie lodnej dopravy do systému obchodovania s emisnými certifikátmi, a to najmä v prípade námornej dopravy.

Lodenice majú finančné problémy predovšetkým v súčasnej hospodárskej a finančnej kríze. Predstavitelia lodeníc nedokážu v súčasnom období predvídať spôsob prekonania súčasnej hospodárskej krízy.

Európsky námorný sektor čelí zvyšujúcemu sa nedostatku kvalifikovaných námorníkov. Sociálne hľadisko a pracovné podmienky námorníkov v Európskej únii úzko súvisia s konkurencieschopnosťou európskej flotily. Myslím si, že sú potrebné opatrenia na zjednodušenie mobility pracovníkov v tomto sektore bez neopodstatnených prekážok a obmedzení.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Vážený pán predsedajúci, predovšetkým by som rada zablahoželala pánovi van Dalenovi a tiež svojmu kolegovi pánovi Fleckensteinovi k tejto skvelej iniciatíve, ktorá posúva vpred ambíciu Európskeho parlamentu v oblasti námornej politiky Európskej únie, a rovnako im chcem poďakovať za veľkorysosť v súvislosti s prijatím veľkej časti mojich návrhov.

Vypracovaná správa obsahuje také dôležité hľadiská, ako sú podpora prispôsobenia prístavov a lodí potrebám osôb so zníženou pohyblivosťou, požiadavka na ratifikáciu Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave MOP z roku 2006, a okrem toho obsahuje požiadavku, aby námorný priemysel začlenil dohovor do svojich postupov. Ďalšie dôležité hľadisko predstavuje rozšírenie návrhov na odbornú prípravu námorníkov na všetkých úrovniach s cieľom bojovať proti ich podhodnocovaniu a vykorisťovaniu.

Správa obsahuje aj návrh na prevzatie vedúcej úlohy v boji proti znečisťovaniu životného prostredia v rámci Medzinárodnej námornej organizácie, pokiaľ ide o alternatívy týkajúce sa paliva v zásobníkoch a znižovania emisií síry, a návrh na prijatie týchto opatrení prostredníctvom využívania inteligentných dopravných systémov, ako napríklad satelitného systému Galileo.

V správe sa ďalej navrhuje uznanie zintenzívnenia európskeho boja proti pirátstvu a podpory rastúcej účinnosti operácie Atalanta, ako aj potreba zvýšiť kvalitu návrhov lodí s cieľom prispôsobiť ich najprísnejším normám dostupnosti a bezpečnostným normám.

Na záver, vítam najmä uznanie úlohy prístavov v rámci nových transeurópskych sietí vrátane ich dôležitého prepojenia so suchými alebo vnútrozemskými prístavmi a s logistickými platformami.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Vážený pán predsedajúci, stratégia, o ktorej dnes rokujeme, je mimoriadne ambiciózna a pokiaľ ide o jej základné smerovanie, spravodajca za našu politickú skupinu pán Koumoutsakos sa už vyjadril o všetkom, čo som mal v úmysle povedať.

Ako členovi Výboru pre občianske slobody, spravodlivosť a vnútorné veci mi však dovoľte uviesť jednu pripomienku v súvislosti s veľmi zaujímavou a priekopníckou iniciatívou na vytvorenie elektronických systémov v námornej doprave, siete na monitorovanie námornej dopravy. Osobne súhlasím s textom Komisie, v ktorom sa stanovuje zavedenie integrovaného systému správy na rozpoznávanie, monitorovanie, určovanie polohy a podávanie správ o všetkých lodiach na mori a o ich nákladoch.

Avšak podobné, neviem či viac alebo menej rozvinuté, činnosti v oblasti elektronického monitorovania vykonávajú v rámci boja proti nezákonnému prístahovalectvu aj zložky agentúry Frontex. Z uvedeného dôvodu by som sa rád opýtal, či túto skutočnosť zohľadňujeme, či Komisia potrebuje vo svojom oznámení objasniť niektoré fakty, či bude mať každá z agentúr konkrétne a rozdielne kompetencie alebo či sa možno budú tieto informácie kombinovať s cieľom dosiahnuť lepší výsledok v oboch smeroch.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Vážený pán predsedajúci, rád by som sa venoval dvom otázkam, ktoré pán spravodajca spomenul, ale bližšie sa o nich nevyjadril.

Prvá je pirátstvo. Všetky odporúčania v súvislosti s ním sú dobré, ale, samozrejme, všeobecné. Možno by sa naše skúsenosti na základe poučení z operácie Atalanta dali využiť vo väčšej miere v rámci pravidiel na vlastnú ochranu, ktoré odporúča Medzinárodná námorná organizácia (IMO), pretože pirátstvo sa pravdepodobne rozšíri a naša Únia nemôže opakovať tento druh operácií v celom námornom priestore, ktorý využíva obchodné námorníctvo EÚ.

Druhá otázka sa týka potreby prepracovanejšieho prepojenia medzi námorným sektorom a sektorom vnútrozemskej vodnej dopravy. Dokazuje to napríklad prepojenie medzi hospodárskymi, sociálnymi, ekologickými a politickými hľadiskami v prípade rieky Dunaj a Čierneho mora.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Prvá otázka sa týka správy o účinnosti programu Marco Polo, o ktorú žiadame Európsku komisiu. Druhá otázka súvisí s možnosťou alebo lepšie povedané s budúcimi legislatívnymi návrhmi o zvyšovaní úlohy námorných prístavov Európskej únie v rámci globálnej námornej logistiky.

Georgios Koumoutsakos (PPE). – (EL) Vážený pán predsedajúci, požiadal som o slovo, aby som objasnil, že vo svojej úvodnej správe som prehliadol istú otázku, o ktorej sa moji kolegovia ešte nezmienili. Rád by

som poukázal konkrétne na úlohu Európskej námornej bezpečnostnej agentúry alebo EMSA. Ja a mnoho ďalších kolegov sme mali nedávno príležitosť navštíviť agentúru EMSA, ktorá vykonáva dôležitú prácu kľúčovú pre rozvoj stratégie Európskej únie v oblasti námornej dopravy. Potrebuje našu podporu a som presvedčený, že informácie a technické vybavenie, ktorým disponuje, pomáhajú nielen lodnej a námornej doprave v Únii, ale môžu pomôcť aj ďalším odvetviam, o ktorých sa hovorilo pred chvíľou, najmä pokiaľ ide napríklad o informácie, ktoré by ocenila a využila aj agentúra Frontex.

Aby som bol úprimný, a toto je moja posledná pripomienka, agentúra EMSA vykonáva dôležitú prácu, ktorá si zaslúži naše uznanie, a počas diskusie o stratégii Európskej únie v oblasti námornej dopravy je potrebné ju zohľadniť.

Andris Piebalgs, člen Komisie. – Vážený pán predsedajúci, táto rozprava bola úžasná a nesporne posilňuje vynikajúcu správu pána van Dalena. Myslím si, že je spracovaná dobre, pretože nie je nič ťažšie, ako napísať správu o stratégii vo všeobecnosti. Stratégia je totiž nástroj s dlhodobou víziou a zároveň je potrebné, aby sa sústredila na hlavné body.

V súčasnom období v kolégiu pracujeme na príprave podrobného plánu na realizáciu. Do leta by sme ho mohli predložiť. Rád by som sa vyjadril o troch konkrétnych otázkach. Prvá sa týka usmernení o štátnej pomoci pre prístavy. Diskutuje sa o nich v rámci GR pre hospodársku súťaž a s bývalou komisárkou pre hospodársku súťaž. Uvedené strany by skutočne chceli, aby sme ako Komisia spolupracovali, preto to potrvá určitý čas. Neviem vám poskytnúť presný harmonogram, ale pracujeme na ňom.

Pokiaľ ide o otázku programu Marco Polo, diskutujeme o otázkach týkajúcich sa transeurópskej dopravnej siete, takže táto diskusia sa v rámci nej zohľadní.

Čo sa týka námorných prístavov, v súčasnej fáze nepripravujeme žiadne právne predpisy.

Pán predsedajúci, vážené poslankyne, vážení poslanci, na záver vám chcem ešte raz poďakovať za túto rozpravu. Bola pre Komisiu veľmi prospešná.

Peter van Dalen, spravodajca. – (NL) Vážený pán predsedajúci, ďakujem vám a ďakujem všetkým poslancom. Myslím si, že táto správa je dobrým príkladom konštruktívnej spolupráce medzi jednotlivými skupinami.

Rád by som spomenul tri kľúčové body, o ktorých sa už niektorí z vás zmienili. V prvom rade, životné prostredie, ktoré má zásadný význam. Environmentálne správanie našich lodí je potrebné vo veľkej miere zlepšiť a vo svojej správe som v tejto súvislosti spomenul niekoľko možností, predovšetkým zavedenie poplatku za palivo v zásobníkoch, ktoré majú nedostatočný environmentálny profil. Zaujímalo by ma, či má Komisia v úmysle znova zvážiť túto myšlienku.

Na záver, koncepcia „zelených prístavov“, ako ju nazvali niektorí poslanci. Ekologické lode by boli v zelených prístavoch vybavované rýchlejšie a platili by nižší prístavný poplatok. Takáto koncepcia je odmenou za ekologické správanie. Týmto spôsobom v skutočnosti spájame systém stimulov a potíhov. Ak máte dobré výsledky v oblasti životného prostredia, ste odmeňovaní, a ak ich nedosahujete, veľmi skoro skončíte s prázdnu peňaženku. Takýto systém dôrazne podporujem.

Pokiaľ ide o bezpečnosť, jeden z poslancov povedal, že je potrebné, aby členské štáty urýchlili zaviesť tretí balík opatrení pre námornú bezpečnosť. Je to potrebné. Pani Ťicáková sa zmienila o Parížskom memorande o porozumení. Máte úplnú pravdu, inšpekcia sa v súčasnosti ubera smerom k inšpekciám zameraným na riziká, ktoré sú oveľa lepšie ako pevné percento. Uvedený krok zabezpečuje mimoriadne posilnenie inšpekcií a odmeňuje dobré správanie. Znamená to, že lode sa musia správať dobre. Slovensko sa ešte stále nenachádza na bielom zozname a musí v tejto oblasti vyvinúť zvýšené úsilie.

Mimoriadny význam som kládol na stavbu a údržbu lodí. Vieme, že v období hospodárskeho poklesu sa údržba rýchlo dostáva na okraj záujmu. Je samozrejmé, že to nemôžeme dopustiť a v súčasnom období sú dôležité požiadavky kladené najmä na klasifikačné spoločnosti.

Misia Atalanta proti pirátstvu má našu plnú podporu. Je to dobrá misia a už ukázala, že je úspešná. Len minulý týždeň pomohla fregata holandského námorníctva oslobodiť nemeckú obchodnú loď. Takáto spolupráca je podľa mňa ideálna. V tomto konkrétnom prípade museli všetci majitelia lodí spolupracovať a plaviť sa v konvoji, pretože ani jeden z nich sa nedokázal plaviť sám.

Na záver by som chcel poďakovať pánovi komisárovi a Komisii a tešíme sa na to, ako sa táto správa pretaví do plánu.

Predseda júci. – Rozprava sa skončila.

Hlasovanie sa uskutoční o dva týždne počas ďalšej schôdze v Bruseli.

Písomné vyhlásenia (článok 149)

Sergio Berlato (PPE), písomne. – (IT) Vážený pán predseda júci, dámy a páni, európsky sektor námornej dopravy zohráva v rámci globalizovaného trhu kľúčovú úlohu. Jeho význam spočíva v jednom kľúčovom štatistickom údaji: krajiny Európskej únie spravujú 41 % globálnej flotily.

Avšak v dôsledku zvýšenia štátnej pomoci v sektoroch námornej dopravy tretích krajín je konkurenčné postavenie európskej flotily vystavené rastúcemu tlaku. Z uvedeného dôvodu vyzývam Komisiu, aby urýchlene predložila nové pravidlá poskytovania štátnej pomoci s cieľom rozvinúť spravodlivé podmienky medzinárodného námorného obchodu.

Podľa najnovších štúdií sa odhaduje, že objem námornej dopravy v členských štátoch v roku 2018 vzrastie z 3,08 miliardy ton v roku 2006 na 5,3 miliardy. Z uvedeného dôvodu súhlasím s obsahom prerokúvanej správy. Inými slovami, súhlasím s tým, aby bol prioritou rozvoj kapacít infraštruktúr európskych prístavov s cieľom udržať rast námornej dopravy.

Na záver chcem uviesť, že som presvedčený, že je potrebná väčšia propagácia povolání v sektore námornej dopravy medzi mladými európskymi občanmi pomocou vhodných informácií, ktoré sú v súčasnom období zjavne nedostačujúce. Podľa mňa môže rastúci nedostatok odborníkov v európskom sektore námornej dopravy skutočne časom spôsobiť jej oslabenie.

Danuta Jazłowiecka (PPE), písomne. – (PL) Dámy a páni, pohľad na situáciu v námornej doprave Európskej únie môže viesť k protikladným záverom. Na jednej strane, uvedené údaje potvrdzujú skutočnosť, že vlajky členských štátov majú obrovský podiel na celosvetovej doprave, ako aj na doprave v rámci Únie. Táto skutočnosť zdôrazňuje význam Spoločenstva, pokiaľ ide o zavádzanie nových technológií a systémov organizácie, najmä tých, ktoré sa týkajú ochrany životného prostredia a zlepšovania životnej úrovne posádok. Na druhej strane však možno pozorovať stále silnejšiu konkurenciu zo strany tretích krajín a najmä zo strany takzvaných výhodných vlajok. Viditeľná je aj rastúca neochota mladých ľudí v súvislosti s výberom zamestnania v tomto nepochybne náročnom sektore. Aby som to zhrnula, súčasná situácia na trhu námornej dopravy v EÚ nie je zlá, ale vyhliadky pre nás nie sú optimistické. Avšak pokiaľ ide o mňa osobne, prioritou sú opatrenia na pomoc vnútrozemskej vodnej doprave a zaručenie optimálnych prepojení medzi námornou a vnútrozemskou prepravou tovaru. Som zástupkyňou regiónu povodia hornej Odry a viem, ako nedostatočne sa využíva potenciál riečnych prístavov v tejto oblasti najmä ako prepravnej trasy, ktorá spája vnútrozemské regióny Českej republiky, Poľska a Nemecka s námorným prístavom v Štetíne. V kontexte námornej dopravy EÚ by bolo potrebné zvážiť aj toto hľadisko, aby opatrenia prijímané ako súčasť prerokúvanej politiky neprispeli len k rozvoju pobrežných oblastí, ale aj k rozvoju Spoločenstva ako takého.

Vilja Savisaar (ALDE), písomne. – (ET) Vážený pán predseda júci, pán van Dalen, dámy a páni, Európe patrí 41 % svetových flotíl. Niektoré krajiny však, bohužiaľ, podporujú vlastné flotily a majiteľov lodí viac ako členské štáty Európskej únie alebo zavádzajú miernejšie požiadavky na bezpečnosť a ekologickosť lodí.

Európa musí zaručiť lepšie pracovné podmienky pre svojich námorníkov, bezpečnosť svojich lodí a zlepšenie situácie v oblasti morského životného prostredia. Na dosiahnutie týchto cieľov by sme mali požadovať alebo možno povzbudiť členské štáty, aby podporovali štátny sektor námornej dopravy alebo zaručili, že lode, ktoré budú uvedené v registri daného štátu, budú dodržiavať ratifikovaný dohovor, ako aj medzinárodné požiadavky. Hoci je námorná doprava ekologickejšia ako cestná alebo letecká doprava, aj v tomto sektore je ešte možné obmedziť znečistenie životného prostredia.

Dúfam, že predložením tohto návrhu na zmenu dosiahneme v budúcnosti väčšiu účinnosť a nižšiu mieru znečisťovania životného prostredia v rámci činnosti v prístavoch, ktoré sa určite zjednodušia využívaním bezpapierových postupov, ako aj rozsiahlejším využívaním inteligentných dopravných systémov. Hlavným cieľom inteligentných dopravných systémov zároveň nie je zníženie znečisťovania životného prostredia, ale zvýšenie účinnosti a zaručenie lepšej hospodárskej súťaže.

Veľmi dôležitá je bezpečnosť sektora námornej dopravy. Na zaručenie bezpečnosti našich námorníkov, cestujúcich, lodí a tovaru musíme urobiť všetko, zároveň však nesmieme riešiť tento problém so zatvorenými očami. Musíme sa na túto situáciu pozrieť v širšom kontexte a nájsť riešenie problémov, ktoré máme v tejto oblasti.

Stručne povedané, podľa mňa sú námorné aktivity veľmi dôležitou súčasťou hospodárstva a každodenného života mnohých Európanov. Preto je potrebné urobiť všetko na zaručenie konkurencieschopnosti a trvalej udržateľnosti tohto sektora a zároveň mať na pamäti ekologické a ľudské faktory.

21. Europeana – ďalšie kroky (stručná prezentácia)

Predseda júci. – Ďalším bodom programu je krátke prednesenie správy pani Helgy Trüpelovej v mene Výboru pre kultúru a vzdelávanie o Europeane – ďalších krokoch KOM(2009)0440 – 2009/2158(INI) (A7-0028/2010).

Helga Trüpel, spravodajkyňa. – (DE) Vážený pán predseda júci, pani komisárka Kroesová, Europeana má byť najdôležitejším digitálnym projektom Európskej únie v oblasti kultúry. Čo Europeana znamená? Je to digitálna knižnica, digitálne múzeum a digitálny archív nášho európskeho kultúrneho dedičstva. Zámerom je poskytnúť prístup k tomuto digitálnemu zdroju všetkým občanom nielen v rámci Európskej únie, ale na celom svete. Projekt Europeana sa začal realizovať v novembri 2008 a k jeho vytvoreniu prispelo 1 000 kultúrnych inštitúcií. Má 150 partnerských organizácií. Doteraz sa digitalizovalo približne 6 miliónov diel nášho európskeho kultúrneho dedičstva. Očakáva sa, že do júna 2010 bude obsahovať 10 miliónov digitalizovaných diel a do roku 2015 sa ich počet má zvýšiť na 15 miliónov.

Ako vidíte, tento projekt je veľmi ambiciózny a pre Európsku úniu je veľmi dôležitý. Doteraz bol financovaný z programu eContentplus a členskými štátmi. Avšak zatiaľ je tempo digitalizácie zo strany jednotlivých členských štátov veľmi rozdielne. Vedúcu úlohu zohráva Francúzsko s viac ako 40 %, Nemecko je na úrovni približne 16 %, avšak mnohé členské štáty výrazne zaostávajú a nezabúdajme, že tento projekt má byť našou hlavnou iniciatívou v rámci európskej politiky v oblasti digitálnej kultúry.

Je mimoriadne dôležité, aby sme pochopili, že existuje verejná kultúrna inštitúcia, ktorej cieľom je z pochopiteľných dôvodov predstavovať výraznú konkurenciu v rámci urovnania právneho sporu v súvislosti so službou Google Book Search, pretože nechceme, aby sa naše európske dedičstvo jednoducho zverilo monopolu. Chceme mať verejný zdroj nášho európskeho kultúrneho dedičstva v tom najeurópskejšom zmysle. Chceme zachovať aj vplyv verejnosti, pretože to znamená, že európski občania môžu mať aj skutočný politický vplyv.

Problém sa netýka diel, ktoré už nie sú predmetom autorských práv alebo sú dielami verejnej sféry. Situácia je oveľa zložitejšia v prípade diel neznámych autorov, inými slovami, diel, pre ktoré platia autorské práva, je však veľmi ťažké nájsť ich právoplatných držiteľov. Pokiaľ ide o diela chránené autorskými právami, znova ide o úplne inú vec. Ak má Europeana v budúcnosti obsahovať aj diela chránené autorskými právami, za sťahovanie pre osobnú spotrebu bude potrebné platiť, pretože v opačnom prípade zničíme kultúrny prínos trhov v oblasti kultúry.

Preto chcem, aby sme z politického hľadiska dosiahli na jednej strane rýchlu a účinnú digitalizáciu a zároveň zachovali autorské práva, pretože len týmto spôsobom sa nám podarí udržať kultúrnu rozmanitosť Európskej únie. Z uvedeného dôvodu potrebujeme konsenzuálne riešenia v prípade diel neznámych autorov a musíme veľmi dôkladným spôsobom vyhľadávať právoplatných držiteľov autorských práv. Keďže v súčasnosti diskutujeme o polisabonskej stratégii, o stratégii EÚ do roku 2020, a aj pokiaľ ide o modernizáciu nášho hospodárstva, rozvoj digitálnej spoločnosti, znalostnej spoločnosti a kultúrnej rozmanitosti, absolútne zásadnou otázkou z politického hľadiska je pre mňa to, že Europeana musí byť čiastočne financovaná aj zo stratégie EÚ do roku 2020, samozrejme, s účasťou členských štátov. Musí to byť spoločný európsky projekt. Aby sa nám podarilo nájsť ďalších súkromných sponzorov, potrebujeme aj kampaň Pripojte sa k Europeane. Musíme však dať jasne najavo, že potrebujeme zvýšiť informovanosť našich občanov a predovšetkým mladých ľudí o existencii tohto zdroja. Mnoho ľudí o ňom stále nevie. Spoločne musíme túto obrovskú úlohu splniť.

Piotr Borys (PPE). – (PL) Vážený pán predseda júci, Europeana je projekt, ktorý má zásadný význam a ktorý môže sprístupniť kultúrne dedičstvo Európy celému svetu. Ako všetci vieme, nie je to len knižnica, ale aj virtuálne múzeum a archív. Želám si, aby každý z nás v tomto Parlamente mohol povedať, že diela významných národných tvorcov, akými sú v mojom prípade Chopin, Marie Curie Skłodowska či Słowacki, by mohli byť prístupné na internete. Rád by som spomenul tri kľúčové faktory. Po prvé, v prípade Europeany nemôžeme dopustiť zníženie kvality. Počas tohto projektu by sme mali byť v súvislosti s týmto faktorom opatrní. Po druhé, projekt si vyžaduje riešenie otázky autorských práv v prípade diel neznámych autorov a diel, ktoré sa prestali vydávať. Po tretie, mám veľkú požiadavku na pani Kroesovú. Ak chceme byť na tento kľúčový projekt v budúcnosti hrdí, je potrebné urýchliť digitalizáciu v členských štátoch.

Chcel by som sa poďakovať pani Trüpelovej za vynikajúcu správu.

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Ako spravodajca Výboru pre priemysel, výskum a energetiku požiadaného o stanovisko k správe o Europeane – ďalších krokoch vítam skutočnosť, že správa bola dokončená, a dúfam, že Komisia prijme odporúčania, ktoré sú jej súčasťou. Počas doterajších rozpráv o tejto téme sa diskutovalo o celom rade otázok, ako sú napríklad IT štruktúra, správa stránky Europeany, voľný prístup k informáciám v knižnici, potreba normalizovať proces digitalizácie a problém pozornosti médií v súvislosti so stránkou. Niektoré z týchto tém sú obsiahnuté v správe. Dúfam teda, že sa nám podarilo dospieť k vyčerpávajúcej správe.

Verím však, že rozprava o určitých hľadiskách, ako sú napríklad správa stránky, spôsoby financovania a predovšetkým organizácia stránky vo forme jednoduchšej databázy, nie portálu, bude pokračovať aj v budúcnosti. Dúfam, že odporúčania vymedzené Európskym parlamentom a úvahy Komisie o spomínaných otázkach sa pretvoria na úspešný projekt. Europeana sa môže stať úspešným projektom pre Európsku úniu, pretože je postavená na hodnotách a ideáloch EÚ a poskytuje ťažisko európskych kultúrnych informácií.

Hannu Takkula (ALDE). – (FI) Vážený pán predsedajúci, na úvod by som rád poďakoval pani Trüpelovej za túto vynikajúcu správu. Veľmi dobre ju poznám už päť rokov z výboru a viem, že všetko, čo robí, robí skutočne dôkladne a profesionálne, a jedným z dôkazov je aj táto správa.

Ide o odlišný druh projektu, ktoré v Európe potrebujeme, pretože Európska únia je považovaná za spoločenstvo hodnôt, je však aj výrazným kultúrnym spoločenstvom. Máme 27 odlišných členských štátov, ktoré majú nesmierne bohatú a rozmanitú kultúru.

Ak je možné v období, keď sa zvyšuje počet informačných diaľnic, sprístupniť informácie ľuďom jednoduchšie, oplatí sa investovať do tohto druhu európskeho bohatstva a hľadať prostriedky na jeho realizáciu. Týmto spôsobom budú mať možnosť propagovať vlastnú jedinečnú a výnimočnú kultúru aj všetky malé krajiny. Keď sa raz prostredníctvom práce Komisie a členských štátov širokopásmový internet rozšíri do všetkých miest, bude sa pri poskytovaní kultúrnych služieb, v elektronických knižniciach, múzeách a archívoch uplatňovať zásada rovnosti.

Marek Henryk Migalski (ECR). – (PL) Naša politická skupina a ja osobne nie sme veľkými zástancami rozsiahlych programov a inštitúcií alebo vytvárania subjektov, ktoré nie sú potrebné. Europeana však nie je takýmto subjektom. V skutočnosti ide o niečo veľmi dôležité, predovšetkým preto, lebo nežijeme v období písomnej, ale vizuálnej kultúry. Znamená to, ako ukázal Neil Postman vo svojej vynikajúcej knihe *Amusing Ourselves to Death*, že vizuálna kultúra znehodnocuje verejnú diskusiu a robí z nás horších občanov. Znamená to teda, že ak projekt poskytuje šancu zlepšiť zvyk čítať, má šancu zlepšiť aj zmysľovanie občana. Európska únia by tak prispela k posilneniu kvality vzdelávania svojich občanov a spôsobu ich fungovania. Znamenalo by to, že títo občania v členských štátoch by boli aktívnejší a rozumnejší a boli by lepší občania.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Vážený pán predsedajúci, dámy a páni, rokujeme o iniciatíve, ktorá by sa mohla prejaviť ako skutočný poklad pre Úniu, a v tejto súvislosti by som chcel ešte raz poďakovať spravodajkyňu pani Trüpelovej za výnimočnú správu, ktorú predložila.

Hovoríme o elektronickom kultúrnom depozitári európskych štátov, ktorý umožní prístup k základným kultúrnym informáciám, a v tejto súvislosti by som rád zdôraznil, že úspech Europeany bude závisieť od formátu, ktorý sa jej v konečnom dôsledku rozhodneme dať. Mám tým na mysli, že nechceme Europeanu, ktorá by bola kópiou už existujúcich elektronických platforiem, akými sú Google alebo Wikipedia.

Chceme skutočný a spoľahlivý zdroj obsahujúci informácie, ktoré majú vedecký význam a hodnotu, zdroj, v ktorom sú chránené práva duševného vlastníctva a v ktorom sa zaručuje dôveryhodnosť obsahu. Myslím si, že uvedené požiadavky sú zaručené prostredníctvom predložených pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov a rozpravy o tejto téme, ktorú sme mali vo Výbore pre kultúru a vzdelávanie. Je samozrejmé, že v konečnom dôsledku nemôže zaručiť záujem zo strany členských štátov, pokiaľ ide o využitie tohto nástroja na propagáciu vlastnej kultúry.

A práve v tomto smere potrebujeme všetci prehľbiť svoju úlohu, aby sme vysvetlili dôležitosť tohto projektu našim národným vládam a občanom členských štátov tak, aby mal vplyv a aby sme ho zo strednodobého hľadiska využili čo najlepšie.

Petra Kammerevert (S&D). – (DE) Vážený pán predsedajúci, dámy a páni, v prvom rade by som ešte raz úprimne poďakovala pani Trüpelovej za skutočne vynikajúcu správu, o ktorej dnes rokujeme.

Som presvedčená, že ide o skvelý projekt, ktorý bude európskym občanom a celému svetu sprístupňovať rozmanité kultúrne dedičstvo Európy v digitálnej on-line knižnici. Aby však bol tento projekt skutočne úspešný, vyžaduje si naše ďalšie spoločné úsilie. Podľa našej skupiny je dôležitým predpokladom na dosiahnutie tohto cieľa voľný – a to znamená v maximálnej možnej miere aj bezplatný – prístup k nášmu kultúrnemu dedičstvu prostredníctvom Europeany.

Počas spoločných diskusií sme dosiahli dobrý kompromis, ktorý na jednej strane chráni záujmy autorov chránených diel a zároveň poskytuje potrebný voľný prístup. Bola by som veľmi rada, keby Komisia v budúcnosti zohľadnila a prijala aj tieto návrhy.

Ďalší predpoklad spočíva v tom, aby si členské štáty vo väčšej miere uvedomili svoju zodpovednosť. Pokiaľ ide o našu krajinu, znamená to, že je neprijateľné, aby bol Goethe prístupný v poľštine a francúzštine, nie však v nemeckom origináli. V tejto súvislosti musíme všetci dôraznejšie vyzvať členské štáty, aby znova poskytli primerané finančné prostriedky na dosiahnutie úspechu projektu Europeana aj na tejto úrovni.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Som presvedčená, že vzhľadom na výhody, ktoré sa ponúkajú občanom Európskej únie prostredníctvom prístupu k Europeane, je potrebné sprístupniť existujúci digitálny obsah vo všetkých úradných jazykoch Európskej únie. Myslím si, že mimoriadny význam má aj ponúknutie digitálneho obsahu projektu Europeana osobám so zdravotným postihnutím. Vzhľadom na túto skutočnosť sa požaduje nielen primeraný formát, ale aj prispôsobenie prístupu ich potrebám.

Odporúčame, aby Európska komisia požiadala poskytovateľov digitálneho obsahu o certifikáciu bezpečnosti stránok, na ktoré Europeana odkazuje. V neposlednom rade sa domnievam, že pokiaľ ide o financovanie a rozvoj projektu Europeana, je dôležité poskytnúť trvalo udržateľný systém. Pani komisárka, žiadam vás o stručné vyjadrenie o revízii smernice o zosúladení niektorých aspektov autorských práv a s nimi súvisiacich práv v informačnej spoločnosti.

Neelie Kroes, podpredsedníčka Komisie. – Vážený pán predsedajúci, vážené poslankyne, vážení poslanci a, samozrejme, najmä pani Trüpelová, vašou správou sme úplne nadšení. Víťame ju. Skutočne si myslím, že oznámenie Europeana – ďalšie kroky je len začiatkom veľmi náročného dobrodružstva a, mimochodom, je dôkazom silnej politickej podpory ďalšieho rozvoja projektu Europeana ako spoločného miesta prístupu k bohatému a rozmanitému kultúrnemu dedičstvu Európy v digitálnom veku.

Rada by som teda poďakovala spravodajkyni pani Trüpelovej za vykonanú prácu a zložila jej poklonu za názov, pretože už ten je jedinečný. Europeana – nie je potrebné vysvetľovať, o čo ide.

Komisia môže podporiť aj alternatívny návrh uznesenia, na ktorom sa zhodli, ako som bola informovaná, hlavné politické skupiny v Parlamente.

Je to ambiciózny projekt a znova opakujem, je to začiatok. Jeho cieľom je sprístupniť na internete digitalizované knihy, noviny, mapy, exponáty z múzeí, audiovizuálny materiál a zvukové archívy z celej Európy. V digitálnom veku je zabezpečenie prístupu ku kultúre nevyhnutnosť. Nejde len o to, o čom hovoril pán Migalski, o čosi, čo z nás robí lepších občanov. Vyčkajme teda a uvidíme. V každom prípade nám však projekt poskytuje príležitosť na to, aby sme boli šťastnejší, pretože radosť z kultúry je vo väčšine prípadov, takpovediac, užívanie si šťastia.

V správe Parlamentu sa správne poukazuje aj na hospodársku zložku. Z digitalizácie a on-line prístupu k nášmu kultúrnemu dedičstvu budú profitovať aj ďalšie odvetvia činnosti: vzdelávanie, výskum, cestovný ruch a médiá.

Stránka Europeany je výsledkom nebývalej spolupráce medzi európskymi knižnicami, archívmi a múzeami. V súčasnom období, ako správne uviedla pani Trüpelová, poskytuje priamy prístup k 7 miliónom digitalizovaných objektov. Znova pripomínam, je to len začiatok. Pokračujme teda. Je možné a potrebné urobiť viac. V správe Parlamentu sa zdôrazňujú rozličné oblasti projektu Europeana a súvisiacich politík, v ktorých je v nasledujúcich rokoch potrebné dosiahnuť pokrok.

Rozvoj stránky závisí v prvom rade od zapojenia členských štátov, ktoré by mali vyvinúť väčšie úsilie o digitalizáciu svojho kultúrneho dedičstva a o sprístupnenie všetkých digitalizovaných objektov prostredníctvom Europeany. Som veľmi rada, že Parlament sa pripája ku Komisii, pokiaľ ide o výzvu členských štátov na urýchlenie pokroku v tejto oblasti. Čím skôr, tým lepšie.

Parlament zdôrazňuje, že Europeana by nemala poskytovať len prístup k dielam verejnej sféry. Mala by obsahovať aj materiál, ktorý je stále chránený autorskými právami. Skutočne naliehavo potrebujeme, a to

je aj moja odpoveď na otázku pani Ťicaúovej, nájsť prijateľné riešenia na to, aby sa on-line sprístupnili diela, ktoré sa už nevydávajú, na riešenie otázky diel neznámych autorov (diel, pri ktorých je nemožné nájsť právoplatných držiteľov). Ak sa nám to nepodarí, riskujeme, že Európa bude o pár rokov zaostávať, a to predovšetkým v porovnaní s USA.

Komisia v súčasnom období vykonáva posúdenie vplyvu na možné právne riešenie v súvislosti s dielami neznámych autorov na európskej úrovni a diskutujeme o tom, aké opatrenia možno prijať. Ak však dovolíte, k tejto otázke sa vrátim, keď budeme hovoriť o digitálnej agende, pretože ide o jednu z otázok, ktoré je potrebné riešiť.

Rozšírená verzia Europeany sa spustí v priebehu tohto roka a očakáva sa, že dovedy sa sprístupní viac ako 10 miliónov digitalizovaných objektov. Na rozvoji stránky sa bude ďalej pracovať v priebehu nadchádzajúcich rokov. Parlament správne poukazuje na to, že na úspech projektu Europeana je nevyhnutné zvýšiť informovanosť o stránke medzi kultúrnymi inštitúciami, ktoré by mohli prispievať k jej digitalizovanému obsahu, a medzi širokou verejnosťou. Osobitná pozornosť by sa mala venovať mladším ľuďom, ako ste správne uviedli, mimoriadne dôležitej zložke nášho obyvateľstva, na ktorých by sa bolo možné zamerať prostredníctvom škôl.

Komisia je plne odhodlaná pokračovať v práci na rozvoji projektu Europeana a politík, ktoré s ním súvisia, a pôjde o kľúčovú oblasť činností v rámci európskej digitálnej agendy. V každom prípade sa oplatí zaň bojovať.

Predsedajúci. – Rozprava sa skončila.

Hlasovanie sa uskutoční o dva týždne počas ďalšej schôdze v Bruseli.

Písomné vyhlásenia (článok 149)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), písomne. – (PL) Europeana, európska digitálna knižnica, čelí v súčasnom období mnohým problémom. Úspech tohto celoeurópskeho projektu nie je ani zďaleka zaručený. Po prvé, pretože Europeana doteraz obsahovala najmä diela pochádzajúce len z niektorých najaktívnejších krajín. Po druhé, tieto diela nie sú súčasné, tie by pritiahli najväčšiu pozornosť, ale staré, ktoré sú dielami verejnej sféry. Rada by som upriamila osobitnú pozornosť na jedno hľadisko projektu Europeana, ktoré je podľa mňa mimoriadne dôležité pre jej úspech – financovanie. Proces rozširovania digitálnych zbierok je veľmi drahý a bude trvať veľmi veľa rokov. Europeana má zatiaľ zaručené finančné prostriedky len do roku 2013 ako súčasť projektu financovaného sčasti Európskou komisiou a členskými štátmi, ako aj súkromnými sponzormi. Myslím si, že je nevyhnutné zaručiť stabilné finančné zdroje ako súčasť nového finančného výhľadu na roky 2014 – 2020. Európske finančné prostriedky vo forme grantov pridelených jednotlivým kultúrnym inštitúciám v členských štátoch by ich mali podporiť, aby sa tak dosiahla väčšia účinnosť pri digitalizácii zbierok. Zároveň je potrebné zaviesť povinné ciele digitalizácie, ktoré by členské štáty museli splniť v stanovenom období. Zmenu Europeany na príťažlivý portál, o ktorý budú mať záujem čitatelia a výskumní pracovníci, nie na digitálnu povalu na sentimentálne uskladňovanie starého haraburdia, zaručí len dôsledné uplatňovanie prístupu cukru a biča.

Iosif Matula (PPE), písomne. – (RO) Náš zámer je, aby sa Europeana nestala alternatívou digitalizácie kníh spoločnosťou Google, ale úplne novým projektom zameraným na európske kultúrne hodnoty. Europeana, ktorá je knižnicou, múzeom a digitálnym archívom zároveň, musí propagovať jednotné európske dedičstvo, ponúkať dôveryhodný zdroj informácií a umožňovať členským štátom pridávať obsah formálnym a štruktúrovaným spôsobom.

Europeana sa nesmie zmeniť na portál, akým je Wikipedia, do ktorej môže vložiť text každý bez toho, aby tejto činnosti predchádzalo overenie. Výsledkom takéhoto postupu je zjavne množstvo chýb v zverejňovanom obsahu. V tejto súvislosti by sme mali na stránke vytvoriť osobitnú sekciu, v rámci ktorej by mohli používatelia navzájom diskutovať bez toho, aby sa im umožnilo meniť a dopĺňať kultúrny obsah zverejnený na stránke.

Je dôležité, aby sme sa zamerali na grafickú prezentáciu stránky Europeany, na jej zviditeľnenie a na jej sprístupnenie, keďže jej súčasný vzhľad nie je veľmi užívateľsky prijateľný a môže prispieť k strate záujmu verejnosti. Na základe uvedených hľadísk podporujem návrh uznesenia, ktorý predložil Poslanecký klub Európskej ľudovej strany (kresťanských demokratov) ako alternatívu súčasnej možnosti predloženej v správe, aby sme mohli pomôcť vytvoriť hodnotný portál dôležitý z hľadiska informácií, ktoré na ňom verejnosť nájde.

Emil Stojanov (PPE), písomne. – (BG) Dámy a páni, jednou z našich základných povinností ako politikov a občanov je zachovanie nášho kultúrneho dedičstva pre budúce generácie. Europeana predstavuje jeden z hlavných projektov v tejto oblasti, pretože pomáha urýchliť procesy digitalizácie kultúrneho dedičstva v jednotlivých členských štátoch. Je však potrebné vyriešiť kultúrne a právne problémy, ktoré sú spojené s masovou digitalizáciou kníh vrátane tých, ktoré v súčasnosti uchovávajú európske knižnice. Jedným z najväčších problémov, ktorým Europeana čelí, sú autorské práva a právne predpisy, ktorými sa tieto práva v členských štátoch riadia. V centre pozornosti sú aj mnohé otázky v súvislosti s konkurenciou spoločnosti Google, ktoré bude tiež potrebné vyriešiť. V tejto súvislosti je potrebné nájsť všetky potenciálne zdroje na podporu národných knižníc, múzeí a archívov, aby projekt Europeana skutočne odrážal bohatstvo a rozmanitosť kultúrneho dedičstva Európy. Počas rozpráv vo Výbore pre kultúru a vzdelávanie som navrhol, aby mal Európsky parlament nad projektom určitú kontrolu, avšak uvedomujem si, že na základe súčasných pravidiel to nie je možné. Chcem však, aby Európsky parlament ako jediná inštitúcia EÚ, ktorej poslanci sú volení priamo, mal v budúcnosti možnosť vykonávať kontrolu nad európskymi iniciatívami. Ďakujem vám za pozornosť.

22. Hodnotenie a posúdenie akčného plánu pre dobré životné podmienky zvierat na obdobie 2006 – 2010 (krátke prednesenie)

Predsedaajúci. – Ďalším bodom programu je správa pani Marit Paulsenovej v mene Výboru pre poľnohospodárstvo a rozvoj vidieka o hodnotení a posúdení akčného plánu pre dobré životné podmienky zvierat na obdobie 2006 – 2010 (A7-0053/2010).

Marit Paulsen, spravodajkyňa. – (SV) Vážený pán predsedaajúci, životné podmienky zvierat sú niečím, na čom skutočne záleží väčšine občanov Európy. Životné podmienky zvierat sa netýkajú len zvierat. Týkajú sa aj našej identity, čo si myslíme, že predstavujeme, a čo si myslíme, že predstavuje Európa, čo pokladáme za hlavné znaky civilizácie; ide o úctu a o to, ako zaobchádzame s týmito našimi spolupútnikmi na ceste životom.

Podľa môjho posúdenia, ktoré Výbor pre poľnohospodárstvo a rozvoj vidieka podporuje, bola prevažná väčšina päťročného plánu prijatého Parlamentom v roku 2006 – ktorého spravodajkyňou bola pani Jeggleová – vykonaná pomerne uspokojivo. Jeden dôležitý kus skladačky chýba, a to je dodržiavanie. Preto som sa pri koncipovaní nadchádzajúceho päťročného plánu – o ktorom spolu s celým výborom dúfame, že sa prijme tento rok – zamerala na prísnejšie dodržiavanie platných právnych predpisov.

V súčasnosti sa to týka predovšetkým smernice o živote, životných podmienkach a chove ošípaných. Venuje sa tiež opakujúcemu sa problému diaľkovej prepravy zvierat, niekedy v otrasných podmienkach. Inými slovami, ide o dodržiavanie, kontrolu a sankcie stanovené v právnych predpisoch, smerniciach a nariadeniach, ktoré už boli prijaté.

Ďalej by som uvítala trochu nový prístup – konkrétne viac holistický prístup. Uvítala by som všeobecný akt o ochrane zvierat, ktorý by zavádzal základné normy pre Európu, EÚ a vnútorný trh a stanovoval minimálne úrovne.

Je to dôležité z dvoch dôvodov. Po prvé, kvôli konkurencii na vnútornom trhu v rámci Únie; inými slovami, žiadnej krajine nesmie byť umožnené získať konkurenčnú výhodu v dôsledku zanedbávania zvierat. Druhým a možno najdôležitejším dôvodom je to, že kladieme veľké nároky na európskych poľnohospodárov a výrobcov. Preto ich treba chrániť pred nespravodlivou konkurenciou z tretích krajín. Je nezmyselné klásť na nich také veľké nároky, ak nie sme pripravení zabezpečiť spravodlivý obchod. Okrem toho – a to nemusí byť veľmi populárne – musíme nejakým spôsobom za dobré životné podmienky zvierat platiť. Či to bude na mieste predaja alebo prostredníctvom daní, to bude predmetom inej rozpravy. Takisto musíme vytvoriť trvalú a dobre organizovanú sieť – a dobre počúvajte, čo teraz poviem: nie nový orgán, ale skôr koordinačné funkcie pre vynikajúce vedecké inštitúcie, ktoré v Európe už máme.

V neposlednom rade musíme začať riešiť otázku používania antibiotík v chove zvierat. Teraz nehovorím o riziku zvyškov antibiotík v potravinách, ale skôr o odolnosti voči antibiotikám – predovšetkým medzi zoonotickými baktériami –, čo predstavuje vážnu hrozbu pre verejné zdravie.

Chris Davies (ALDE). – Vážený pán predsedaajúci, chcem hovoriť o právnom predpise, s ktorým bude pán komisár – ktorý bol päť rokov komisárom pre energetiku – určite dôverne oboznámený. Ide o smernicu o nosniciach, ktorá vyžaduje, aby do konca budúceho roka došlo k skvalitneniu noriem v oblasti životných podmienok zvierat týkajúcich sa klieťok, v ktorých sú držané nosnice.

Myslel som si, že to bude stáť tisíce. V mnohých obchodných centrách to v skutočnosti stojí milióny, pretože si to vyžaduje rozsiahle priemyselné vybavenie. Mnohé krajiny smernicu dodržali. Mnohí poľnohospodári investovali peniaze, aby zabezpečili skvalitnenie noriem v oblasti životných podmienok zvierat na požadovanú úroveň, ale nemyslím si, že dosiahneme súlad v celej Európskej únii do konca budúceho roka.

Chcem vedieť, aké opatrenia prijme Komisia a aké opatrenia iniciuje, aby sa pokúsila o dosiahnutie dodržiavania.

Pani spravodajkyňa vyzvala na zákaz obchodu s vajcami, ktoré porušujú právne predpisy. Nie som si istý, či sa to dá urobiť. Chcem však vidieť, že sa Komisia aktívne pokúša dosiahnuť, aby členské štáty a ich poľnohospodári dodržali svoje záväzky a zlepšili normy v oblasti životných podmienok zvierat, a že existujú rovnaké podmienky pre všetkých.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Vážený pán predsedajúci, pani Paulsenová, ďakujem vám za vašu správu. Chcel by som zatlieskať práci, ktorú vykonali rôzni tieňoví spravodajcovia v rámci prípravy tohto dokumentu, predovšetkým spravodajkyňa za moju skupinu pani Jeggleová.

Táto otázka v rôznych európskych krajinách rezonuje rôzne. Nie všetci výrobcovia alebo spotrebitelia vnímajú túto otázku rovnako. Napriek tomu sa európskym právnym predpisom postupne darí vytvárať veľmi prísnu normu, čo by sme podľa mňa mali lepšie využiť pri medzinárodných rokovaniach a predovšetkým pri kontrole dovážaných výrobkov.

Ako však už bolo povedané, tieto pravidlá so sebou prinášajú náklady a každý deň vidíme, ako tieto náklady pre poľnohospodárov a iné subjekty rastú, keď zároveň výrazne klesá ziskovosť poľnohospodárstva. Je to preto jasným opodstatnením spoločnej poľnohospodárskej politiky. Ak ročne minieme 100 EUR na obyvateľa na financovanie spoločnej poľnohospodárskej politiky, dobré životné podmienky zvierat sú dobrým dôvodom, prečo sú tieto finančné prostriedky potrebné.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Chcem zablažovať pani Paulsenovej k tejto správe, ktorá ponúka riešenia v oblasti životných podmienok zvierat a riešenia problémov, ktoré táto otázka nastoľuje v európskej politike. Je dobre známe, že zdravie zvierat závisí od ich životných podmienok a určitého minimálneho biologického pohodlia, bez ktorého nemôžu plne vyjadriť svoju vitalitu vrátane ich prirodzeného správania v závislosti od zmien, ku ktorým dochádza v ich životnom prostredí.

Preto verím, že zlepšovanie a zvyšovanie konkurencieschopnosti v odvetví poľnohospodárstva treba na úrovni Európskej únie udržiavať podporou a dodržiavaním platných nariadení upravujúcich životné podmienky zvierat, ktoré musia takisto spĺňať požiadavky na ich ochranu. V súvislosti s tým by mali členské štáty zvážiť prehodnotenie svojich technológií chovu hospodárskych zvierat a nahradenie starých technológií novými, najmodernejšími a vysoko výkonnými technológiami, ktoré berú do úvahy fyziologické potreby zvierat a umožňujú využitie ich produktívneho biologického potenciálu v ideálnych podmienkach, výsledkom čoho bude aj oveľa lepšia bezpečnosť potravín. To prirodzene predpokladá pridelenie príslušných finančných prostriedkov do tejto oblasti a účinné využívanie podporných príležitostí, ktoré sa im núkajú, aby mohli členské štáty investovať do moderných inovatívnych riešení zameraných na zlepšenie životných podmienok zvierat.

Myslím si, že pri hľadaní najlepších riešení môže zohrať dôležitú úlohu zapojenie radových občanov a občianskej spoločnosti do vypracúvania a vykonávania programov v tejto oblasti prispôbených konkrétnej situácii v každom členskom štáte.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Vážený pán predsedajúci, životné podmienky zvierat sú tiež meradlom toho, aký sme my Európania civilizovaní. Európska únia musí zabezpečiť aktuálnosť právnych predpisov a fungovanie dohľadu. V súčasnosti sú v oboch týchto oblastiach nedostatky.

Bola tu spomenutá otázka prevozu zvierat. V televízii sme videli niekoľko krutých a tvrdých filmov a očakávali by sme v tejto záležitosti, tak ako v každej záležitosti týkajúcej sa životných podmienok zvierat, rýchle opatrenia zo strany Komisie, aby sme si boli istí, že sa so zvieratami zaobchádza dôstojne.

Andris Piebalgs, člen Komisie. – Vážený pán predsedajúci, chcel by som sa poďakovať Parlamentu a konkrétne pani Paulsenovej za správu z vlastnej iniciatívy o akčnom pláne EÚ pre dobré životné podmienky zvierat. Správa je nielen odrazom toho, čo sa stalo, ale tiež obsahuje dôležité a užitočné nápady pre stratégiu v oblasti životných podmienok zvierat v budúcnosti.

Akčný plán prijatý v roku 2006 bol v podstate úspechom. Spojil rôzne iniciatívy EÚ do jednej vízie o životných podmienkach zvierat a jeho realizácia bola všeobecne uspokojivá. Na druhej strane súhlasí Komisia s názorom vyjadreným počas tohto zasadnutia podľa postupu „catch-the-eye“, že uplatňovanie zostáva vážnym problémom a že aby sa dosiahlo správne uplatňovanie, treba udržať a zvýšiť úsilie.

Čo sa týka otázky pána Chrisa Daviesa, na túto konkrétnu otázku poskytneme písomnú odpoveď, ale v podstate možno povedať, že Komisia sa zameriava na uplatňovanie. Prijaté pravidlá treba uplatňovať. Nejde len o zásady právneho štátu, ale aj o spravodlivú súťaž.

Takisto sa zhodneme v tom, že je potrebné podporovať spravodlivú hospodársku súťaž medzi výrobcami z EÚ a výrobcami z krajín mimo EÚ. Životné podmienky zvierat sú takisto „neobchodnou otázkou“, ktorú treba brániť a vysvetľovať počas rokovaní WTO. Z našej budúcej stratégie to musí jasne vyplývať.

Všimol som si výzvu na prijatie nového akčného plánu na roky 2011 – 2015 a som rád, že vám môžem oznámiť, že Komisia už začala v tomto smere pracovať. Našou ambíciou je vytvorenie novej stratégie pre životné podmienky zvierat, ktorá prijme holistický prístup, pričom do úvahy treba brať celkové náklady výrobcov z krajín EÚ a vplyv opatrení v oblasti životných podmienok zvierat na ich konkurencieschopnosť.

Ako sa uvádza v správe, v článku 13 Zmluvy o fungovaní Európskej únie sa zdôrazňuje potreba brať do úvahy všetky zvieratá. Myšlienka všeobecných európskych predpisov o životných podmienkach zvierat týkajúcich sa všetkých zvierat je tiež veľmi zaujímavá. Z takýchto všeobecných právnych predpisov by mohli vychádzať budúce iniciatívy vrátane právnych predpisov, ale aj informácií pre spotrebiteľa, vzdelávania, výskumu a podpory lepších noriem.

Takisto som si všimol a oceňujem podporu vytvorenia európskej siete referenčných centier pre životné podmienky zvierat. To by pomohlo inštitúciám EÚ, členským štátom a zainteresovaným subjektom v ich opatreniach na podporu iniciatív v oblasti životných podmienok zvierat.

Súhlasím s vaším názorom, že budúca stratégia by mala dôkladne zohľadňovať náklady a konkurencieschopnosť. Musíme zabezpečiť súdržnosť medzi našimi politikami a nezabúdať na celkovú udržateľnosť našich návrhov z globálneho hľadiska.

V správe sa tiež zdôrazňovalo, že rozpočet EÚ by mal zodpovedať našim ambíciám – predovšetkým poskytnutím dostatočných prostriedkov na výskum, nové technológie a techniky v oblasti životných podmienok zvierat. Tiež sa v nej zdôrazňovala potreba dostatočných prostriedkov na náležité monitorovanie a podporu výrobcov z krajín EÚ.

Ako som už povedal, Komisia víta všetky tieto myšlienky, ktoré kolektívne ukazujú, že životné podmienky zvierat zaujímajú popredné miesto medzi prioritami EÚ. Komisia plánuje predložiť novú stratégiu EÚ pre životné podmienky zvierat v roku 2011.

Predseda júci. – Rozprava sa skončila. Hlasovanie sa uskutoční o dva týždne počas ďalšej schôdze v Bruseli.

Písomné vyhlásenia (článok 149)

Véronique Mathieu (PPE), písomne. – (FR) Otázka životných podmienok zvierat je dôležitá. Európske právne predpisy v tejto oblasti sa musia dôsledne uplatňovať tak, ako sa to odporúča v správe pani Paulsenovej. Tiež musíme zabezpečiť, aby sa normy v oblasti životných podmienok zvierat platné v EÚ uplatňovali recipročne na tovary vstupujúce na európske územie. Našich poľnohospodárov a európsky agropotravinársky priemysel naozaj nemožno pokutovať v čase, keď im vznikajú ďalšie náklady, aby splnili požiadavky EÚ. Normy v oblasti životných podmienok zvierat musia ísť ruka v ruke s európskou obchodnou politikou, s ochranou našich pracovných miest a poľovníckymi postupmi v rámci riadenia fauny, čo sú rozhodujúce faktory pre rovnováhu biodiverzity. Okrem toho by som chcela vyjadriť svoje výhrady voči vytvoreniu európskej siete referenčných centier pre ochranu a životné podmienky zvierat. Ako spravodajkyňa pre udeľovanie absolútorí za rok 2008 decentralizovaným agentúram EÚ som si dobre vedomá problémov spojených so zriaďovaním agentúr, medzi ktorými, žiaľ, nie je žiadna súdržnosť. Túto otázku, ktorú skúma medziinštitucionálna pracovná skupina pre agentúry, treba vyriešiť ešte pred rozhodnutím o vytvorení akýchkoľvek nových agentúr.

23. Poľnohospodárstvo EÚ a zmena klímy (krátke prednesenie)

Predsedaajúci. – Ďalším bodom programu je správa pána Stéphana Le Folla v mene Výboru pre poľnohospodárstvo a rozvoj vidieka o poľnohospodárstve EÚ a zmene klímy (SEK(2009)0417 – 2009/2157(INI)) (A7-0060/2010).

Stéphane Le Foll, spravodajca. – (FR) Vážený pán predsedaajúci, pán komisár, cieľom správy, ktorú predkladám Parlamentu, je vysvetliť, že odvetvie poľnohospodárstva má svoje miesto a úlohu v boji proti globálnemu otepľovaniu.

Tento týždeň nám príroda pripomenula – tentoraz v podobe sopiek –, že môže vážnym spôsobom ovplyvniť ľudské činnosti a klímu. To však znamená, že ľudské bytosti a zvlášť Európa musia napriek všetkému prevziať zodpovednosť za boj proti tomu, čo nazývame globálnym otepľovaním.

Cieľom mojej správy je ukázať, že odvetvie poľnohospodárstva môže naďalej znižovať emisie uhlíka, ako aj spotrebu fosílnych palív a predovšetkým môže zároveň veľmi aktívne prispieť k viazaniu uhlíka, aby sme na celosvetovej úrovni dokázali dosiahnuť zníženie emisií uhlíka a zabezpečiť zachytávanie a ukladanie väčšieho množstva uhlíka.

Správa sa pokúša zdôrazniť, že poľnohospodárstvo musí upustiť od roztriešteného prístupu, ktorý spočíva v zavedení novej smernice o pôde, vode, pesticídoch atď. vždy, keď sa vyskytne nejaký problém, a pokúsiť sa riešiť problémy poľnohospodárstva komplexnejšie a systematickejšie.

V rámci takéhoto prístupu budeme musieť identifikovať možné spôsoby, ktoré zaručia, ako som už spomenul skôr, že odvetvie poľnohospodárstva nielen zníži spotrebu energií, ale zároveň sa bude aktívne podieľať na viazaní uhlíka. Táto úloha sa týka konkrétne fotosyntézy a biomasy a zvlášť oblasti, ktorá je blízka môjmu srdcu, teda pôdy a schopnosti európskej pôdy uchovávať v sebe organický uhlík.

Som presvedčený, že tento prístup, o ktorom hovorím v tejto správe a ktorý, dúfam, bude schválený počas ďalšej schôdze v Bruseli, umožní poľnohospodárstvu v Európe vstúpiť do novej fázy udržateľnosti a získať lepšie ekologické povedomie, čo by Európe umožnilo získať lepšiu pozíciu, ako majú iné kontinenty a iné poľnohospodárske systémy. Tým dosiahneme pozitívnejší vplyv na hospodárstvo, ako aj na životné prostredie, a tým aj pozitívnejší vplyv v sociálnej oblasti.

Táto správa sa preto venuje špecifickej otázke poľnohospodárstva vo vzťahu k boju proti globálnemu otepľovaniu, ale takisto sa snaží – v každom prípade dúfam, že sa snaží – preskúmať aj iné spôsoby, ako zachovať predovšetkým diskusiu o budúcnosti poľnohospodárskej politiky po roku 2013.

Obraciam sa na Komisiu; oslovím poľnohospodárske výbory, ako som to už urobil mnohokrát, a takisto oslovím jednotlivých ministrov, keď sa mi na to naskytne príležitosť. Som presvedčený, že musíme zmeniť smer. Reforma SPP po roku 2013 musí byť ambiciózna. Musí vychádzať z cieľov, ktoré občanom pomôžu pochopiť, prečo potrebujeme spoločnú poľnohospodársku politiku.

Spoločnú poľnohospodársku politiku potrebujeme preto, lebo európske poľnohospodárske spoločenstvo musí na jednej strane zaistiť potravinovú bezpečnosť, a na druhej strane sa vydať cestou udržateľnosti. Je to v každom prípade smer, ktorý navrhujem vo svojej správe, a smer, ku ktorému sa, dúfam, pridá veľká väčšina Parlamentu.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Vážený pán predsedaajúci, veľmi pekne ďakujem pánovi spravodajcovi za jeho správu. Poľnohospodárstvo je odvetvie hospodárstva, ktoré robí už teraz pre ochranu životného prostredia najviac, a môže urobiť ešte viac. Preto sa nám už podarilo znížiť emisie skleníkových plynov v poľnohospodárstve o 20 %. Okrem toho odčerpávajú poľnohospodárska pôda a rastliny veľké množstvá CO₂ z atmosféry. Poľnohospodárstvo je preto súčasťou riešenia problému zmeny klímy. Na druhej strane, výroba potravín pre 500 miliónov občanov EÚ musí mať prednosť, pričom treba zároveň čo najefektívnejšie využiť existujúce zdroje a poskytnúť čo najvyššiu úroveň ochrany životného prostredia a biodiverzity.

Poľnohospodári to nemôžu dokázať sami. Musí im pri tom pomôcť silná európska poľnohospodárska politika. Len tak sa nám podarí vyrobiť dosť potravín pre rastúcu svetovú populáciu a zároveň chrániť životné prostredie, a tým bojovať proti zmene klímy.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Vážený pán predsedaajúci, správa pána Le Folla je nesmierne dôležitá, pretože výroba potravín v Európe a poľnohospodárstvo sú dôležitými otázkami.

Európa musí byť sebestačná. Je to tiež dôležité z hľadiska boja proti zmene klímy, pretože preprava na krátke vzdialenosti a konzumácia miestnych potravín sú najlepším spôsobom, ako zabrániť zmene klímy.

Poľnohospodárstvo musí byť ekologicky udržateľné a v tomto smere nás čaká ešte veľa práce. Členské štáty Európskej únie môžu zohrať v tejto oblasti priekopnícku úlohu a v tomto zmysle majú Európa a členské štáty dobrú pozíciu v tom, že máme príležitosť investovať do výskumu.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Vážený pán predsedajúci, chcel by som sa čo najúprimnejšie poďakovať pánovi Le Follovi za jeho správu. Obsahuje veľmi dôležité body, ktorým budeme v budúcnosti musieť venovať pozornosť. Ochrana klímy musí byť tiež súčasťou novej reformy poľnohospodárstva; musí byť do tejto reformy zapracovaná. V budúcnosti budeme potrebovať udržateľné a ekologicky zdravé postupy, ktoré zaručia ochranu životného prostredia. Poľnohospodárstvo nemožno vo vzťahu k ochrane klímy považovať len za obeť; je totiž aj významnou súčasťou príčiny. Desať percent skleníkových plynov stále pochádza z poľnohospodárstva. Aj tu musí dôjsť k zníženiu.

Musíme tiež začať venovať pozornosť téme, ktorá sa spomína v správe pána Le Folla, a to skutočnosti, že napríklad veľkú časť sóje dovážame z Brazílie. Aj európske poľnohospodárstvo je čiastočne zodpovedné za to, že oblasti prvotných lesov v iných krajinách sa menia na veľmi intenzívne využívanú poľnohospodársku pôdu, dôsledky čoho sa napokon prejavujú aj tu u nás. To je niečo, čo budeme musieť v budúcnosti vziať do úvahy. Budeme sa tiež musieť snažiť o obnovenie našich vlastných dodávok bielkovín v Európe. Aj to je súčasťou riešenia problémov životného prostredia súvisiacich s ochranou klímy.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Veľmi dôležitým aspektom správy pána Le Folla je konštatovanie, že bez poľnohospodárstva by sme ani nemali šancu prijať opatrenia proti globálnej zmene klímy. Zároveň by som chcel poukázať na problematiku lesníctva, ktorému sa stále neposkytuje dostatočná podpora. Úplne súhlasím, že v budúcnosti musí byť poľnohospodárstvo ekologickejšie a šetrnejšie k životnému prostrediu. Na jednej strane je to veľmi dôležité; na druhej strane produkuje poľnohospodárstvo veľké množstvo environmentálnych verejných statkov – biodiverzita, ochrana krajiny, čistota vody atď. –, za čo poľnohospodárstvo ani trh, ani spoločná poľnohospodárska politika dostatočne neodmeňujú. Preto sa musí počnúc rokom 2013 v rámci spoločnej poľnohospodárskej politiky začať vytvárať trh pre environmentálne verejné statky, aby mohli byť poľnohospodárom poskytnuté dodatočné služby a kompenzácie za tieto dodatočné služby, ktoré poskytujú.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Vážený pán predsedajúci, táto správa z vlastnej iniciatívy sa venuje veľmi dôležitej oblasti, pretože poľnohospodárstvo bude v budúcnosti zohrávať ešte dôležitejšiu úlohu. Dopyt po potravinách sa na celom svete zvyšuje rýchlym tempom a zároveň sa na celom svete v dôsledku zmeny klímy znižuje plocha poľnohospodárskej pôdy. Okrem toho sa zvyšujú požiadavky spotrebiteľov na kvalitu potravín.

Okrem spoľahlivého zabezpečovania vlastnej potravinovej bezpečnosti musí Európa zohrávať úlohu aj pri udržiavaní zásobovania potravinami na iných kontinentoch.

Ako dôležitú súčasť politiky EÚ v oblasti zmeny klímy treba vnímať aj investície do trvalo udržateľného lesníctva a lepšieho využívania lesov. Z tohto dôvodu som bola trochu sklamaná z toho, že v rámci stratégie EÚ 2020 sa do poľnohospodárstva a lesníctva investovalo len nepatrná čiastka. Napokon, poľnohospodárstvo a lesníctvo zohrávajú veľmi dôležitú úlohu pri zabezpečovaní európskej potravinovej bezpečnosti, účinnejšej výroby bioenergie a životaschopnosti vidieckych oblastí.

Marit Paulsen (ALDE). – (SV) Vážený pán predsedajúci, ak môžem, chcela by som poďakovať pánovi spravodajcovi za veľmi osviežujúci a nový prístup. Osobne som presvedčená, že poľnohospodárstvo a lesníctvo sú jednoznačne najdôležitejšími faktormi v našom úsilí znížiť emisie oxidu uhličitého, zvlášť ak chceme viazať uhlík v stromoch, rastlinách, koreňoch a v pôde. Nevyžaduje si to vývoj nových technológií alebo uskutočnenie výskumných projektov, lebo potrebnými poznatkami a nástrojmi už disponujeme.

Keďže som práve hovorila o ochrane a životných podmienkach zvierat, chcela by som položiť zásadnú otázku: nie je to spoločná poľnohospodárska politika, čo musíme zmeniť? Keby sme poľnohospodárom platili za všetky tie statky, ktoré produkujú pre celú spoločnosť a ktoré sú životne dôležité – ako v tomto prípade –, potom by sme ľuďom neplatili za to, čo majú, ale za to, čo robia.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) V prvom rade chcem zablahoželať pánovi spravodajcovi ku komplexnému prístupu, ktorý uplatnil pri riešení jedného z najnaliehavejších problémov dneška. Zmena klímy predstavuje jednu z najväčších hrozieb nielen pre životné prostredie, ale aj pre hospodárstvo a spoločnosť. Zisky z úrody sa každoročne menia, pretože ich intenzívne postihujú odchýlky v extrémnych

klimatických podmienkach, čo má priamy vplyv na každé odvetvie hospodárstva, hoci najzraniteľnejším odvetvím stále zostáva poľnohospodárstvo.

V tomto kontexte musia stratégie Európskej komisie počítať s predchádzaním, ako aj so zmierňovaním nepriaznivých dôsledkov pre poľnohospodárstvo v Európskej únii realizáciou akčného plánu v najviac postihnutých oblastiach. Mám teraz na mysli prispôbenie poľnohospodárskych činností novým podmienkam: zalesňovanie, hospodárenie s vodnými zdrojmi v rámci poľnohospodárstva a sanácia kontaminovanej pôdy.

Druhým opatrením musí byť plán pre budúcnosť zameraný na obmedzovanie príčin zmeny klímy prostredníctvom podpory globálneho hospodárstva založeného na znížených emisiách uhlíka v kombinácii s podporou energetickej bezpečnosti. Európska únia si musí udržať vedúcu úlohu v boji proti zmene klímy, ktorý sa v dôsledku súčasných hospodárskych problémov nesmie dostať na druhé miesto.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Vážený pán predsedajúci, komplexnosť tejto správy na mňa urobila dojem. Napriek tomu mám však jednoduchú otázku: aká je skutočná zodpovednosť, vplyv a účinok poľnohospodárstva na zmenu klímy? Mám na mysli pozitívne vplyvy, ako aj negatívne. Je možné povedať, že stanovisko vedeckej obce a výsledky nášho výskumu sú dostatočne silnými argumentmi na odôvodnenie takéhoto výrazného zvýšenia výdavkov na boj proti otepľovaniu, ktoré zatiaľ ani nebolo plne definované? Napokon, je naliehavo potrebné bojovať proti dôsledkom hospodárskej krízy, nezamestnanosti a iným vážnym problémom vyplývajúcim zo sociálno-ekonomickej situácie v Únii.

Do akej miery sa už v rámci spoločnej poľnohospodárskej politiky uplatňujú požiadavky na ochranu klímy a aké nástroje možno uplatniť v rámci SPP v tejto oblasti v budúcnosti?

Chris Davies (ALDE). – Vážený pán predsedajúci, chcem len spomenúť svoj domov. Mám to šťastie, že žijem na okraji saddleworthských vresovísk medzi mestami Manchester a Leeds. Je to južný okraj rašeliniskovej oblasti, ktorá sa tiahne z Anglicka až do Škótska.

V Európe je to veľmi vzácny biotop, ale je to tiež biotop, ktorý zbavilo jeho prirodzeného porastu 250 rokov priemyselného znečisťovania, ktoré zdevastovalo rozmanitosť druhov, ktoré môže tento biotop podporovať. K tomu sa pridalo nadmerné spásanie, pravdepodobne ovcami, a vypaľovanie. Samozrejme, ako rašelinisko vysychá, uvoľňuje plyny podporujúce globálne otepľovanie. Veľké potenciálne zásoby plynov podporujúcich globálne otepľovanie sa uvoľňujú z miesta, ktoré by malo byť malebnou oblasťou.

Kráľovská spoločnosť na ochranu vtáctva sa teraz snaží tento biotop obnoviť a dosiahnuť opätovný rast rašeliniskového machu, ktorý toto rašelinisko vytvoril. Finančné prostriedky, ktoré požadujú, nedosahujú milióny – sú to desaťtisíce alebo možno státisíce. Je to malý kúsok, ktorý môže prispieť k obnove, ako aj k podpore biodiverzity a tiež k ochrane tohto vresoviskového biotopu, ktorý zaručuje, že skleníkové plyny, ktoré sú v ňom obsiahnuté, sa nebudú uvoľňovať. Z pohľadu reformy spoločnej poľnohospodárskej politiky je to niečo, na čo nesmieme v žiadnom prípade zabúdať.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Poľnohospodárstvo sa významnou mierou podieľa na celkovom objeme emisií oxidu uhličitého. Preto poukazujeme na potrebu zlepšenia energetickej účinnosti v tomto odvetví. Naliehavo žiadam Komisiu, aby sústavne skúmala spojitosť medzi vysokými cenami potravín a rastúcimi cenami energií, hlavne používaných palív.

Chcela by som vám pripomenúť, že stimuly na podporu trvalo udržateľného pestovania energetických plodín by nemali ohroziť výrobu potravín. Z tohto dôvodu vyzývame Komisiu, aby monitorovala účinky zvýšenej výroby biopalív v Európskej únii a v tretích krajinách z hľadiska zmien vo využívaní pôdy, cien potravinárskych výrobkov a prístupu k potravinám.

Vyzývame Komisiu a členské štáty, aby podporovali výskum a vývoj, aby sme dokázali zabrániť zmene klímy a aby sme sa jej dokázali prispôbiť. Mám tu na mysli konkrétne výskum budúcich generácií biopalív.

Andris Piebalgs, člen Komisie. – Vážený pán predsedajúci, chcel by som sa poďakovať spravodajcovi pánovi Le Follovi za túto veľmi dôležitú správu o poľnohospodárstve a zmene klímy.

Boj proti zmene klímy je najvyššou celosvetovou prioritou. Aj Európska únia k tomuto boju veľmi významne prispieva a k boju proti zmene klímy prispieva už aj odvetvie poľnohospodárstva. Uplatňujeme politiku, ktorá obmedzuje emisie skleníkových plynov. Poľnohospodárstvo takisto poskytuje obnoviteľné zdroje energie lepším využívaním celého cyklu a všetkých výrobkov, ktoré pochádzajú z poľnohospodárstva.

V rámci poľnohospodárskej politiky EÚ sa takisto pracuje na optimalizácii funkcie poľnohospodárskej pôdy ako zásobárne uhlíka.

Od reformy z roku 1992 sa dosiahol významný pokrok v integrácii všetkých environmentálnych hľadísk do spoločnej poľnohospodárskej politiky. Nedávna reforma na spôsob „kontroly stavu“ predstavovala ďalší krok v tomto smere s osobitným dôrazom na zmiernenie a prispôbenie sa zmene klímy.

Súčasný rámec spoločnej poľnohospodárskej politiky poskytuje prístup vyvážený medzi záväznými požiadavkami presadzovanými prostredníctvom systému environmentálnej podmienenosti, ktorý stanovuje obmedzenia pre určité poľnohospodárske postupy, a pozitívnymi stimulmi pre poľnohospodárske postupy šetrné ku klíme, ktoré poskytuje rozvoj vidieka.

Komisia plne súhlasí s názorom, že zmenu klímy treba začať riešiť na globálnej úrovni, a je dôležité, aby náš príklad nasledovali aj ostatní. Na jednej strane musíme poľnohospodárstvu EÚ aj naďalej pomáhať, aby prispievalo k zmierneniu zmeny klímy znižovaním vlastných emisií skleníkových plynov, skvalitňovaním sekvestrácie CO₂ v pôde a využívaním obnoviteľných zdrojov energie z iných zdrojov a na druhej strane aby bolo produktívnejšie, aby bolo účinnejšie v zásobovaní potravinami, čím sa dokáže, že je možné dosiahnuť obidva ciele: potravinovú bezpečnosť na jednej strane a trvalú udržateľnosť životného prostredia na strane druhej.

Počas prípravy spoločnej poľnohospodárskej politiky na obdobie po roku 2013 a na základe výsledkov prebiehajúcich rokovaní o zmene klímy Komisia preskúma spôsoby, ako ďalej a lepšie integrovať ciele v oblasti zmiernenia a prispôbenia do nástrojov spoločnej poľnohospodárskej politiky.

Predseda júci. – Rozprava sa skončila.

Hlasovanie sa uskutoční o dva týždne počas ďalšej schôdze v Bruseli.

Písomné vyhlásenia (článok 149)

Robert Dušek (S&D), písomne. – (CS) Na poľnohospodárstvo má a aj naďalej bude mať vplyv zmena klímy, pretože ho vytvárajú živé organizmy a na jeho výsledky vplýva predovšetkým kvalita pôdnych zdrojov, vody a ovzdušia. Poľnohospodárstvo sa v dnešnej dobe, žiaľ, tiež podieľa (približne 10 percentami) na vzniku skleníkových plynov. Oxid dusný sa uvoľňuje z dusíkatých hnojív a metán vzniká pri procese trávenia hospodárskych zvierat. Je to práve poľnohospodárstvo, ktoré môže pomôcť v boji proti globálnemu otepľovaniu, a to predovšetkým novým spôsobom orby s cieľom konzervovať pôdu a znížiť aj ukladanie CO₂, podporou lesníctva a agrolesníctva, ako aj podporou ekologického poľnohospodárstva. Vítam a plne sa stotožňujem so stanoviskom pána spravodajcu o zavedení skutočnej európskej lesníckej politiky, prostredníctvom ktorej bude možné podporovať správu a ďalšiu produkciu lesov a nie lesy využívať prevažne na hospodársku činnosť s hlavným cieľom vytvárania finančných ziskov, či už plynú pološtátnym alebo súkromným subjektom. Vedecký výskum ukazuje, že jedine toto odvetvie je schopné zachytávať uhlík prirodzenou a neznečisťujúcou formou. Lesné porasty okrem toho pomáhajú riešiť problém zhoršovania kvality a erózie pôdy, nedostatku a znečistenia vody a chrániť biologickú rozmanitosť rastlinných a zvieracích druhov. Z uvedených dôvodov plne podporujem prijatie tejto správy.

Mairead McGuinness (PPE), písomne. – Vítam túto aktuálnu správu, ktorá sa zaoberá tým, akú úlohu môže zohrať poľnohospodárstvo v zmiernení účinkov zmeny klímy. V správe organizácie FAO „Stav výživy a poľnohospodárstva v roku 2009“ sa zdôrazňuje potreba dobytka vo výrobe potravín na celom svete. Aby sa uspokojil celosvetový dopyt po potravinách, je veľmi dôležité udržať súčasnú úroveň výroby. Budeme však musieť nájsť rovnováhu medzi poskytovaním dostatočného množstva potravín svetovej populácii a výrobou týchto potravín spôsobom, ktorý nevedie k zvýšeniu negatívnych vplyvov na svetovú klímu. Úloha, ktorú môžu v tomto zohrať európski poľnohospodári, sa jasnejšie osvetlí počas nadchádzajúcej rozpravy o budúcej podobe SPP po roku 2013 a je nevyhnutné, aby EÚ poľnohospodárom pomohla dosiahnuť túto rovnováhu.

Plne podporujem požiadavku tejto správy Európskeho parlamentu kompenzovať snahy európskych poľnohospodárov vynaložené na zníženie emisií a poskytnúť podporu pri prispôbovaní sa opatreniam na zmiernenie zmeny klímy. Návrh správy na rozvoj stratégie na úrovni EÚ na riešenie vplyvu nepriaznivých poveternostných podmienok na poľnohospodárstvo EÚ je veľmi vítaný a naozaj veľmi namieste, ak zoberieme do úvahy výnimočne nepriaznivé klimatické podmienky, ktorým museli poľnohospodári v posledných mesiacoch čeliť.

Rovana Plumb (S&D), písomne. – (RO) Zmena klímy má priamy vplyv na poľnohospodárstvo. Jej vážne účinky vidieť zvlášť medzi obyvateľstvom vo vidieckych oblastiach, ktorí sú od poľnohospodárstva existenčne závislí. Ženy patria k tým, ktorí sú voči účinkom zmeny klímy najviac zraniteľní. Je to jednak preto, lebo v mnohých krajinách tvoria väčšinu pracovných síl v poľnohospodárstve, a jednak preto, že nemajú prístup k rovnakým zárobkovým príležitostiam ako muži.

Typ poľnohospodárstva, ktorý sme začali uplatňovať v tisícročí, do ktorého sme práve vstúpili, vyžaduje ľudské úsilie, ktoré musí uspokojiť hlavné požiadavky: zabezpečenie potravinovej bezpečnosti svetovej populácii (ktorá by mala podľa očakávaní do roku 2050 narást na 9 miliárd), harmonizáciu opatrení na podporu kvantitatívneho a kvalitatívneho rastu poľnohospodárskej výroby zameranej na výrobu potravín spĺňajúcu rozvojové požiadavky vyplývajúce z výroby biopalív a taktiež ochranu ekosystémov a prelomenie spojitosti medzi hospodárskym rastom a zhoršovaním životného prostredia.

Som presvedčená, že treba prijať novú stratégiu, a táto stratégia musí vychádzať z nového prístupu zameraného na trvalo udržateľné modely poľnohospodárskej výroby vyžadujúce kompenzačnú pomoc na pokrytie dodatočných nákladov vyplývajúcich z týchto cieľov (napr. miestne zmluvy o ekologickej certifikácii), ako aj na vytváranie „ekologických pracovných miest“ a integráciu žien do trhu práce (udržiavanie vidieka, ochrana biodiverzity, skleníky pre zeleninu a kvety).

24. Poľnohospodárstvo v oblastiach so znevýhodnenými prírodnými podmienkami: osobitná kontrola stavu (krátke prednesenie)

Predseda júci. – Ďalším bodom programu je správa pána Herberta Dorfmannu v mene Výboru pre poľnohospodárstvo a rozvoj vidieka o poľnohospodárstve v oblastiach pod vplyvom znevýhodnených prírodných podmienok: osobitná kontrola stavu (KOM(2009)0161 – 2009/2156(INI)) (A7-0056/2010).

Herbert Dorfmann, spravodajca. – (DE) Vážený pán predseda júci, pán komisár, dámy a páni, v tejto správe sa venujeme oznámeniu Komisie týkajúcemu sa poľnohospodárstva v oblastiach pod vplyvom znevýhodnených prírodných podmienok.

Konkrétne sa venuje vymedzeniu znevýhodnených oblastí a zvlášť hľadaniu nových spôsobov ich vymedzenia. V súčasnosti sú definované najmä alebo výlučne na základe vnútroštátnych kritérií. Týchto kritérií je viac ako 100 a v rôznych členských štátoch Únie platia úplne iné kritériá.

To znamená nejednotnosť a Dvor audítorov takýto stav vecí už niekoľkokrát kritizoval. Komisia vo svojom oznámení teraz navrhuje nový spôsob vymedzovania týchto oblastí pomocou ôsmich rôznych kritérií, ktoré majú viesť k úplne novému definovaniu týchto oblastí.

Parlament nevie, aký budú mať tieto kritériá vplyv, pretože oblastné simulácie, o ktoré požiadala Komisia členské štáty, neboli k dispozícii, keď sme na tejto správe pracovali, ani sme nemali príležitosť oboznámiť sa s nimi.

Chcel by som zhrnúť, čo teraz v tejto správe navrhujeme. V zásade si myslíme, že zavedenie jednotnej metódy vymedzovania by bolo rozumné a asi je aj potrebné, aby zabezpečilo jednotnosť v rámci Európskej únie. Tiež sme presvedčení, že kompenzačné platby – o ktorých by sa dalo povedať, že sú najdôležitejším výsledkom tohto vymedzovacieho procesu, keďže sa to robí predovšetkým pre to, aby tieto oblasti získali kompenzačné platby – sú nesmierne dôležitým prvkom poľnohospodárskej politiky a predovšetkým umožňujú existenciu poľnohospodárstva tam, kde by ináč mohlo existovať len veľmi ťažko, inými slovami v znevýhodnených oblastiach, najmä v horských oblastiach.

Nie sme však schopní vykonať hodnotenie kvality týchto kritérií, teda zistiť, či tieto kritériá fungujú alebo nie, pretože momentálne nemáme prístup ku žiadnym oblastným simuláciám. V každom prípade však existujú veľmi konkrétne pochybnosti o tom, či budú navrhované kritériá dostatočne presné.

Takisto si treba ešte ujasniť, či by sa ku kritériám, ktoré Komisia teraz navrhuje, malo pristupovať týmto spôsobom, inými slovami osobitne, kritérium po kritériu, alebo či za určitých okolností netreba zobrať do úvahy tieto kritériá súhrnne. Znevýhodnenie sa často spája s viacerými faktormi naraz a nám sa zdá absolútne logické zvážiť, či nie je absolútne nevyhnutné vziať do úvahy súhrn týchto kritérií.

Takisto musíme zvážiť, či je potrebné v tejto súvislosti zohľadniť zásadu subsidiarity, inými slovami, či by sme aj v tomto prípade museli na základe nových kritérií vypracovať približný rámec a dať členským štátom a regiónom príležitosť doladiť ho.

A nakoniec, som presvedčený, že je nevyhnutné zväziť aj prechodné obdobia. V dôsledku tohto vymedzenia dôjde k vylúčeniu niektorých oblastí z týchto vymedzených oblastí, pričom tieto oblasti potrebujú dostatočne dlhé prechodné obdobia.

Zhrnul by som to asi tak – a myslím si, že tento názor vyjadruje aj správa –, že predložené oznámenie Komisie ešte potrebuje doladiť a že pred jeho uplatnením ho treba veľmi dôkladne posúdiť, pretože bude mať ďalekosiahle dôsledky pre dotknutých poľnohospodárov.

Na záver by som sa chcel úprimne poďakovať kolegovi poslancom v tomto Parlamente, ako aj členom Komisie, ktorí počas niekoľkých uplynulých mesiacov pomohli vypracovať túto správu.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Vážený pán predsedajúci, ďakujem pánovi spravodajcovi za jeho vynikajúcu správu. Dotovanie znevýhodnených oblastí s cieľom zachovať všeobecné rozšírenie poľnohospodárstva v celej Európe je kľúčovým prvkom spoločnej poľnohospodárskej politiky. Prístup Komisie, ktorého cieľom je vytvorenie systému vymedzovania týchto oblastí, ktorý možno uplatňovať v celej EÚ, preto treba uvítať. Základnou otázkou je však to, či týchto osem kritérií, ktoré boli vypracované s týmto cieľom, naozaj bude stačiť. Nie som presvedčený, že sú to tie správne kritériá, ktoré by sa mali používať. Nedokážem pochopiť – a myslím si, že to isté možno povedať aj o spravodajcovi a celom Výbore pre poľnohospodárstvo a rozvoj vidieka –, prečo nám Komisia nespriístupnila výsledky simulácií, ktoré testovali účinky týchto kritérií. Preto vyzývam Komisiu: toto by sa skutočne nemalo stávať tak často, ako sa to stáva.

Keď chceme a potrebujeme niečo zhodnotiť, prirodzene potrebujeme poznať výsledky. Do istej miery to vnímam ako nedostatok dôvery v Parlament. Znamená to, že na tomto navrhovanom nariadení treba ešte dosť popracovať. Dúfam, že Komisia si správu pána Dorfmannu, z ktorej sme urobili svoju vlastnú správu, dôkladne preštuduje. Osobne dúfam, že pán Dorfmann sa bude môcť v tejto záležitosti aj naďalej politicky angažovať.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Vážený pán predsedajúci, aj ja by som chcel pánovi Dorfmannovi poďakovať za jeho správu. Správa, ktorú predložil, jasne ukazuje, že v tejto oblasti je niekoľko vecí, ktoré ešte treba objasniť. Tak ako ostatní rečníci predomnou aj ja si myslím, že súčasný rámec pre vymedzovanie týchto oblastí je príliš nedopracovaný. Mnohé jeho súčasti neuspokojujú potreby znevýhodnených regiónov. Pýtam sa, či nám tieto prírodné kritériá postačia.

Musíme takisto dôkladne analyzovať sociálnu situáciu, ktorá v znevýhodnených regiónoch zohráva dôležitú úlohu. Keďže platby znevýhodneným regiónom sú pre mnohé podniky životne dôležité, musí si Komisia znovu dôkladne premyslieť, ako súčasný rámec doladiť, aby mnohé regióny dostali šancu na prežitie.

Obávam sa, že uplatňovanie súčasného systému by viedlo k veľmi veľkým posunom, ktoré nie sú vždy komplexné a povedú v poľnohospodárstve k obrovskému znepokojeniu a neistote. Mali by sme to znova dôkladne preskúmať.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Je veľmi dôležité, aby na základe správy pána Dorfmannu bola prioritou rozpočtu spoločnej poľnohospodárskej politiky aj naďalej podpora poľnohospodárskych oblastí pod vplyvom znevýhodnených prírodných podmienok, pretože bez takejto podpory by v týchto oblastiach došlo k značným ekologickým škodám a sociálnym problémom. Je potešujúce, že Komisia – a tu si Komisia zaslúži pochvalu – necháva identifikáciu oblastí oprávnených na podporu na základe ôsmich kritérií na členské štáty. Zároveň by som chcel upozorniť na skutočnosť, že dodnes existujú medzi členskými štátmi rozdiely a diskriminácia, a to nielen pokiaľ ide o priame platby, ktoré sa vyžadujú od nových členských štátov, konkrétne od krajiny pána komisára, Lotyšska, ako aj od iných nových členských štátov. V mojej krajine sú problematickou záležitosťou dodávky vody do regiónu piesočných dún (Homokhátság), pretože úroveň podzemnej vody za štyri desaťročia klesla o 4 – 5 metrov a z oblasti sa stala polopúšť. Ten istý problém vzniká aj v južnej Európe a preto je nájdenie riešenia otázky hospodárenia s vodou v rámci budúcej spoločnej poľnohospodárskej politiky mimoriadne dôležité.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Vážený pán predsedajúci, chcem poďakovať nášmu kolegovi pánovi Dorfmannovi za vynikajúcu prácu, ktorú vykonal pri príprave tejto správy. Myslím si, že dokonale sumarizuje súčasný stav problematiky v zmysle návrhov Komisie.

Konkrétne by som chcel osloviť pána komisára. Práca trvá už niekoľko mesiacov. Vyvoláva to značné znepokojenie v niektorých odvetviach priemyslu našich krajín, ktorým hrozí preklasifikovanie, pričom toto preklasifikovanie prichádza alebo môže prísť v čase, keď – a to bude témou otázky na ústne zodpovedanie zajtra večer – mnohé výrobné odvetvia čelia konkrétnym ťažkostiam. Preto sa musíme pohnúť ďalej a musíme

sa pohnúť rýchlo. Nemyslím si, že môžeme čakať tri roky, kým dáme jasnú odpoveď poľnohospodárom, ktorých sa toto vymedzovanie dotýka.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Vážený pán predsedajúci, je veľmi dobre, že táto správa kladie osobitný dôraz na znevýhodnené regióny. Skutočnou ústrednou myšlienkou, ktorú tu pravdepodobne každý podporuje, je to, že všade v EÚ treba zaručiť nevyhnutné podmienky pre výnosnú poľnohospodársku výrobu, a to tak teraz, ako aj v budúcnosti.

Zdá sa, že s kritériami pre definovanie znevýhodnených regiónov sa spája veľa nejasností. Osobitnú pozornosť musíme venovať poľnohospodárstvu v znevýhodnených regiónoch, pretože predchádzajúce reformy spoločnej poľnohospodárskej politiky často vychádzali z hľadiska regiónov s priaznivými podmienkami.

Aby sme aj naďalej v znevýhodnených regiónoch dokázali zaručiť rast, je mimoriadne dôležité používať primerané regulačné mechanizmy. Zrušenie niektorých predchádzajúcich poľnohospodárskych regulačných mechanizmov Európskou úniou neprebehlo úspešne. Napríklad stiahnutie kvót na mlieko a zrušenie programu vynímania pôdy z produkcie boli z pohľadu znevýhodnených regiónov neúspešnými rozhodnutiami.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Vážený pán predsedajúci, dotovanie európskeho poľnohospodárstva nemožno spochybňovať. Medzi dôvody v prospech dotovania možno zaradiť rozličné výrobné podmienky, ako sú klíma, kvalita pôdy, problémy s prístupom k vode, situácia pôdy a spoločenské a historické podmienky. Väčšina z týchto faktorov významným spôsobom vplyva na výsledky výroby a hospodársky výkon a takisto ovplyvnila podstatné prvky spoločnej poľnohospodárskej politiky.

Súhlasím s názormi a obavami autora, pokiaľ ide o nedostatok očakávaných účinkov nového prístupu. Boli vari doteraz používané kritériá nevhodné? Očakávame výpočty a hlbšiu analýzu účinkov. Dôležitou otázkou je, ako udržať poľnohospodársku výrobu v znevýhodnených oblastiach. Podľa môjho názoru treba tieto regióny v rámci spoločnej poľnohospodárskej politiky v budúcom finančnom rámci aj naďalej vo vhodnej miere podporovať.

Andris Piebalgs, člen Komisie. – Vážený pán predsedajúci, chcel by som sa poďakovať pánovi Dorfmannovi za vynikajúcu správu o oznámení Komisie s názvom „Lepšie zameranie pomoci poľnohospodárom v oblastiach so znevýhodnenými prírodnými podmienkami“.

Chcel by som sa dotknúť niekoľkých otázok. Všeobecným cieľom platieb do oblastí pod vplyvom znevýhodnených prírodných podmienok je zaistiť pokračovanie využívania pôdy a prostredníctvom hospodárenia s poľnohospodárskou pôdou zachovať vidiek, ako aj podporovať trvalo udržateľné poľnohospodárske systémy. Platby poľnohospodárom v týchto oblastiach kompenzujú dodatočné náklady poľnohospodárov a straty príjmov, ku ktorým dochádza v dôsledku existujúcich znevýhodnených prírodných podmienok.

Rada sa rozhodla z cieľov platieb za znevýhodnené prírodné podmienky vylúčiť sociálno-ekonomické kritériá. Vylúčenie sociálno-ekonomických kritérií treba vnímať v kontexte celého súboru opatrení, ktoré majú členské štáty k dispozícii v rámci nariadenia o rozvoji vidieka – diverzifikácia na nepoľnohospodárske činnosti, rozvoj mikropodnikov a malých a stredných podnikov a činnosti v oblasti cestovného ruchu, ako aj poskytovanie základných služieb.

Takže platby za nevýhodné prírodné podmienky nie sú intervenčnou pákou, ktorej cieľom je riešenie problému vylúďňovania. Kompenzovanie poľnohospodárov v oblastiach, kde výrobu nehatia znevýhodnené prírodné podmienky a kde nevznikajú žiadne dodatočné náklady ani nedochádza k strate príjmu, by narušilo konkurenciu s farmármi v iných oblastiach. Okrem toho sa sociálno-ekonomické ukazovatele časom menia, čo by znamenalo, že by bol v každej dotknutej oblasti neustále potrebný nadväzný a revízný proces.

Návrh brať do úvahy odľahlosť nie je v zmysle dohodnutého rámca stanoveného Radou, ktorý sa týka znevýhodnených prírodných podmienok, praktický. Pokiaľ ide o ich okrajovosť, možné sú ďalšie úrovne vymedzenia, napríklad konkrétny článok nariadenia o znevýhodneniach.

V jednotlivých štádiách procesu vyzvala Komisia členské štáty, aby predložili alternatívne návrhy na biofyzikálne kritériá a ich hraničné hodnoty. Tieto návrhy budú analyzovať vedci, aby posúdili ich platnosť a predovšetkým ich transparentnosť a možnú uplatniteľnosť na úrovni Spoločenstva. Alternatívne hraničné hodnoty však musia viesť k záveru, že príslušná oblasť trpí významným znevýhodnením tak, ako to požaduje Rada.

Keď bude testovanie vymedzovania na základe biofyzikálnych kritérií dokončené, zohľadní návrh Komisie na spoločnú poľnohospodársku politiku po roku 2013 výsledky tohto testovania. Cieľom akéhokoľvek právneho návrhu bude tiež zaručiť hladký prechod tým oblastiam, ktoré môžu prísť o svoj status oblastí pod vplyvom znevýhodnených prírodných podmienok.

Predseda júci. – Rozprava sa skončila.

Hlasovanie sa uskutoční o dva týždne počas ďalšej schôdze v Bruseli.

Písomné vyhlásenia (článok 149)

Anneli Jäätteenmäki (ALDE), písomne. – Chcela by som sa poďakovať pánovi spravodajcovi za jeho vynikajúcu prácu. Zachovanie rôznorodých a aktívnych vidieckych oblastí je dôležité z niekoľkých dôvodov, v neposlednom rade kvôli rastúcemu celosvetovému dopytu po potravinárskych produktoch a ekologicky udržateľnom cestovnom ruchu. Okrem toho by bolo v mnohých oblastiach veľkým krokom späť, keby sa tam prestala obrábať pôda, a to jednak v zmysle straty životne dôležitého zdroja príjmu pre vidiek, ako aj v zmysle straty krajiny, ktorá sa formuje možno už niekoľko storočí.

Petru Constantin Luhan (PPE), písomne. – (RO) Plán pomoci oblastiam trpiacim znevýhodnenými prírodnými podmienkami účinne pomohol tomu, aby sa v týchto regiónoch aj naďalej mohla poľnohospodársky využívať pôda. Dôležitosť poskytnutia náležitých kompenzačných platieb znevýhodneným oblastiam je nepopierateľná.

Proces vymedzenia a klasifikácie týchto oblastí uskutočnili členské štáty na základe určitého množstva kritérií podľa vlastného súboru ukazovateľov. Je však nesmierne ťažké tento súbor ukazovateľov čo i len porovnať, keďže uplatňujú odlišné metódy klasifikácie a porovnávania regiónov. Vytvorením spoločného súboru klasifikačných kritérií by sa zvýšila transparentnosť, spoľahlivosť a účinnosť režimu v celej Európe. V tejto súvislosti podporujem potrebu revidovať režim pomoci poľnohospodárom v oblastiach pod vplyvom znevýhodnených prírodných podmienok a vypracovať globálnu stratégiu pre znevýhodnené oblasti, aby sa znížili rozdiely, ktoré vznikli medzi členskými štátmi v súvislosti s prideľovaním finančnej podpory.

James Nicholson (ECR), písomne. – Nemali by sme zabúdať, že 54 % poľnohospodársky využívanej pôdy v EÚ je klasifikovaných ako znevýhodnené oblasti. Pokračovanie režimu pomoci znevýhodneným oblastiam je životne dôležité, ak chceme kompenzovať poľnohospodárov za to, že poskytujú verejné statky, neopúšťajú pôdu a pomáhajú podporovať biodiverzitu a vidiecke spoločenstvá. Trh poľnohospodárov za tieto dobré výsledky dosiahnuté v oblastiach, kde je poľnohospodárstvo prirodzene znevýhodnené, ani neodmeňuje, ani nekompenzuje. Musíme preto zabezpečiť, aby bola ďalšia reforma systému znevýhodnených oblastí v rámci celkového rozpočtu pre SPP náležite financovaná a aby bol systém používaný na klasifikáciu spravodlivý a nediskriminačný. V prvom oznámení bolo prvých osem biofyzikálnych kritérií na posúdenie klasifikácie oblastí pod vplyvom závažných znevýhodnených prírodných podmienok navrhnutých Komisiou nepochybne zaujatých proti teplejším a suchším podnebiu kontinentálnej Európy. Preto ma potešilo, že na úrovni výboru sa prijali pozmeňujúce a dopĺňujúce návrhy, ktoré spomínajú „rovnováhu vlhkosti pôdy“ a „dni obrábateľnosti poľa“. Je to prvý krok k tomu, aby sa zabezpečilo, že v rámci nového klasifikačného systému nebude dochádzať k diskriminácii krajín v severnej Európe, ako sú Spojené kráľovstvo a Írsko.

25. Zjednodušenie SPP (krátke prednesenie)

Predseda júci. - Ďalším bodom programu je správa (A7-0051/2010) pána Richarda Ashwortha v mene Výboru pre poľnohospodárstvo a rozvoj vidieka o zjednodušení SPP (KOM(2009)0128 – 2009/2155(INI)).

Richard Ashworth, spravodajca. – Vážený pán predseda júci, pán komisár, sme v počiatočnom štádiu rozpravy, ktorej cieľom je reforma spoločnej poľnohospodárskej politiky po roku 2012. V tejto správe som navrhol niektoré zásady, ktoré by mali tvoriť základ reformovanej spoločnej poľnohospodárskej politiky. Je jasné, že v odvetví poľnohospodárstva sú potrebné zmeny. Toto odvetvie sa bude musieť zmeniť, aby mohlo zohľadňovať jednak problémy, ktoré máme v súčasnosti, ale najmä tie, ktoré nás čakajú v budúcnosti.

Tieto problémy sa budú týkať potravinovej bezpečnosti, nestability trhu, zmeny klímy a potreby dostatočne plniť očakávania týkajúce sa zabezpečovania verejných statkov. Preto je jasné, že spoločná poľnohospodárska politika si vyžaduje zmeny, aby mohla zohľadňovať tieto problémy, ale jasné je aj to, že sa musí zmeniť spôsob jej uplatňovania.

Pri určovaní týchto zásad, ktoré by mali tvoriť základ reformovanej spoločnej poľnohospodárskej politiky, som úmyselne nezachádzal do podrobností; tými sa budeme zaoberať v ďalších správach. Vypracoval som však dve hlavné témy. Po prvé, spoločná poľnohospodárska politika musí byť jednoduchšia, spravodlivejšia a transparentnejšia. Po druhé, kultúra spoločnej poľnohospodárskej politiky sa musí zmeniť, buduca reformovaná spoločná poľnohospodárska politika by bola byť viac orientovaná na výsledky a menej zaťažená nadmernou reguláciou.

Zdôraznil som štyri spôsoby, ako môžeme znížiť byrokratické zaťaženie poľnohospodárskych podnikov. Po prvé by sme mali zabezpečiť, aby boli požiadavky tohto odvetvia primerané zhodnotenému riziku. Po druhé by sme mohli zosúladiť inšpekčné normy a mali by sme odstrániť zdvojovanie inšpekčných noriem a postupov vyžadovaných od odvetvia. Po tretie by v tomto odvetví mohol alebo mal byť väčší priestor pre vydávanie vlastných osvedčení a po štvrté musíme zabezpečiť, aby pokuty udelené poľnohospodárskym podnikom boli primerané rozsahu porušenia, nie ako súčasné neprimerané paušálne pokuty, a to najmä v tých prípadoch, keď porušenia nezapríčinili poľnohospodári.

Podľa môjho názoru by jedným z cieľov spoločnej poľnohospodárskej politiky malo byť poskytnutie pomoci a podpory tomuto odvetviu, aby sa prispôbilo týmto novým potrebám. Na dosiahnutie tohto cieľa je potrebné zmeniť kultúru spoločnej poľnohospodárskej politiky. Musí si osvojiť pružnejší, miernejší prístup. Je potrebná širšia diskusia so stranami zainteresovanými do tohto odvetvia predovšetkým preto, aby sa lepšie posúdil vplyv navrhovaného nariadenia. Musí sa tiež zjednodušiť jej výklad. Reformovaná spoločná poľnohospodárska politika musí byť schopná verejne preukázať zabezpečenie verejných statkov odvetvia. Musí nájsť spôsoby na zníženie nákladov odvetvia pri súčasnom splnení jeho požiadaviek a napokon musí účinne, efektívne a spravodlivo riadiť odvetvie.

V tejto správe je uvedených niekoľko spôsobov, ako sa to dá dosiahnuť.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Vážený pán predseda, pokiaľ ide o poľnohospodárov, zaťaženie riadenia poľnohospodárstva sa určite musí znížiť a metódy, ktoré spravodajca zdôraznil, sú veľmi vítané. Niektorí poľnohospodári sa vyjadrili, že sa cítia ako zločinci, keď sa snažia bojovať s rôznymi administratívnymi dokumentmi a nariadeniami. Spoločná poľnohospodárska politika musí byť jednoduchšia.

Tiež je potrebné povedať, že keď sa na trhoch bude uskutočňovať stále viac zmien a zníži sa ochrana dovozu EÚ, v budúcnosti budú taktiež potrebné administratívne a regulačné mechanizmy trhu. V budúcnosti budú napríklad tiež potrebné systémy na zhodnotenie situácie na trhu a pravdepodobne aj činnosti na podporu vývozu.

Je jasné, že nie je možné jednoducho udržať tieto systémy. Najmä v prípade takých chýlostivých výrobkov, ako je mlieko, by sme mali vytvoriť systém regulácie podobný systému kvót; inak sa znemožní výroba mlieka v menej vyvážených oblastiach.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Blahoželám spravodajcovi, pretože nielen jeho konkrétne návrhy, ale aj celá filozofia sú vynikajúce. Vynikajúce sú preto, lebo sa snažia poskytnúť v budúcnosti podporu tým, ktorí sa aktívne zaoberajú poľnohospodárskou činnosťou; inými slovami tým, ktorí v skutočnosti kultivujú pôdu. Za vynikajúcu považujem tiež myšlienku, že v budúcej spoločnej poľnohospodárskej politike bude dôležité odstrániť odvetvové a iné deformácie, a tu by som chcel znovu zdôrazniť diskrimináciu nových členských štátov. Podobne je veľmi dôležité nielen to, aby sa zjednodušili nariadenia Spoločenstva, ale veľmi záleží aj na ich vykonávaní jednotlivými členskými štátmi. Dovoľte mi uviesť jeden typický príklad: pred dvomi rokmi Rada prijala nariadenie, ktorým sa zavádza požiadavka na povinnú individuálnu elektronickú identifikáciu všetkých oviec a kôz vo veku do 12 mesiacov určených na zabitie. V prípade chudobnejších členských štátov, keď štát nie je schopný poskytnúť podporu, toto nariadenie negatívne zasiahlo do tohto odvetvia a spôsobilo v ňom bezvýchodiskovú situáciu. Toto je ďalší názorný príklad toho, ako môžu nadmerná regulácia a nadmerná byrokracia v rámci spoločnej poľnohospodárskej politiky často spôsobiť vážne poškodenie, čo je aj ďalším dôvodom, prečo je dôležitá správa pána Ashwortha, ako sú dôležité aj správy pána Dorfmann a pána Le Folla.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Vážený pán predseda, pán Ashworth, ďakujem vám za vynikajúcu správu. Spoločná poľnohospodárska politika je úspešná politika, ale niekedy tento úspech zatieniujeme nadmernou byrokraciou. To platí tak pre prvý pilier poľnohospodárskej politiky, ako aj pre druhý. Predovšetkým to však platí v prípade malých podnikov, kde je niekedy pomer vstupu byrokracie jednoducho neúmerný v porovnaní s jej výstupom, ktorý predstavujú získané prostriedky.

V priebehu reformy našej poľnohospodárskej politiky musíme posúdiť vplyv nariadenia na malých výrobcov a to, ako môžeme nájsť jednoduchšiu metódu pre tieto podniky, ktorým často z rôznych rozpočtových kapitol poskytujeme celkové prémie len vo výške niekoľko sto až niekoľko tisíc eur bez toho, aby sme upustili od svojich cieľov a spôsobovali nejasnosti pri poskytovaní dotácií. Musí sa to dať a my sa musíme snažiť, aby sme to dosiahli.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) V správe pána Richarda Ashwortha o zjednodušení spoločnej poľnohospodárskej politiky sú uvedené vynikajúce návrhy. Veľká hodnota správy spočíva v tom, že otázku skúma z pohľadu poľnohospodárov. Dôležité je, prirodzene, aj to, aby boli peniaze daňových poplatníkov použité podľa možnosti tým najlegitímnejším spôsobom. To je však len prostriedok, nie cieľ. Cieľom je splniť všetky úlohy odvetvovej politiky. Poľnohospodárske komory často zamieňajú tieto dve veci na úkor dosiahnutia tohto cieľa. V budúcnosti je potrebná radikálna zmena. Namiesto toho, čo môžeme definovať ako kultúru podriadenosti medzi zákazníkmi, poľnohospodármi a úradníkmi, potrebujeme kultúru spolupráce. Komisia by mala tiež navrhnúť nariadenie, ktoré stanoví poľnohospodárskym komorám povinnosť poskytovať odškodnenie a vymeria im sankcie, ak budú ich pričinením poškodené záujmy poľnohospodárov. Musíme zabezpečiť, aby sa tí, ktorí majú na to nárok, mohli obrátiť na nezávislý súd a žiadať o nápravu. V Maďarsku to zatiaľ nie je možné.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Vážený pán predsedajúci, zjednodušenie spoločnej poľnohospodárskej politiky je krásna myšlienka a ťažko si je predstaviť, že by bol niekto proti nej. Zjednodušenie znamená zníženie počtu kontrol, obmedzenie administratívnych nákladov a úsporu času poľnohospodárov. To je naozaj úžasné.

Chcem však poukázať na dva prípady, ktoré si vyžadujú trochu iný prístup. Po prvé existujú určité oblasti výroby, kde je ťažké zjednodušiť podporné nástroje. Mám na mysli výrobu tabaku, chmeľu a iné špeciálne druhy výroby. Druhá vec sa týka udržania výroby v znevýhodnených oblastiach, kde je potrebné použiť veľmi špecifické nástroje na podporu výroby, ktoré spomenul predchádzajúci rečník. Súhlasím s názorom autora, že spoločná poľnohospodárska politika, politika budúcnosti, by mala byť jasná a transparentná, ale mala by byť aj účinná a účinnosť nie je vždy v súlade s jednoduchosťou.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Vážený pán predsedajúci, európsku poľnohospodársku politiku musíme zjednodušiť, urobiť transparentnejšou a pochopiteľnejšou. Túto myšlienku vyjadril pán spravodajca Ashworth a je to dobrá a správna myšlienka.

Cieľom našej správy je podporiť Komisiu v tom, aby zvýšila úsilie a zjednodušila spoločnú poľnohospodársku politiku konkrétnym spôsobom. Dosiahnutie tohto cieľa by našim poľnohospodárom ušetrilo veľa času a peňazí a zvýšilo by sa tým prijatie SPP v spoločnosti.

Naši poľnohospodári by sa tak opäť mohli sústrediť na svoju skutočnú prácu, a to na výrobu potravín. Preto by som bol rád, keby sa zjednodušenie spoločnej poľnohospodárskej politiky stalo dlhodobou úlohou tohto Parlamentu a Komisie.

Andris Piebalgs, člen Komisie. – Vážený pán predsedajúci, zjednodušenie a lepšia regulácia sú prioritami Komisie. Chcem poďakovať pánovi spravodajcovi Ashworthovi za vynikajúcu správu v tejto pomerne komplikovanej a náročnej oblasti.

Komisia plne súhlasí s tým, že zjednodušenie a zníženie administratívnej záťaže bude osobitným prínosom pre poľnohospodárov. Umožnia poľnohospodárom venovať viac času svojim základným poľnohospodárskym činnostiam. Komisia víta predloženú správu; správa sa vo všeobecnosti zaoberá hlavnými oblasťami záujmu európskych poľnohospodárov a poskytuje Komisii nové predstavy a zistenia týkajúce sa zjednodušenia spoločnej poľnohospodárskej politiky.

Komisia za posledné roky dosiahla významný pokrok v zjednodušovaní spoločnej poľnohospodárskej politiky. K tomu by som rád uviedol len jeden dôkaz: spoločnosť Stoiber Group, ktorá poskytuje Komisii poradenstvo v oblasti týkajúcej sa administratívneho zaťaženia, jasne uviedla, že úroveň byrokracie sa významne znížila v dôsledku zjednodušenia činností vykonaného Komisiou. Zjednodušovanie je však trvalý proces; práca bude v roku 2010 pokračovať.

Okrem toho prebieha proces všeobecných úvah o budúcnosti spoločnej poľnohospodárskej politiky. Už sme začali verejné diskusie, čo znamená, že budeme musieť pracovať všetci spoločne, aby sme našli účinné spôsoby zníženia administratívneho zaťaženia pri zachovaní vysokej úrovne ochrany finančných záujmov Európskej únie a zároveň veľmi účinného poľnohospodárstva. V tomto procese chcem tiež upozorniť na

jedno želanie a uvediem k tomu len jeden príklad. Niekedy by sa zjednodušenie nemalo uskutočňovať na úkor problému, ktorému by sme mohli čeliť. Ako príklad uvediem sledovateľnosť. V uplynulých rokoch sme mali pokojnú situáciu bez väčších škandálov či výskytu epidémií, ale zároveň kľúčom je sledovateľnosť. Nemali by sme ju zrušiť len preto, že sme nemali žiadne krízy. Takže sa domnievam, že v celom procese by sme mali byť pri zjednodušovaní veľmi opatrní; nemali by sme zabudnúť na poučenie sa z minulosti a na dôvody, prečo sme zaviedli určité pravidlá. Komisia teda bude pokračovať v práci na tomto procese a budeme veľmi opatrní, aby sme nezabudli na poučenie sa z minulosti.

Predseda júci. – Rozprava sa skončila.

Hlasovanie sa uskutoční o dva týždne počas ďalšej schôdze v Bruseli.

Písomné vyhlásenia (článok 149)

Jarosław Kalinowski (PPE), písomne. – (PL) Nový systém musí vychádzať z objektívnych a spravodlivých kritérií. Na dosiahnutie tohto cieľa je dôležité zníženie rozdielov v platbách v rôznych členských štátoch. Cena prepravy tovaru, poľnohospodárskych strojov a hnojív a náklady na prácu majú podobné stropy v mnohých krajinách. V celej Únii musí byť rovnaká alebo porovnateľná úroveň základných priamych platieb, aby boli rovnaké podmienky hospodárskej súťaže na jednotnom trhu. Nastal čas, aby sa aj v poľnohospodárstve začali uplatňovať zásady, ktoré platia v iných oblastiach hospodárstva. Nemalo by sa tiež zabúdať na to, že nové členské štáty potrebujú významné prostriedky na podporu modernizácie a obnovy poľnohospodárstva a na to, aby dobehli krajiny „starej pätnástky“.

26. Program rokovania na nasledujúci deň: pozri zápisnicu

27. Skončenie rokovania

(Rokovanie sa skončilo o 23.00 hod.)