

MAANDAG 19 APRIL 2010

VOORZITTER: JERZY BUZEK

Voorzitter

(De vergadering wordt om 17.35 uur geopend)

1. Hervatting van de zitting

De Voorzitter. – Ik verklaar de zitting van het Europees Parlement, die op 7 april 2010 werd onderbroken, te zijn hervat.

2. Goedkeuring van de notulen van de vorige vergadering: zie notulen

3. Mondelinge vragen en schriftelijke verklaringen (indiening): zie notulen

4. Ingekomen stukken: zie notulen

5. Vervallen schriftelijke verklaringen: zie notulen

6. Verzoekschriften: zie notulen

7. Aan de standpunten en resoluties van het Parlement gegeven gevolg: zie notulen

8. Strijd tegen borstkanker in de Europese Unie (schriftelijke verklaring): zie notulen

De Voorzitter. – Schriftelijke verklaring 0071/2009 ingediend door de leden Elizabeth Lynne, Michail Tremopoulos, Livia Járóka en Lidia Joanna Geringer de Oedenberg over de strijd tegen borstkanker in de Europese Unie is door de meerderheid van de leden van het Parlement ondertekend en zal bijgevolg overeenkomstig artikel 123, lid 3, van het Reglement worden toegezonden aan degenen voor wie ze bestemd is en worden gepubliceerd in de teksten die in de plenaire vergadering van 24 februari 2010 zijn aangenomen, met vermelding van de namen van de ondertekenaars in de notulen.

Elizabeth Lynne (ALDE). – (EN) Mijnheer de Voorzitter, ik wil alleen even iedereen bedanken voor het ondertekenen van schriftelijke verklaring 71 over de strijd tegen borstkanker.

De meesten van u weten dat dit in de EU de voornaamste doodsoorzaak is onder vrouwen tussen de 35 en 59 jaar, en wij willen dat de lidstaten onder andere nationale screeningprogramma's en eenheden van borstkankerspecialisten opzetten.

Ik hoop dat de ondertekening van deze schriftelijke verklaring een verdere stap voorwaarts zal zijn die ervoor zorgt dat we Europese actie krijgen om een einde te maken aan de trieste gevolgen van borstkanker.

De Voorzitter. – Ik wil onze collega hartelijk bedanken, evenals allen die deze verklaring hebben ondertekend.

9. Parlementaire immuniteit: zie notulen

10. Samenstelling commissies en delegaties: zie notulen

11. Onderzoek geloofsbrieven: zie notulen

12. Standpunten van de Raad in eerste lezing: zie notulen

13. Verklaringen van het voorzitterschap

De Voorzitter. – Vooraleer we met deze vergadering beginnen, zou ik willen zeggen dat onze gedachten en gebeden vandaag uitgaan naar de familieleden en vrienden van de slachtoffers en naar de gewonden van het treinongeval dat zich vorige week in het noorden van Italië heeft voorgedaan. Zoals we ons allemaal herinneren, ging het om een zeer ernstig treinongeluk.

Voorts zou ik u allen, zowel de Parlementsleden als het personeel van de instelling – een grote groep mensen van het Parlement – willen bedanken voor het bijwonen en organiseren van de plechtigheid die hier vorige week woensdag om 12.00 uur is gehouden naar aanleiding van de Poolse vliegcrash. Gisteren vond de begrafenis van de Poolse president plaats en vandaag is de Poolse president in ballingschap begraven. Afgelopen woensdag hebben we een minuut stilte in acht genomen ter nagedachtenis van de slachtoffers van deze ramp.

Ik wil u nogmaals van harte bedanken voor deze blijk van solidariteit.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, ik zou u van harte willen bedanken voor uw woorden van medeleven met de slachtoffers van het ongeluk dat mijn regio, mijn land, de autonome provincie Bozen in Zuid-Tirol, vorige week heeft getroffen. De burgers in mijn regio zijn inderdaad zeer geschokt door dit ongeluk, waarbij negen vooral jonge mensen om het leven zijn gekomen, en waarbij veel gewonden zijn gevallen. De schok komt bijzonder hard aan, omdat dit namelijk geen verouderde trein was, maar een pronkstuk van onze regio, op een traject dat pas een paar jaar geleden geopend was. Bovendien is dit ongeluk niet aan een technische fout te wijten, het is veroorzaakt door een aardverschuiving, en dat kan in een geborgde als de Alpen gebeuren.

Mijnheer de Voorzitter, ik dank u van harte. Ik zal uw woorden van medeleven doorgeven aan de slachtoffers en aan de bevolking van mijn land.

De Voorzitter. – Ik zou iedereen die hier vandaag aanwezig is van harte willen bedanken. We hebben immers grote vervoersproblemen moeten overwinnen om in Straatsburg aan te komen. Dat is niet iedereen gelukt. De buitengewone vergadering van de Conferentie van voorzitters is enkele minuten geleden afgelopen. De fractievoorzitters hebben voor u een aantal concrete voorstellen die door de voorzitters van alle fracties zijn goedgekeurd en worden gesteund. Deze voorstellen komen erop neer dat er op donderdag geen plenaire vergadering zal worden gehouden en dat er bijgevolg voor donderdag geen regeling van de werkzaamheden zal zijn. Op donderdag en vrijdag zullen de Parlementsleden wel de presentielijst kunnen ondertekenen en normaal kunnen werken. Er zal geen plenaire vergadering plaatsvinden en geen regeling van de werkzaamheden beschikbaar zijn, maar het is uiteraard onze plicht om te werken. De Parlementsleden die de presentielijst op donderdag en vrijdag ondertekenen, worden normaal behandeld, zoals op andere donderdagen en vrijdagen.

Ik zou voorts willen benadrukken dat er deze week niet zal worden gestemd tijdens de plenaire vergadering of tijdens commissievergaderingen, als die al zouden plaatsvinden. Er mogen wel commissievergaderingen gehouden worden, zelfs op donderdag, maar dan zonder stemming. Dat hebben we zo beslist. De reden hiervoor is dat het niet voor al onze collega's mogelijk was om hier in persoon aanwezig te zijn. We mogen hen niet het recht ontnemen om deel te nemen aan deze vergaderperiode. Dit besluit heeft dus niets te maken met een quorum, aangezien dat waarschijnlijk wel zal worden bereikt, maar met het feit dat niet iedereen in staat was om deze zitting bij te wonen. Vanuit het juridische oogpunt van onze verplichtingen tegenover de Raad is het niet ernstig om de stemming uit te stellen. Deze stemming is belangrijk. Daarom stellen we ze twee weken uit en zal er tijdens de meezitting in Brussel worden gestemd. Dit is geen probleem voor onze samenwerking met de Raad van ministers of voor de overeenkomsten en tweede lezingen.

Ik zou ook nog willen zeggen dat er voor degenen die hier aanwezig zijn een belangrijke reden is om samen te komen en van gedachten te wisselen, aangezien er morgen onverwachts een buitengewoon punt op de agenda staat. Dit thema dat we morgenochtend zullen bespreken, houdt verband met de huidige vervoerssituatie in Europa en met de gevolgen daarvan voor de Europese burgers. Morgen willen we tijdens een twee uur durend debat – dat overigens door de voorzitter van de Commissie, de heer Barroso, zal worden bijgewoond – nadenken over de situatie in Europa, aangezien de mobiliteit is verminderd, luchtvaartmaatschappijen in gevaar zijn en we geconfronteerd worden met werkloosheid op plaatsen waar zich grote luchthavens bevinden en waar Europese luchtvaartmaatschappijen failliet zouden kunnen gaan wanneer ze meerdere dagen geen reizigers kunnen vervoeren. Dit is bijgevolg een ernstige bedreiging voor alle Europese burgers. Het debat van morgenochtend is daarom van cruciaal belang. Dit agendapunt is nog niet goedgekeurd. Het is een volledig nieuw punt dat aan de agenda is toegevoegd als gevolg van de moeilijke

situatie in de Europese Unie. Het is belangrijk dat we hier ernstig over nadenken. Alle overige punten zullen aan bod komen, met uitzondering van enkele punten die voor donderdag waren gepland.

Ik zou u ook nog willen mededelen dat ik op 7 april van dit jaar een brief heb ontvangen van de heer Farage. In dit schrijven verwijst de medevoorzitter van de Fractie Europa van vrijheid en democratie naar artikel 6, lid 3, van het Reglement en dient hij een formele klacht in over een inbreuk op het Protocol betreffende de voorrechten en immuniteiten van de Europese Unie. Ik heb het in de brief van de heer Farage opgenomen verzoek ter beoordeling voorgelegd aan de bevoegde commissie.

14. Regeling van de werkzaamheden

De Voorzitter. – Aan de orde is de definitieve ontwerpagenda die door de Conferentie van voorzitters is opgesteld overeenkomstig artikel 137 van het Reglement tijdens haar vergadering van maandag 19 april 2010. De volgende wijzigingen zijn voorgesteld:

(Eerste deel van de wijzigingen: zie vorig agendapunt)

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Mijnheer de Voorzitter, ik zou een beroep willen doen op het Reglement: het is vriendelijk dat u ons feliciteert dat we vandaag hier zijn. Het was weliswaar een hele toer, maar dat is onze taak, en dat is niets bijzonders. Voor de volgende keer zou ik echter willen voorstellen dat u het ons wat makkelijker maakt door ons sneller informatie te verstrekken, door onze e-mails te beantwoorden, zodat we weten waar we aan toe zijn. Als dat deze keer was gebeurd hadden degenen die er vandaag niet zijn, misschien toch kunnen komen.

(Applaus)

De Voorzitter. – Ik moet bekennen dat ik uw opmerking niet helemaal begrijp, mijnheer Leichtfried, want de leden hebben heel goed gereageerd. Maar laten we het hier een andere keer over hebben.

John Bufton (EFD). – (EN) Mijnheer de Voorzitter, ik wil me aansluiten bij mijnheer daar. We weten dat er een probleem is met het luchtvervoer – natuurlijk weten we dat; we zijn niet dom – maar ik begrijp niet waarom het tot vanavond moest duren voordat deze conclusie werd getrokken. Het is ons allemaal gelukt om vandaag hier te komen, er zijn heel wat mensen in dit Huis aanwezig en er is heel wat personeel. De kosten om te zorgen dat wij hier allemaal kunnen zijn, lopen voor de belastingbetaler in de miljoenen Britse ponden, en toch besluit u de stemming op het laatste moment te annuleren. Ik vind het werkelijk vreselijk dat u dat hebt gedaan.

Ik denk dat er hier voldoende mensen aanwezig zijn om te stemmen. We kennen de moeilijke omstandigheden, maar dit wordt geacht een parlement te zijn. U hebt nu een ommeezwaai gemaakt en zegt dat we niet gaan stemmen, maar dat we wel dingen mogen komen bespreken, over dingen mogen debatteren, wat heel vaak helemaal niets te betekenen heeft, en wanneer het aankomt op stemmen, krijgen we te horen dat dit niet kan.

Ik denk dat de belastbetalers in het Verenigd Koninkrijk hierover absoluut ontzet zullen zijn. We hebben in het Verenigd Koninkrijk problemen met onze financiën, we bezuinigen op diensten, we hebben algemene verkiezingen, we praten over geld besparen, en toch gooien we hier het geld met bakken over de balk. Het is beslist hoog tijd dat deze locatie wordt gesloten.

De Voorzitter. – Dank u voor uw opmerking. Ik neem alle opmerkingen heel serieus, maar ik wil u erop wijzen dat de wijzigingen die ik ga voorstellen, overeengekomen zijn door de fracties en hun vertegenwoordigers.

Sophia in 't Veld (ALDE). – Voorzitter, ik denk dat het een wijs besluit is om de stemmingen uit te stellen, want hoewel het voor het quorum vereiste aantal leden aanwezig is, is de geografische verspreiding er niet. Ik zou echter wel willen voorstellen dat de agenda die overblijft zodanig gecomprimeerd wordt dat we 24 uur eerder dan normaal eindigen en niet woensdag middernacht, maar woensdag aan het eind van de middag, zoals we dat normaal op donderdag hebben. Zo kunnen de mensen die er zijn, in ieder geval nog terug naar huis reizen en hoeven we niet op donderdag te blijven.

De Voorzitter. – Dames en heren, ik zal u het woord geven als de agenda is vastgesteld.

Charles Tannock (ECR). – (EN) Mijnheer de Voorzitter, de verschuiving van de stemmingen van deze week naar 6 mei – dat is de dag van de algemene verkiezingen in het Verenigd Koninkrijk – heeft het onbedoelde effect dat veel, zo niet alle, Britse Europese afgevaardigden van alle partijen en delegaties op die dag niet hier aanwezig zullen zijn, wat de einduitkomst ook zal vertekenen. Zou u de stemmingen kunnen verschuiven naar woensdag 5 mei in plaats van donderdag 6 mei?

De Voorzitter. – Dames en heren, dit is mijn voorstel aan u: we beginnen nu met de agenda en na de agenda kunnen we verdergaan met al uw vragen over de vergadering van 5 en 6 mei. We gaan nu geen besluiten nemen, dat is niet nodig. Het enige is dat de stemmingen op 5 en 6 mei worden gehouden. Alle besluiten komen later.

We beginnen met de agenda. Ik wil nu geen moties van orde meer.

De Voorzitter. – De definitieve ontwerpagenda van de vergaderingperiode van april is rondgedeeld; hierop worden de volgende wijzigingen voorgesteld (artikel 140 van het Reglement):

Met betrekking tot de maandag:

Geen wijzigingen.

Met betrekking tot de dinsdag:

De vergadering begint om 9.00 uur met verklaringen van de Raad en van de Commissie over het luchtverkeer in Europa.

Dit debat duurt tot 11.00 uur.

Van 11.00 tot 13.00 uur komen de volgende punten aan bod: een verklaring van José Manuel Barroso (voorzitter van de Commissie) over het wetgevings- en werkprogramma van de Commissie voor 2010 en een verklaring van de Commissie over de coördinatie van de humanitaire hulp in Haïti.

Er zullen dinsdag geen stemmingen plaatsvinden.

Met betrekking tot de woensdag:

Geen wijzigingen.

Er zullen woensdag geen stemmingen plaatsvinden.

Met betrekking tot de donderdag:

De vergadering van donderdag wordt geschrapt.

(De agenda wordt aldus vastgesteld)

15. Opmerkingen van één minuut over kwesties van politiek belang

De Voorzitter. – Aan de orde zijn de opmerkingen van één minuut over kwesties van politiek belang.

John Bufton (EFD). – (EN) Mijnheer de Voorzitter, dank u wel dat u mij opnieuw gelegenheid geeft om te spreken. In het licht van datgene wat hier nu is gezegd, wil ik u verzoeken om op heel korte termijn nogmaals naar de kwestie van het stemmen tijdens de volgende vergaderperiode van 5 en 6 mei te kijken.

Hoogstwaarschijnlijk zullen de meeste Europese afgevaardigden uit het Verenigd Koninkrijk niet aanwezig zijn. We hebben algemene verkiezingen op 6 mei. Het hele land zal hier afwezig zijn. U gaat dingen bespreken waarbij het Verenigd Koninkrijk niet vertegenwoordigd zal zijn. Ik dring er bij u op aan om te kijken naar bijvoorbeeld 4 mei – haal het een paar dagen naar voren – want als u de Britse afgevaardigden die stemming onthoudt, ontnemt u het Verenigd Koninkrijk een kans om maatregelen te steunen of zich ertegen te verzetten...

(Spreker wordt door de Voorzitter onderbroken)

De Voorzitter. – Als ik u mijn antwoord mag geven: ik zal wat u gezegd hebt heel serieus nemen. We hebben twee dagen: 5 en 6 mei. We zullen kijken wat we doen met de stemmingen die gepland zijn voor 5 en 6 mei, en hoe we die zullen verdelen.

De Voorzitter. – Voor we beginnen wil ik graag een aankondiging doen. Zoals u allen weet, kan uit hoofde van artikel 150 van het Reglement spreektijd van één minuut worden verleend. De ervaring leert dat er tweemaal zoveel verzoeken om spreektijd binnenkomen dan wij met het oog op de beschikbare tijd kunnen inwilligen. Het is onvermijdelijk dat leden teleurgesteld zijn als ze wachten op de mogelijkheid het woord te voeren, maar geen spreektijd krijgen. Om verdere onzekerheid en teleurstelling te vermijden, zal ik in de toekomst de volgende procedure hanteren voor de spreektijd van één minuut. Uit hoofde van artikel 150 van het Reglement zal een lijst worden opgesteld van dertig sprekers, die zodanig zullen worden geselecteerd dat een representatief politiek en geografisch evenwicht wordt bewaard. Leden die in de vorige twee vergaderperiodes geen spreektijd van één minuut hebben gekregen, krijgen voorrang. Alle leden die spreektijd hebben gevraagd worden vooraf verwittigd of ze al dan niet gekozen zijn. Van leden die voor spreektijd geselecteerd zijn, wordt verwacht dat ze hier aanwezig zijn als het hun beurt is om het woord te voeren.

Jolanta Emilia Hibner (PPE). – (PL) Mijnheer de Voorzitter, ik zou de kwestie van genetisch gemodificeerd voedsel onder de aandacht willen brengen. De Europese Commissie werkt momenteel aan een voorstel tot wijziging van de EU-wetgeving, zodat de lidstaten in de toekomst meer vrijheid krijgen bij het nemen van het besluit of ze genetisch gemodificeerde organismen willen toelaten. Op dit ogenblik is het volgens het geldende EU-recht immers niet mogelijk om in de lidstaten een verbod op ggo's in te voeren.

De Europese Commissie zal weldra met een voorstel komen dat de lidstaten in staat stelt om elk afzonderlijk een besluit te nemen over de teelt van genetisch gemodificeerde gewassen. Besluiten over de invoer en verwerking van genetisch gemodificeerde zaden zullen echter nog steeds op EU-niveau worden genomen. Met het oog hierop moeten wij ons afvragen of er geen speciaal etiket zou moeten worden ingevoerd voor ggo-vrije producten. Een dergelijk etiket zou duidelijk en algemeen herkenbaar moeten zijn, zodat de Europese consumenten weten dat de producten die ze kopen niet afkomstig zijn van dieren die met genetisch gemodificeerde diervoeders zijn gevoed. We moeten bijgevolg nadenken over een specifiek ontwerp voor dit label.

Traian Ungureanu (PPE). – (EN) Mijnheer de Voorzitter, mag ik dit Huis eraan herinneren dat de communistische misstanden een jaar geleden hebben geleid tot een volksopstand in de Republiek Moldavië. De protesten hebben een pro-Europese coalitie aan de macht gebracht, en een jaar later heeft de nieuwe regering blijk gegeven van haar Europese gezindheid. De Moldavische regering heeft onmiddellijk steun van de EU nodig, en er zijn drie manieren waarop Moldavië door Europa kan worden geholpen: snelle financiële bijstand, het afschaffen van visa, en het afsluiten van een associatieovereenkomst.

Ik moet hier ook het geval van Ernest Vardanian noemen. Vardanian is een journalist die door de zogenoemde autoriteiten in Transistrië is gearresteerd, in een isoleercel opgesloten wordt gehouden en wordt beschuldigd van hoogverraad. Dit is een ernstige schending van de mensenrechten. Ik vraag de hoge vertegenwoordiger voor buitenlandse zaken en het hoofd van de delegatie van de EU in Moldavië om snel actie te ondernemen en te ijveren voor de onmiddellijke vrijlating van de gedetineerde journalist.

Anna Záborská (PPE). – (SK) Mijnheer de Voorzitter, geachte secretaris-generaal, commissaris, ik had hier nu de toespraak moeten houden die ik had voorbereid, maar er deden zich onvoorziene omstandigheden voor. We weten allemaal dat meteorologische omstandigheden het ons bemoeilijken om hier allen in Straatsburg bijeen te komen. Talloze Parlementsleden en functionarissen hebben hier veel stress en problemen van ondervonden.

Ik wil graag van de gelegenheid gebruik maken om u, mijnheer de Voorzitter, en het Secretariaat-generaal onder leiding van Klaus Welle te bedanken voor het feit dat u niets aan het toeval hebt overgelaten en zo goed mogelijke arbeidsomstandigheden voor ons hebt gecreëerd.

Het Parlement heeft zich vanaf het begin van de problemen met het luchtvervoer ingezet om het vervoer naar Straatsburg te reorganiseren. Mijn oprechte dank daarvoor, ook namens degenen die hier vandaag niet aanwezig kunnen zijn. Hartelijk dank.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Mijnheer de Voorzitter, u hebt net toegelicht hoe de nieuwe regeling voor de spreektijd van één minuut luidt, en ik heb net al geprobeerd om uw aandacht te trekken. U als Pool weet wat het betekent wanneer er verschillende klassen van mensen en van afgevaardigden bestaan. Ik zou u werkelijk willen verzoeken om ook de leden in de achterste rijen aan de beurt te laten komen wanneer ze een beroep willen doen op het Reglement.

Ik heb een paar constructieve opmerkingen. Ten eerste, kunt u misschien toelichten wat u net bedoelde met de volgende twee vergaderperioden, zijn dat de volgende twee vergaderperioden in Straatsburg, of telt Brussel ook mee?

Ten tweede, wat doet u wanneer afgevaardigden die spreektijd hadden gekregen er om welke redenen dan ook niet zijn, wat net gebeurd is? Is het denkbaar dat er een paar minuten meer worden gereserveerd voor *catch-the-eye*?

Ten derde, u wilt de procedure efficiënter maken, en dat is een goede zaak. Kunt u daarom nu al de lijst voorlezen van de dertig sprekers die vandaag aan de beurt komen?

De Voorzitter. – Dank u voor uw opmerking. De nieuwe regels zullen worden toegepast met ingang van onze vergadering in Brussel. De vergaderperiode in Brussel wordt de eerste onder de nieuwe regels.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Mijnheer de Voorzitter, in Roemenië bestond het plan om het verbod om zwerfhonden te doden, dat sinds 15 januari 2008 geldt, weer in te trekken. Daardoor was het probleem van die zwerfhonden weer aan de orde, maar gelukkig hebben de Roemenen dit plan weer laten vallen. Het alternatief dat nu gekozen is, namelijk de honden in grote dierenasielen onder te brengen, is echter ook geen oplossing. Castratie is de enige zinvolle maatregel, maar dat wil men niet. Het is de hoogste tijd dat de Europese Unie hier iets aan doet, en aan de dierenbescherming in het algemeen.

Mijnheer de Voorzitter, dit is wat ik in mijn spreektijd van één minuut wilde zeggen, ik hoop dat iedereen de rest van de tijd benut om na te denken over mijn pleidooi.

George Sabin Cutaş (S&D). – (RO) Mijnheer de Voorzitter, toen Simon Kuznets, de man die het concept "bruto nationaal product" heeft bedacht, erkende hoe moeilijk het is om het welzijn van een land af te meten aan de omvang van het nationaal inkomen, denk ik niet dat hij vermoedde dat het driekwart eeuw zou duren voordat vijf Nobelprijswinnaars een serie voorstellen zouden uitwerken voor een nauwkeuriger beoordeling van economische en sociale prestaties dan het bbp. Deze macro-economische indicator houdt geen rekening met de kwaliteit van producten, kan geen duurzame groei meten en sluit andere factoren uit, zoals zelfvoorzienende en voorstedelijke economieën, huishoudelijk werk en vrijwilligerswerk.

Op basis van de uitkomst van de inspanningen van deze commissie, samengevat in het rapport-Stiglitz, is een voorstel gedaan voor het verbeteren van de nationale statistieken, het nauwkeuriger maken van de definitie van kwaliteit van leven en het opnemen van duurzame ontwikkeling in de berekening van de index voor economische en sociale vooruitgang.

Tegen deze achtergrond ben ik van mening dat we een gecoördineerd systeem nodig hebben in de hele Europese Unie, voor het meten van de kwaliteit van leven, de mate van duurzaamheid van economische groei en – niet de minst belangrijke factor – sociale verschillen. Dit zou een teken zijn dat we hebben geleerd van de recessie en de grote gevolgen daarvan.

VOORZITTER: SILVANA KOCH-MEHRIN

Ondervoorzitter

Izaskun Bilbao Barandica (ALDE). – (ES) Mevrouw de Voorzitter, verleden week heeft een tribunaal besloten dat de sluiting van de krant *Egunkaria*, die in het Baskisch verschijnt, waarover ik enkele weken geleden sprak, een onterechte, illegale en arbitraire daad is.

Volgens het vonnis van het tribunaal staat de Spaanse grondwet, noch het wetboek van strafrecht toe dat een krant gesloten wordt. Alle beschuldigingen zijn gebaseerd op het vooroordeel dat het verdedigen van de Baskische cultuur gelijk staat aan collaboreren met ETA, en dit is waanzin. Volgens het vonnis zijn de beklaagden totaal onschuldig, zijn ze geen lid van ETA, heeft de krant ETA niet gefinancierd en is de krant ook niet door ETA gefinancierd. In het vonnis staat ook dat de verdachten in afzondering zijn gehouden, en dat de verhoren onvoldoende waren, wat de geloofwaardigheid van de berichten over slechte behandeling en martelingen van de verdachten voedt.

Daarom wil ik u twee dingen verzoeken: dat we nota nemen van de gevolgen van demagogie en manipulatie van gevoelens en noodwetgeving in een democratie en van het feit dat in Spanje de belangrijkste media en partijen eenieder die zich tegen dit onrecht verzet, beschuldigen van collaboratie met ETA. Laten we samenwerken zodat deze slachtoffers recht gedaan wordt en dat deze zaak op een eerlijke manier wordt gesloten.

Michail Tremopoulos (Verts/ALE). – (EL) Voorzitter, afgelopen februari hebben wij aan het Europees Parlement het Reuter-Trautmann-rapport gepresenteerd, over wereldwijde illegale drugsmarkten vanaf 1998 tot op heden. Dit rapport vormt een waardevolle database en de conclusie van het rapport bevestigt bepaalde evaluaties die tot op heden zijn gemaakt over de effectiviteit van drugsbeleid zowel binnen de Europese Unie als op wereldwijd niveau.

De belangrijkste conclusie is dat het huidige drugsbeleid in zijn belangrijkste doelstelling heeft gefaald, namelijk vraag en aanbod van illegale stoffen te reduceren, terwijl die een kritieke factor vormen voor wat betreft de toenemende schade voor individuele gebruikers, voor hun omgeving, voor de economie en voor de maatschappij.

In 2004 heeft het Europees Parlement een pakket met aanbevelingen goedgekeurd, waaronder het verslag-Catania. Wij zouden willen vragen of we dit onderwerp opnieuw kunnen bekijken in een breder kader, zodat er geen schade voor de gebruikers zal zijn.

Ryszard Czarnecki (ECR). – (PL) Mevrouw de Voorzitter, mijn volk is getroffen door een enorme tragedie. De president, het hoofd van de Centrale Bank en bevelhebbers van het leger zijn om het leven gekomen. De Poolse president en zijn echtgenote zijn gisteren begraven. Ik zou iedereen hartelijk willen bedanken voor de blijken van solidariteit die Polen van een groot aantal EU-lidstaten heeft ontvangen. De Unie heeft bewezen dat het concept van Europese solidariteit daadwerkelijk bestaat en dat is voor ons, Polen, uiterst belangrijk. De presidenten van Tsjechië, Slowakije, Hongarije, Duitsland, Litouwen, Letland, Roemenië en Slovenië en de premier van Estland waren op de begrafenis aanwezig. Ik betreur dat het hoofd van de Raad en de voorzitter van de Europese Commissie de plichtigheid niet hebben bijgewoond. Zij waren er niet, terwijl bijvoorbeeld de premiers van Azerbeidzjan, Armenië en Georgië wel zijn gekomen, hoewel ze een langere reis voor de boeg hadden. Ik zou alle aanwezigen willen bedanken voor deze blijken van solidariteit.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, ik zou in mijn spreektijd van één minuut een aantal opmerkingen over Servië willen maken. Het lijkt erop dat de ambities in verband met de EU Servië inspireren. Het land heeft zich onlangs officieel verontschuldigd voor de volkerenmoord in Srebrenica – zoiets kunnen we van de omstreden toetredingskandidaat Turkije zeker niet verwachten, daar dreigt men al met sancties wanneer er in een land ook maar een debat wordt gevoerd over de volkerenmoord op de Armeniërs.

Wanneer men Belgrado verwijt dat de regering onvoldoende samenwerkt met het tribunaal in Den Haag, maar de schendingen van de mensenrechten door Ankara als een bijzaak beschouwt, toont dat volgens mij aan dat de criteria van Kopenhagen op willekeurige wijze worden geïnterpreteerd.

Dat de Unie met twee maten en twee gewichten werkt is echter niets nieuws. In Bosnië wil men meerdere etnische groepen dwingen om een multiculti-staat in het leven te roepen, maar in Kosovo is het plotseling legitiem dat een etnische groep zich losmaakt van een bestaande staat.

In tegenstelling tot Turkije is Servië historisch, spiritueel en cultureel een deel van Europa, en het land speelt een sleutelrol voor de veiligheid op de Balkan. We mogen de fouten die we hebben gemaakt toen we Bulgarije en Roemenië overhaast hebben opgenomen, natuurlijk niet herhalen, Servië moet zonder enige twijfel aan alle toetredingscriteria voldoen, maar het is een Europees land, en hoort bij de Unie.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Voorzitter, het recent oprollen van een belangrijke terreurcel in Griekenland herinnert ons aan het feit dat geweld en bedreiging gericht tegen democratische principes geen grenzen kennen, en onderscheid wordt er niet gemaakt.

Het is belangrijk dat we niet vergeten dat de huidige financiële crisis en het hierdoor bij de burgers teweeg gebrachte pessimisme een voedingsbodem is voor agressie en geweld. Iedereen is het er mee eens dat geweld in wat voor vorm dan ook, waar het ook vandaan komt, dient te worden veroordeeld. We moeten het echter ook eens worden over het belang van voorkoming in plaats van beteugeling, en hier meer nadruk op leggen. Daarom moeten kwesties die te maken hebben met SWIFT, PNR, de versterking van Europol en Eurojust hoger op de agenda worden geplaatst.

Het is in ieder geval essentieel dat de chronische sociale pathogenese die tot geweld leidt, wordt aangepakt. We moeten armoede en werkloosheid bestrijden. Er is nu geen ruimte meer voor nietsdoen. De vorige keer dat de Europese leiders terugdeinsden voor de sociale uitdagingen van moeilijke financiële tijden, zakte ons continent weg in een duisternis van haat en totalitarisme.

Jens Geier (S&D). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, dames en heren, ik zou de aandacht van de Europese Commissie en van het Parlement willen vestigen op de zorgwekkende ontwikkeling van de grondstofprijzen.

In mijn kiesdistrict ligt Duisburg, en daar staat de grootste staalfabriek in Europa. De collega's die daar werken, of in alle andere plaatsen in de EU waar staal wordt geproduceerd, maken zich ernstige zorgen om hun baan, omdat de drie grootste leveranciers van ijzererts de staalproducenten prijsstijgingen van meer dan honderd procent opleggen. Het is de bedoeling dat ijzererts van nu af aan op de metaalbeurs in Londen wordt genoteerd, terwijl tot nu toe contracten met een lange looptijd tot stabiele prijzen hebben geleid. Het personeel en de vakbonden zijn bang dat staal daardoor extreem duur wordt, en staal is een heel belangrijke grondstof. Bovendien zijn de kosten door de meest recente herstructureringsprogramma's in de staalindustrie al sterk verlaagd en is het personeelsbestand gekrompen, dus kan er niet nog meer worden bezuinigd. Om op die feiten te wijzen hebben de leden van de ondernemingsraad en de *Industriegewerkschaft Metall* het appel van Duisburg gericht tot de bondskanselier en voorzitter Barroso. Ik doe een beroep op de Commissie om hieraan gehoor te geven!

Pat the Cope Gallagher (ALDE). – (EN) Mevrouw de Voorzitter, reizigers van wie de vakantieplannen in het water zijn gevallen door de vulkanische aswolk, hebben te maken met onduidelijkheid over de verzekeringssituatie.

Alhoewel luchtvaartmaatschappijen vluchten conform de richtlijn inzake de rechten van luchtpassagiers zullen terugbetalen of omboeken, moeten veel passagiers ook kosten maken voor hotelkamers en de huur van een auto en mogelijk het regelen van een alternatieve vlucht. Sommige reisverzekeringsspolissen zullen deze onkosten naar verwacht uitbetalen.

Andere beweren dat dit het werk van God is. Ik wil deze ondernemingen verzoeken om pragmatisch te zijn, redelijk te zijn en hun besluit te heroverwegen, in gedachten houdend dat ik, net als veel anderen, talrijke kiezers heb die zich in verschillende delen van de wereld op een luchthaven bevinden en geld moeten uitgeven dat ze niet hebben.

Ik begrijp dat de richtlijn pakketreizen wordt herzien, en dit moet dringend gebeuren.

Samengevat, is het van groot belang dat deze reisrichtlijn ervoor zorgt dat er een set standaardregels komt die van toepassing is in dit soort situaties. Ik vraag de Commissie om hier zelfs in dit stadium nog naar te kijken.

Claudio Morganti (EFD). – (IT) Mevrouw de Voorzitter, dames en heren, in dit democratisch hart van de Europese instellingen zou ik kort willen stilstaan bij de effecten die Europese maatregelen uiteindelijk sorteren voor gemeenschappen, regio's en personen.

Ik denk dat er een keuze gemaakt moet worden tussen het nastreven van een universele en globaliserende visie aan de ene kant en het behouden van de bijdrage en de identiteit van elk afzonderlijk individu aan de andere kant. Ik meen dat we de voorkeur dienen te geven aan de tweede optie, daar die een brede visie biedt waarin ook de meer bijzondere aspecten die voortvloeien uit specifieke talenten en tradities, een waardige plaats hebben.

Neem bijvoorbeeld de effecten van de dienstenrichtlijn van 2006, de zogenaamde Bolkestein-richtlijn, voor de Italiaanse badplaatsen. Ik denk niet dat ten behoeve van een vermeende grotere efficiëntie van het gehele systeem de cultuur en traditie van gastvrijheid, die altijd kenmerkend zijn geweest voor lokale gemeenschappen, opgeofferd dienen te worden.

Ik geloof dat op economisch niveau kleine bedrijven de meest authentieke uitdrukking zijn van de culturele identiteit van plaatselijke gemeenschappen en dat die bedrijven derhalve altijd beschermd dienen te worden.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, ik ben een fervent voorstander van Europa, maar dat is in deze tijden niet zo makkelijk. Ik zou willen ingaan op de problemen bij Eurostat. Er is gebleken dat Eurostat veel meer over de eigenlijke situatie in Griekenland wist dan algemeen bekend is geworden. Er bestaan verslagen die slechts ten dele gepubliceerd zijn, en waarin wordt aangetoond dat er al in 2002 gesjoemeld is, en dan is er natuurlijk het grote verslag uit 2008. Het is echter volkomen onduidelijk waartoe deze verslagen leiden, welke gevolgen ze hebben, en wie er ter verantwoording kan worden geroepen voor wat er mee gedaan is – in dit geval niets.

Daarom stel ik voor dat we Eurostat constructief aanpakken, en niet zoals tot nu toe naar aanleiding van schandalen, die er bij Eurostat in de afgelopen jaren natuurlijk ook zijn geweest. Ik doe dus een beroep op de Commissie om de armen uit de mouwen te steken en de onafhankelijkheid van Eurostat te garanderen, zodat de burgers de gegevens krijgen die we zo dringend nodig hebben voor de revolutie van de democratie.

Maria Da Graça Carvalho (PPE). - (PT) We worden nu geconfronteerd met een natuurramp die onvoorziene gevolgen heeft. De wetenschap stelt ons in staat met redelijke precisie de effecten te berekenen van deeltjes in de atmosfeer voor vliegtuigmotoren en -elektronica. De wetenschap geeft ons ook de mogelijkheid met dezelfde precisie de bewegingen van deze deeltjes in de atmosfeer te berekenen. Vandaag vergaderen de EU-ministers van vervoer over de aanpak van de situatie in het luchtvervoer. De conclusies van die vergadering zullen gebaseerd moeten zijn op wetenschappelijke kennis en op het voorzorgsbeginsel. De economie mag niet voorgaan op de veiligheid van personen. Europa moet een bastion blijven voor de verdediging van de veiligheid en de kwaliteit van het bestaan. Ondertussen verwachten wij snelle en pragmatische oplossingen via alternatieve vervoerssystemen over land en over zee.

Tijdens het afgelopen jaar hebben we te maken gehad met verschillende crises, natuurrampen en een epidemie. In het licht van die feiten ...

(Spreekster wordt door de Voorzitter onderbroken)

Ioan Enciu (S&D). - (RO) Mevrouw de Voorzitter, aan het eind van dit jaar zal de derde Postrichtlijn van kracht worden, waardoor de betreffende markt volledig wordt gedereguleerd. De gevolgen van de economische en financiële crisis zijn genoegzaam bekend, ook die voor de postmarkt.

De gevolgen van de crisis hebben zich vermenigvuldigd sinds de invoering van de richtlijn in de lidstaten waar de postmarkt volledig is gedereguleerd. In deze sector is het aantal ontslagen en de vermindering van inkomen van het overblijvende personeel hoger dan gemiddeld. Het aantal transacties is gedaald, de posttarieven zijn verhoogd en mensen in moeilijk bereikbare plaatsen hebben geen toegang meer tot dit communicatiemiddel en tot deze universele dienstverlening.

Ik ben van mening dat de sociale gevolgen van de uitvoering van deze richtlijn moeten worden onderzocht. Het is onze plicht om sociale dumping te voorkomen. Ik roep de betrokken Europese instellingen op om te onderzoeken of het mogelijk is een moratorium van twee jaar in te stellen op de uiterste termijnen voor de uitvoering van deze richtlijn, met het toelaten van verschillen tussen de overgebleven lidstaten.

Cristian Dan Preda (PPE). - (RO) Ik wil het vandaag hebben over de zeer moeilijke situatie van de journalist Ernest Vardanian. Hij is gearresteerd door het regime van Igor Smirnov in de zogenaamde Republiek Transnistrië.

Ernest Vardanian wordt beschuldigd van hoogverraad en spionage, hetgeen niet alleen absurd maar ook totaal belachelijk is. De journalist is zelfs borgtocht geweigerd en wordt vastgehouden onder vreselijke omstandigheden. Deze actie wordt door de autoriteiten in Tiraspol gebruikt ter intimidatie van Chişinău, op een moment dat de nieuwe regering, die na de verkiezingen van vorig jaar is geformeerd, dichter bij de Europese Unie wil komen en ook het conflict in Transnistrië wil oplossen.

Ik roep op tot de onmiddellijke, onvoorwaardelijke vrijlating van de journalist Ernest Vardanian, en ik dring er bij de autoriteiten in de zelfverklaarde Republiek Transnistrië op aan om toenadering te zoeken tot Chişinău, teneinde het conflict daar op te lossen.

Czesław Adam Siekierski (PPE). - (PL) De financiële en economische crisis heeft de armste bevolkingsgroepen het hardst getroffen. Om tegemoet te komen aan hun behoeften, heeft de Europese Unie het jaar 2010 uitgeroepen tot het Europees Jaar van de bestrijding van armoede en sociale uitsluiting. Naar schatting leven in Europa meer dan veertig miljoen mensen in armoede, terwijl nog eens veertig miljoen burgers in armoede dreigen te vervallen. Het is bijzonder pijnlijk dat een vierde van hen – ongeveer twintig miljoen – kinderen zijn. De problemen waaraan zij het hoofd moeten bieden, hebben niet alleen te maken met een gebrek aan voedsel, aan medische zorg en kleding, maar ook en vooral met het ontbreken van elke kans om hun situatie te verbeteren of aan de armoede te ontsnappen. Het verstrekken van onderwijs van hoog niveau is allicht de belangrijkste maatregel om verandering te brengen in deze tragische situatie. Deze noodzaak komt het duidelijkst tot uiting in kleine steden en plattelandsgebieden die ver verwijderd zijn van academische instellingen. Daarom ben ik van mening dat het verhogen van de middelen voor studiebeursprogramma's voor jongeren uit kansarme milieus de oplossing bij uitstek is om deze situatie te veranderen.

Derek Vaughan (S&D). - (EN) Mevrouw de Voorzitter, ik verwelkom het debat van morgen over de luchtvaartcrisis, want we moeten beseffen dat dit niet slechts gevolgen heeft voor het Parlement, maar voor personen en bedrijven in heel Europa. Dit gebeurt op een moment dat Europa, of het grootste deel van Europa, zich herstelt van een diepe recessie. Het Verenigd Koninkrijk is als zoveel andere landen – niet alle

– bezig zich van die recessie te herstellen, en dat is te danken aan het ingrijpen van de regering toen de markten instortten, en aan het feit dat zij niet langs de kant stil is blijven staan, zoals sommigen ons liever hadden zien doen.

Er worden in het Verenigd Koninkrijk in de komende paar weken heel wat economische cijfers gepubliceerd, en ik geloof dat veel daarvan positief zullen zijn. Dat komt doordat de regering heeft ingegrepen. Ik denk dat het belangrijk is dat ook EU-instellingen ingrijpen in economisch moeilijke tijden. Alle instellingen van de EU zouden er in de toekomst voor moeten zorgen dat onze begrotingen erop gericht zijn personen en bedrijven te helpen om economisch moeilijke tijden te doorstaan en te plannen voor het herstel.

Diogo Feio (PPE). – (PT) Ik stel hier vandaag in de plenaire vergadering de begrotingssituatie in de verschillende lidstaten aan de orde. Op dit moment is de procedure voor het indienen van de programma's voor stabiliteit en groei beëindigd. In die programma's wordt een prognose gegeven van de situatie in de lidstaten op middellange en lange termijn. Op mijn land, Portugal, had de Europese Commissie het commentaar dat het ingediende programma risico's inhoudt. Dat signaal is weliswaar zorgwekkend voor de markten, maar het is in hoofdzaak gestoeld op overwegingen in verband met stabiliteit en gezonde overheidsfinanciën. Het is daarentegen juist belangrijk ook naar de groeimogelijkheden te kijken. Ook deze keer zijn de cijfers die mijn land heeft gepresenteerd niet bevredigend en zorgen aangaande eenvoudiger regels voor het bedrijfsleven en de fiscale concurrentiepositie maken helaas nog steeds geen deel uit van het programma.

William (The Earl of) Dartmouth (EFD). – (EN) Mevrouw de Voorzitter, het is eigenlijk al twee toespraken terug, maar ik wil de mijnheer daar die pleitte voor Europees ingrijpen, vragen hoe hij denkt dat de EU moet ingrijpen tegen vulkaan.

De Voorzitter. – Tijdens de opmerkingen van één minuut zijn aanvullende vragen volgens de "blauwe kaart"-procedure niet toegestaan. Wellicht kan onze collega uw vraag persoonlijk beantwoorden, maar in elk geval niet in de plenaire vergadering.

Malika Benarab-Attou (Verts/ALE). – (FR) Mevrouw de Voorzitter, ik had het op prijs gesteld als u op de balans tussen mannen en vrouwen had gelet, bij het bepalen van wie u het woord geeft. U heeft vijf keer achter elkaar het woord aan een man gegeven.

De Voorzitter. – Hartelijk dank voor uw opmerking. U kunt zich voorstellen dat ik als voorzitter van de Groep op hoog niveau inzake gendergelijkheid en diversiteit groot belang hecht aan gelijke rechten. We hebben geprobeerd een evenwichtige sprekerslijst op te stellen. Wie er vervolgens spreektijd krijgt tijdens het debat, hangt natuurlijk ook af van wie er aanwezig is.

Hiermee is dit onderdeel beëindigd.

16. Bevoegdheidsdelegatie (debat)

De Voorzitter. – Aan de orde is het verslag (A7-0110/2010) van József Szájer, namens de Commissie juridische zaken, over bevoegdheidsdelegatie (COM(2009)0673 – 2010/2021(INI)).

József Szájer, rapporteur. – (HU) Mevrouw de Voorzitter, mijnheer Šećovič, veel sprekers beginnen hun toespraak in het Parlement door te zeggen dat hun onderwerp belangrijk, heel belangrijk of zelfs een van de belangrijkste onderwerpen is. Ook ik wil dit zeggen, maar met veel meer reden dan vele anderen, aangezien het onderwerp dat we nu behandelen, het recht van het Parlement op bevoegdheidsdelegatie aan de Commissie, misschien wel een van de belangrijkste, maar weinig genoemde vernieuwingen in het Verdrag van Lissabon is.

Degenen die kritiek hebben geuit op het Verdrag van Lissabon, hadden het over een democratisch tekort. Dames en heren, ik wil graag zeggen dat deze wijziging, het garanderen van de bevoegdheidsdelegatie van het Parlement een van de belangrijkste uitbreidingen van de bevoegdheid van het Parlement is. Dit houdt in dat de rechtstreeks door de burgers gekozen leden van het Parlement vanaf nu op grond van de wetgevende bevoegdheid van het Parlement de uitvoeringsbesluiten en -beslissingen van de Europese Commissie kunnen controleren en daar een veto over uitspreken. Met andere woorden: het onderdeel in het Verdrag van Lissabon waarover we veel hebben gesproken naar aanleiding van de uitbreiding van de bevoegdheden van het Parlement, namelijk dat het aantal medebeslissingsprocedures aanzienlijk is toegenomen en het aantal terreinen waaraan het Parlement deel mag nemen, is uitgebreid, en aangevuld met de kwestie van bevoegdheidsdelegatie van het Parlement, betekent dat niet alleen een kwantitatieve maar ook een beduidende

kwalitatieve uitbreiding. Dat wil zeggen dat het vanaf nu als resultaat van de lange strijd en het gevecht dat wij hier jarenlang in het Europees Parlement hebben geleverd en nog steeds leveren, is gewaarborgd dat de beslissingen van de Europese Commissie die niet onder haar eigen bevoegdheid vallen maar worden aangenomen met gedelegeerde uitvoeringsbevoegdheid, onder controle van het Parlement komen te staan. Veel mensen zullen natuurlijk zeggen dat deze controle formeel al bestond. In zekere zin was dat inderdaad het geval, maar dan wel met zodanige termijnen, onder zodanige omstandigheden en als het resultaat van zodanige interinstitutionele samenwerking op het gebied van wetgevende bevoegdheid, dat dit geen echte, effectieve controle was. Tevens wil ik uw aandacht erop vestigen dat deze nieuwe mogelijkheid, dat wil zeggen artikel 290 van het Verdrag van Lissabon, de komende jaren ook het werk van het Parlement zal herstructureren, vooral als wij, leden van het Europees Parlement, deze bevoegdheid serieus nemen en echt beslissingen kunnen nemen in deze kwesties.

Om ook voor de buitenwereld en de leken op dit gebied duidelijk te maken waar dit over gaat, aangezien dit een technisch zeer gecompliceerd onderwerp is dat in feite toch een democratische instelling is die dient voor de uitbanning van het zogenaamde Europese democratische tekort: het gaat er hier om dat het Parlement en de Raad, de twee Europese wetgevende machten, zich niet zelf met alle gedetailleerde kwesties kunnen bezighouden. Het Parlement komt maandelijks bijeen en soms doen zich gelegenheden voor, zoals nu, dat we wel vergaderen maar desondanks niet kunnen stemmen. Toch moet het Parlement de kwesties controleren die de Raad of de Commissie met gedelegeerde bevoegdheid naar buiten brengt. Vanaf nu bestaat hier de mogelijkheid toe.

In mijn verslag heb ik ernaar gestreefd duidelijk te maken dat het Parlement staat op deze rechten. We accepteren geen enkele extra verplichting die verder gaat dan de zaken die in het Verdrag zijn vastgelegd. We accepteren dat niet want we willen ons recht volledig uitoefenen, en ik ben van mening dat de Europese democratie als resultaat hiervan zal worden uitgebreid. Daarvoor is natuurlijk nauwe samenwerking nodig met de Commissie en de Raad, maar we mogen niet vergeten dat de bevoegdheden nu bij de wetgevers liggen, dus bij het Parlement en de Raad. Ik wil iedereen, al mijn collega's, bedanken voor hun medewerking bij dit ingewikkelde onderwerp en ik hoop dat het Parlement deze nieuwe bevoegdheid in de toekomst volledig zal benutten.

Maroš Šefčovič, *vicevoorzitter van de Commissie*. – (EN) Mevrouw de Voorzitter, ik wil beginnen met de heer Szájer te bedanken voor zijn uitstekende verslag, want in de Commissie hebben wij grote waardering voor de steun die het Parlement heeft getoond voor de horizontale aanpak van de gedelegeerde handelingen.

Het staat de wetgever natuurlijk volkomen vrij om alle kwesties die verband houden met gedelegeerde handelingen in elke basishandeling apart te reguleren, maar er zijn enkele richtsnoeren nodig om een fragmentarische benadering te voorkomen.

Dit was het doel van de mededeling die de Commissie al in december heeft opgesteld om de wetgever duidelijk te maken welke handelswijze de voorkeur geniet om tot een goede en praktische aanpak van de toekomstige wetgeving te komen.

Ik wil onderstrepen dat de Commissie een groot voorstander is van een gezamenlijke overeenkomst of zelfs een interinstitutionele overeenkomst tussen de drie instellingen over de gedelegeerde handelingen, want zo'n overeenkomst brengt de noodzakelijk orde in de voorbereiding van de wetgeving.

Wat betreft de inhoud, kan ik slechts herhalen dat de Commissie het verslag zeer verwelkomt. We zijn het over bepaalde specifieke kwesties misschien niet eens, maar onze doelstellingen zijn hetzelfde. We willen precisie, efficiëntie, transparantie en een duidelijk en eerlijk machtsevenwicht zien.

Als ik iets specifieker mag zijn, wil ik enkele beknopte opmerkingen maken over enkele specifieke delen van het verslag.

Wat betreft de beperkende aard van artikel 290, en dan vooral het tweede lid daarvan, hebben we een klein verschil van mening over de controlemechanismen van de wetgever over de gedelegeerde handelingen. We willen hierover echter niet in een juridisch geschil treden, want we zijn van mening dat het heel belangrijk is om naar praktische oplossingen voor specifieke wetgeving te kijken.

Wat betreft de duur van een bevoegdheidsdelegatie, verwelkomen wij en staan wij helemaal achter de idee van stilzwijgende verlenging, zoals dat in het verslag onder woorden is gebracht, want wij vinden dit zeer constructief, en we kunnen melden dat enkele van dit soort oplossingen al in diverse wetgevingsdocumenten voorkomen.

Ik heb nog een andere specifieke opmerking over de bezwaarperiode. Ook hier moet ik zeggen dat we met één stem spreken, want wij delen ook grotendeels het standpunt van de rapporteur betreffende de standaardformulering van twee maanden, met de mogelijkheid van verlenging met nog eens twee maanden, wat zou kunnen worden vastgelegd in een gemeenschappelijke overeenkomst tussen onze drie instellingen, die we in de toekomst hopelijk zullen krijgen. Ik geloof dat we in het huidige wetgevingswerk al circa tien positieve voorbeelden hebben gezien van de manier waarop dit is toegepast.

Wat betreft de urgentieprocedure, hebben we in het verleden al enkele duidelijke voorbeelden gezien van problemen met betrekking tot bijvoorbeeld de voedselveiligheid of de veiligheid van speelgoed die soms vragen om een zeer snelle procedure, en daarom denken we dat we nog iets snellers moeten vinden dan de door de rapporteur voorgestelde vroegtijdige verklaring van geen bezwaar.

Ik wil graag afsluiten met een opmerking over de aanpassing, omdat dit heel belangrijk is voor het Parlement. Ook hier zijn wij voorstander van de pragmatische aanpak, want dit Parlement heeft, samen met de Commissie, al een aanzienlijke hoeveelheid werk verricht voor de aanpassing van meer dan 250 wetgevende basisbesluiten, die zijn aangepast volgens de pragmatische aanpak.

We vinden dat de prioriteit nu moet liggen bij de gebieden waarop, tot nu toe, vóór de inwerkingtreding van het Verdrag van Lissabon nog geen aanpassing heeft plaatsgevonden aan de regelgevingsprocedure met toetsing. Ik vind dat we ons daarop moeten concentreren. Nogmaals, het zou een enorme hoeveelheid werk zijn, maar we denken al na over de vraag hoe we dit zo pragmatisch en flexibel mogelijk kunnen aanpakken.

Jo Leinen, rapporteur voor advies van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid. – (DE) Mevrouw de Voorzitter, mijnheer de commissaris, op dit moment heeft het Europees Parlement lang gewacht, van nu af aan worden we bij het controleren van aan de Europese Commissie gedelegeerde handelingen op voet van gelijkheid met de Raad van ministers behandeld. Ter toelichting: in 2008 zijn er 6 000 gedelegeerde handelingen voorgelegd, dat is dus een enorme stapel normen, die in een soort secundair wetgevingsproces door de Commissie via de oude comitologieprocedure zijn afgehandeld. Het Parlement had daar heel weinig rechten. We werden op de hoogte gebracht, maar waren niet medewetgever. Het Verdrag van Lissabon heeft dat nu veranderd.

Bij het controleren van de gedelegeerde handelingen staan we op voet van gelijkheid met de Raad van ministers, en dat moet natuurlijk in ieder opzicht gelden. U houdt een pleidooi voor de mogelijkheid van een dringende behandeling, mijnheer de commissaris, maar dat betekent dan ook dat wij zo vroeg mogelijk informatie moeten krijgen. Wij willen tegelijkertijd met de Raad op de hoogte worden gebracht.

Carlos Coelho, namens de PPE-Fractie. – (PT) Het lijkt me juist op de eerste plaats de heer Szájer geluk te wensen met het uitstekende werk dat hij ons heeft gepresenteerd. Zoals terecht is opgemerkt, versterkt het Verdrag van Lissabon de bevoegdheden van het Europees Parlement en voert het tevens regels in die de democratische controle verstevigen. Ik meen dan ook dat dit Parlement twee keer gefeliciteerd moet worden, namelijk zoals reeds gezegd met het uitstekende verslag-Szájer én met het einde van de oude comitologieprocedure die we in het Parlement zo vaak hebben bekritiseerd.

Nu hebben we artikel 290 van het Verdrag van Lissabon en ik stel vast dat het verslag-Szájer verschillende procedurevoorstellen bevat waardoor de voorrechten van het Parlement niet worden aangetast. Het Parlement kan zich met deze nieuwe regeling concentreren op essentiële wetgevingshandelingen en voor niet-essentiële wetgevingshandelingen de nodige bewegingsruimte laten aan de Commissie om binnen de grenzen gesteld door de wetgevende macht aanvullende maatregelen te treffen. Zoals de heer Leinen terecht heeft opgemerkt, staan wij nu op gelijke voet met de Raad, waardoor het Parlement zich niet meer in een ondergeschikte positie bevindt.

Mevrouw de Voorzitter, ik zou een aantal aspecten van het verslag-Szájer die mij buitengewoon belangrijk lijken, willen onderstrepen. Op de eerste plaats wil ik opmerken dat wij maatregelen waarmee de wetgever verplichtingen worden opgelegd die verder gaan dan wat in artikel 290 staat, afwijzen. Op de tweede plaats noem ik de aanbeveling aan de Europese Commissie de benodigde informatie en documenten vroegtijdig en stelselmatig ter beschikking te stellen. Op de derde plaats wijs ik erop dat de termijnen pas mogen gaan lopen nadat alle, en ik benadruk alle, taalversies bekend zijn. Tot slot noem ik het feit dat de recesperiodes van het Europees Parlement dienen te worden gerespecteerd.

Eva Lichtenberger, namens de Verts/ALE-Fractie. – (DE) Mevrouw de Voorzitter, de structurele vragen in verband met de relaties in de institutionele driehoek worden vaak onderschat, maar in het verslag van de

heer Szájer zijn ze werkelijk uitstekend samengevat. De samenwerking is werkelijk uitstekend verlopen, en daarvoor zou ik de rapporteur hartelijk willen bedanken.

Door de goedkeuring van het Verdrag van Lissabon hebben we een nieuwe situatie gecreëerd, en dat mag niet via een achterdeurtje weer ongedaan worden gemaakt. Dat is eigenlijk de kern van de zaak. Wat daar achter zat was dat we wilden dat het Europees Parlement en de Raad ook bij gedelegeerde handelingen op voet van gelijkheid zouden worden behandeld, en dat zou worden gegarandeerd dat dit tijdens de procedure ten eerste haalbaar is, en ten tweede wordt gewaarborgd.

Daarom zijn twee punten voor ons van cruciaal belang. Ten eerste moet er bijvoorbeeld voor worden gezorgd dat we altijd en op tijd de documenten krijgen om de nodige besluiten te kunnen nemen. Ten tweede mag er natuurlijk geen *common understanding* voor bepaalde dossiers bestaan, er moeten bindende afspraken worden gemaakt, die niet door politieke willekeur of vanwege de actuele politieke evenementen kunnen worden teruggedraaid.

Daarvoor hebben we definitieve en heldere regels nodig, zodat we de rechten van het Parlement werkelijk kunnen beschermen, en niet alleen maar nota nemen van de theorie. Ik dank u, mijnheer Szájer, de samenwerking is goed verlopen, en ik hoop dat we daardoor in het belang van onze collega's onze doelstellingen zullen bereiken.

William (The Earl of) Dartmouth, *namens de EFD-Fractie*. – (EN) Mevrouw de Voorzitter, de rapporteur verwijst terecht naar het democratisch tekort. De elitaire constructie die de EU is, heeft een democratisch tekort dat is toegenomen, nog steeds toeneemt, en na het Verdrag van Lissabon nog verder zal toenemen. Ik moet zeggen dat ik verbijsterd ben dat de rapporteur, ondanks zijn welsprekendheid, artikel 290 als een oplossing ziet.

Onze interpretatie van artikel 290 is dat het de Commissie de gelegenheid geeft om wetgeving aan te vullen of te wijzigen. Zo'n gelegenheid is verrijkend en verstrekkend en geeft aanleiding tot bijna onbeperkte interpretatie. We zijn van mening dat de beveiligingen tegen ongepast gebruik van de bevoegdheden die daarbij aan de Commissie worden gedelegeerd, duidelijk ontoereikend zijn. Misschien kan de rapporteur in zijn antwoord commentaar geven op de vraag waarom ze wel toereikend zouden zijn. Dit komt daarom neer op een verdere overdracht van bevoegdheden van het gekozen Parlement aan de niet-gekozen Commissie, wat het Verdrag van Lissabon ook zegt.

We hebben altijd beweerd, en blijven beweren, dat het Verdrag van Lissabon democratische legitimiteit ontbeert, grotendeels doordat alle drie de gevestigde politieke partijen in het Verenigd Koninkrijk een referendum hadden beloofd en alle drie de gevestigde politieke partijen die belofte opzienbarend hebben gebroken. Artikel 290 is daarom een product van het onwettige Verdrag van Lissabon. Het vergroot het democratisch tekort – ik hoor graag van de rapporteur waarom het dat niet doet – en er moet daarom oppositie tegen gevoerd worden.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, juist omdat ik een fervent voorstander van Europa ben heb ik tegen het Verdrag van Lissabon gestemd, juist omdat daardoor de weg wordt vrijgemaakt voor argumenten zoals we die net hebben beluisterd, en omdat het niet de duidelijkheid en de helderheid oplevert die ik wenselijk acht, met name voor de komende generaties. Ik ben echter een realist, en weet dat we ermee moeten leven. We moeten nogmaals uitdrukkelijk vaststellen dat juist dit artikel 290 de interpretatie tenminste toelaat dat de Raad én het Parlement de delegatie unilateraal en zonder veel formaliteiten kunnen herroepen. Daar moeten we keer op keer op wijzen.

Wat de heer Leinen heeft gezegd is echter natuurlijk ook waar, hij heeft gezegd dat we nu al duizenden rechtshandelingen hebben die zich in een grijze zone bevinden, het is niet makkelijk om ze precies te plaatsen, en dat speelt de anti-Europeanen, de tegenstanders van de opbouw van Europa, telkens weer in de kaart, terwijl we de EU, een goed functionerende EU, zo dringend nodig hebben. Dat heeft alles met transparantie te maken, en daarom vind ik het belangrijk dat we in paragraaf 10 voorstellen om definitief vast te leggen hoe de toezending van documenten moet worden geregeld.

Heel wat collega's kennen de *Freedom of Information Act*, heel wat collega's hebben te maken met de regelingen in de VS. Waarom kunnen we niet knippen en plakken? Waarom kunnen we de burgers en de leden van het Parlement de gewenste documenten niet gewoon ter beschikking stellen, zonder dat er eerst moet worden gebedeld, en de fracties met de vuist op tafel moeten slaan? Waarom maken we daar geen recht van, wanneer we al dat grote risico aanvaarden van die duizenden gedelegeerde handelingen? Hier zullen we nog veel plezier aan beleven. We zullen dit constructief begeleiden, op weg naar de revolutie van de democratie.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Mevrouw de Voorzitter, commissaris, met betrekking tot het proces voor het delegeren van uitvoerende bevoegdheden aan de Commissie bevat het Verdrag van Lissabon een nieuw element. Artikel 290 behandelt precies dit aspect. Gedelegeerde handelingen zijn algemene handelingen die niet-essentiële onderdelen van basale wetgevingshandelingen kunnen wijzigen, hetgeen een mandaat verschaft voor het delegeren van uitvoerende bevoegdheid aan de Commissie.

In de praktijk kan hiermee een mandaat worden omschreven, samen met de duur van de delegatie, de periode waarin het Parlement en de Raad bezwaar kunnen aantekenen en de voorwaarden waaronder het mandaat kan worden ingetrokken. Het Parlement en de Raad oefenen toezicht uit, maar alleen na het aannemen van de gedelegeerde wetgevingshandeling. De gedelegeerde wetgevingshandeling kan ook worden gepubliceerd in de periode waarin het Europees Parlement en de Raad bezwaar kunnen aantekenen. Ik vraag u echter, commissaris, om te zorgen voor grotere transparantie, ook gedurende het opstellen van de gedelegeerde wetgevingshandelingen.

Maroš Šefčovič, vicevoorzitter van de Commissie. – (EN) Mevrouw de Voorzitter, staat u mij toe te reageren op de opmerkingen van de geachte afgevaardigden. Ik ben het volstrekt eens met de heer Leinen dat het Verdrag van Lissabon enorme veranderingen met zich heeft meegebracht. Dit is onderstreept door de rapporteur, de heer Szájer. Ik wil u graag geruststellen dat wij ons hier volledig bewust van zijn en dat wij de procedure zullen gebruiken met het grootste respect voor de wetgever, want dit is heel belangrijk voor onze wederzijdse relatie en voor onze goede samenwerking.

Wat betreft urgentie en urgentieprocedures, wil ik u allemaal verzekeren dat wij deze slechts in extreme, exceptionele gevallen zullen gebruiken. We weten dat we, als we dit instrument zouden misbruiken, een zeer moeilijke relatie zouden krijgen, en dat is zeer zeker niet onze bedoeling.

Wat betreft de opmerkingen van de heer Coelho en mevrouw Lichtenberger, wil ik u ook geruststellen dat wij onze uiterste best zullen doen om u tegelijk met de Raad een vroegtijdige transcriptie van alle documenten te verschaffen, met alle benodigde vertalingen. We weten dat het Verdrag van Lissabon de zeer belangrijke verandering heeft ingevoerd dat het Europees Parlement op volstrekt gelijke voet staat met de Raad, wanneer het gaat om wetgevende of financiële zaken.

We zijn bovendien van plan om een nieuw type samenwerking te ontwikkelen, volgens welke het Europees Parlement bij het voorbereidende werk van gedelegeerde handeling betrokken zal worden, en we willen dit graag op een zeer stevige basis doen. U zult de bewoording van deze nieuwe relatie daarom ook aantreffen in de kaderovereenkomst waarover wij als Commissie momenteel onderhandelen met het Europees Parlement.

Wat betreft de opmerkingen van The Earl of Dartmouth en de heer Martin over de onbeperkte bevoegdheden die dit artikel 290 de Commissie zou geven: ik denk niet dat dit echt zo is, want u bent het als wetgever die al dan niet besluit om de bevoegdheid aan de Commissie te delegeren. U als wetgever bent het die de kans krijgt om deze bevoegdheid in te trekken of bezwaar te maken tegen de voorstellen die de Commissie doet. Ik ben het er dus niet mee eens dat we een grijs gebied betreden, want ik denk dat de bevoegdheden van de wetgever in het Verdrag heel duidelijk zijn uiteengezet, en de Commissie zal die natuurlijk respecteren.

József Szájer, rapporteur. – (HU) Ik dank mijn collega's voor het debat, aangezien dit verslag in zeer nauwe samenwerking met zowel de commissies – waarbij ik in het bijzonder de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid wil vermelden, die de komende periode zeer veel van dergelijke taken zal hebben – als de fracties tot stand is gekomen. Ik wil daar nog aan toevoegen, dames en heren, dat dit een strijd is. Een strijd met de Commissie en de Raad, aangezien we voor onze rechten vechten. Dit verslag gaat erover dat we duidelijk vastleggen dat dit onze rechten zijn en dat we daaraan vasthouden. Het is veel gemakkelijker dat te doen in een situatie waarin zowel de commissies als de collega's van andere fracties achter me staan, zodat we de partnerinstellingen duidelijk kunnen maken dat het Parlement wel degelijk gedecideerd voor deze kwesties opkomt. Aan de andere kant vat ik om dit recht effectief uit te kunnen oefenen de woorden van de heer Šefčovič op als aanmoediging, namelijk dat de *general alignment*, oftewel de algemene aanpassingsoperatie de komende maanden in een stroomversnelling kan komen en dat we deze rechten inderdaad zoveel mogelijk kunnen uitbreiden. Wij vinden dat in de eerste plaats belangrijk voor de terreinen waarbij de medebeslissingsprocedure tot nu toe niet bestond.

Een ander cruciaal element dat collega's hier al hebben genoemd, is dat toegang tot informatie belangrijk is. Dit moet in een interinstitutionele overeenkomst worden vastgelegd, waarover momenteel onderhandelingen worden gevoerd met de Commissie en de Raad. We willen echter graag weten wat de Raad doet, wat voor soort overleg de Raad voert in deze kwesties. Voor de vraag of onze rechten zijn uitgebreid of ingeperkt, dames en heren, verwijs ik u naar het verslag en de wetgeving. Ik kan het niet anders interpreteren dan dat

onze rechten zijn uitgebreid. Tot nu toe hadden we geen inspraak in het lot van de bevoegdheden die we al eerder hadden gedelegeerd. In de praktijk heeft het Parlement in dit proces geen rol toebedeeld gekregen. Men heeft ons uit beleefdheid aangehoord, maar de termijnen waren zo kort dat het Parlement niet eens heeft vergaderd gedurende deze periode. Nu kunnen we echter een veto uitspreken of beslissingen intrekken, waarbij we onze argumenten niet eens hoeven mede te delen – dit is dus een eenduidige uitbreiding van onze rechten. Wij zijn degenen die beschikken over wetgevende bevoegdheid en die delegeren we aan de Commissie. Als gevolg daarvan kan ik het niet anders interpreteren dan dat onze rechten zijn uitgebreid. Dames en heren, het hangt nu alleen nog maar van ons af of we deze rechten ook uitoefenen in de toekomst.

De Voorzitter. – Het debat is gesloten.

De stemming vindt plaats tijdens de volgende plenaire vergadering in Brussel.

Schriftelijke verklaringen (artikel 149)

Raffaele Baldassarre (PPE), schriftelijk. – (EN) Op de eerste plaats wil ik de heer Szájer bedanken voor het uitstekende werk dat hij in zo korte tijd heeft verricht. De gedelegeerde handelingen zullen van het grootste belang zijn voor het recht van de Unie en het interinstitutionele evenwicht in de EU. Het is daarom van uitermate groot belang dat ze op volkomen transparante wijze worden ontwikkeld en worden vastgesteld, waardoor het Parlement en de Raad daadwerkelijk op democratische wijze kunnen controleren hoe de Commissie de aan haar gedelegeerde bevoegdheden uitoefent. In zoverre zullen sommige kwesties, zoals het verslag-Szájer bepleit, van het grootste belang zijn en meer inzet van ons vragen. Het betreft onder meer de mogelijkheid voor het Europees Parlement om de delegering op elk moment in te trekken en ervoor te zorgen dat het Parlement en de Raad dezelfde rechten krijgen met betrekking tot hun betrokkenheid bij het delegatieproces. Tot slot wil ik benadrukken dat het voor de Commissie een prioriteit zou moeten zijn om alle wetgevingsvoorstellen te presenteren die nodig zijn voor de aanpassing van het acquis aan de bepalingen van de artikelen 290 en 291, met inbegrip van het acquis op de beleidsterreinen die nu volgens het Verdrag van Lissabon onder de medebeslissingsprocedure vallen.

Zita Gurmai (S&D), schriftelijk. – (EN) Ik ben heel blij met de uitkomst van het verslag-Szájer. De vaststelling van het nieuwe wetgevingssysteem is een moeilijk en ingewikkeld vraagstuk. Ik ben ervan overtuigd dat het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), en in het bijzonder de artikelen 290 en 291 daarvan, het democratische karakter van de Unie versterkt en haar rechtsorde rationaliseert. De invoering van het nieuwe begrip “wetgevingshandelingen” heeft verstrekkende gevolgen. Het verslag legt nadruk op de geringe verschillen tussen de belangrijkste medewetgevers, de bevoegdheden en de gedetailleerde procedure van hun onderlinge samenwerking. De echte vraag is: wat voor soort controlemechanismen moet er namens de Raad en het EP worden ingevoerd, indien de Europese Commissie meer en ruimere wetgevende bevoegdheden krijgt, wat een onmiddellijke vergroting van de communautaire belangen van de Gemeenschap betekent? Het nieuwe wetgevingskader van het VWEU heeft wel de instrumenten vastgesteld, maar we hebben geen praktische ervaring met de aanpassing daarvan op communautair niveau. Tot slot verzoek ik de medewetgevers om zo spoedig mogelijk tot een interinstitutionele overeenkomst tussen het Parlement, de Raad en de Commissie over de tenuitvoerlegging van artikel 290 te komen, aangezien er dringend behoefte is aan grotere transparantie.

Rafał Trzaskowski (PPE), schriftelijk. – (PL) Hoewel ze tot op heden weinig aandacht heeft gekregen, is de delegatieprocedure een zeer belangrijke kwalitatieve verandering die door het Verdrag van Lissabon wordt ingevoerd. Deze procedure zou moeten worden gezien als een aanvulling op het Verdrag die noodzakelijk is om te bewerkstelligen dat de positie van het Parlement ten opzichte van de andere instellingen in het besluitvormingsproces volledig wordt geconsolideerd. Het is immers alleen dankzij deze procedure dat het Europees Parlement over een volledige wetgevende bevoegdheid zal beschikken en een volwaardige rol zal spelen in het tenuitvoerleggingsproces van alle nieuwe wetgeving. Wij zijn ons terdege bewust van de bestaande frustraties over het moeizame onderhandelingsproces met de Raad in het kader van de medebeslissingsprocedure en over besluiten waarvan de tenuitvoerlegging in strijd is met het interinstitutioneel akkoord. Tot dus ver is “comitologie” altijd een uiting geweest van het gebrek aan vertrouwen van de lidstaten tegenover de Commissie. Dankzij de versterkte rol van het Parlement bij de tenuitvoerlegging van een wetgevingsbesluit krijgt het proces nu een grotere legitimiteit. Het Parlement, en dus ook indirect de EU-burgers, worden zo nauwer betrokken bij de procedure voor het vaststellen van EU-wetgeving. Zo zouden we de delegatieprocedure moeten zien. Om deze procedure op een zinvolle manier in te vullen, moet het Parlement echter onbeperkte toegang krijgen tot informatie. Wat dit aspect betreft, ben ik het volkomen eens met de andere sprekers in het debat.

Zbigniew Ziobro (ECR), schriftelijk. – (PL) De invoering van de mogelijkheid van bevoegdheidsdelegatie moet ervoor zorgen dat wetgeving – en in het bijzonder wetgeving van technische aard – op een efficiëntere manier aangevuld en bijgewerkt kan worden, zonder dat het telkens noodzakelijk is om een volledige wetgevingsprocedure op gang te brengen. Bevoegdheidsdelegatie zou bijgevolg moeten worden beschouwd als een instrument om het wetgevingsproces op EU-niveau te verbeteren.

Tegelijkertijd is het essentieel om een passende controle te verzekeren op het gebruik van de aan de Commissie verleende regelgevende bevoegdheden. Het Parlement en de Raad moeten onder andere voldoende tijd krijgen om gebruik te maken van het recht om bezwaar te maken tegen geplande regelgeving. Zij moeten echter in de eerste plaats adequate toegang hebben tot de documenten, analyses en adviezen die tijdens de voorbereidende werkzaamheden met betrekking tot de ontwerpen van gedelegeerde handelingen worden opgesteld. Alleen op deze manier zullen de bevoegdheden van de Commissie om gedelegeerde handelingen af te geven daadwerkelijk bijdragen tot een verbetering van het wetgevingsproces in de Unie, zonder dat tegelijkertijd de noodzakelijke controle op en de transparantie van de activiteiten van de Commissie verloren gaat. Het is bovendien van cruciaal belang dat er geschikte mechanismen worden ontwikkeld voor de samenwerking tussen het Parlement en de Commissie, om ervoor te zorgen dat het Parlement voortdurend wordt geïnformeerd over de lopende voorbereidende werkzaamheden en in staat is om een goed inzicht te verwerven in de aard van de behandelde vraagstukken.

De ontwerpresolutie over bevoegdheidsdelegatie, die het resultaat is van een compromis tussen alle fracties, geeft een goed beeld van de bovenstaande kwesties en verdient daarom de steun van het Parlement.

17. Veiligheid van de luchtvaart: Europese zwarte lijst van luchtvaartmaatschappijen (debat)

De Voorzitter. - Aan de orde is de mondelinge vraag (O-0024/2010) van Brian Simpson, namens de Commissie TRAN, aan de Commissie: Veiligheid van de luchtvaart, toepassing van de verordening inzake een zwarte lijst van de EU (EG nr. 2111/2005) (B7-0205/2010).

Silvia-Adriana Țicău, namens de auteur. – (EN) Mevrouw de Voorzitter, de vraag is namens de Commissie vervoer en toerisme van het Parlement ingediend door Brian Simpson naar aanleiding van het verslag van de Commissie over de doelmatigheid van de zwarte lijst van de EU. De zwarte lijst van de EU is in 2006 ingesteld om de luchtvaartmaatschappijen die niet voldoen aan de internationale veiligheidsregels, aan de kaak te stellen en een exploitatieverbod op te leggen. De lijst is opgezet in antwoord op de zorgen die er leven over het niveau van de handhaving van de internationale veiligheidsnormen en na een aantal fatale vliegtuigongelukken in korte tijd in 2004 en 2005.

Vier jaar later weten we dat de zwarte lijst heeft bewezen een effectief en waardevol instrument te zijn in de bevordering van de handhaving van de veiligheidsnormen van de ICAO en in de bescherming van de burgers van de EU. De vraag waar we vandaag voor staan, is hoe we nu hierop kunnen voortbouwen. Met andere woorden, hoe kunnen we de bescherming uitbreiden tot buiten onze eigen grenzen en hoe kunnen we verder werken aan het doel van verbetering van de veiligheid in de mondiale luchtvaart? De zwarte lijst heeft niet alleen de verantwoordelijkheid om te identificeren waar de veiligheidsrisico's liggen, maar ook om ervoor te zorgen dat deze informatie doelmatig wordt doorgegeven aan de burgers van de EU. Hoe kunnen we, in het verlengde daarvan, ervoor zorgen dat de Europese burgers die een vlucht naar een bestemming buiten Europa nemen, weten welke luchtvaartmaatschappijen die een exploitatieverbod opgelegd hebben gekregen, actief blijven in andere delen van de wereld?

Hoe kunnen we, indien de vergunning van een luchtvaartmaatschappij is ingetrokken en de luchtvaartmaatschappij daardoor niet op de zwarte lijst staat, ervoor zorgen dat passagiers op de hoogte zijn van deze situatie? We hebben gezien hoe effectief het samenbrengen van verschillende nationale zwarte lijsten in één uitgebreide Europese lijst is. De zwarte lijst is echter zo goed als onze toegang tot informatie over de veiligheid van luchtvaartmaatschappijen is. Hoe kunnen we bouwen op de informatie die de basis vormt van de zwarte lijst, door de toegang tot verifieerbare en betrouwbare informatie te verbeteren? Dit betekent dat we niet alleen moeten kijken naar versterking van de controles die in de lidstaten van de EU worden uitgevoerd, maar dat we ook de gegevens moeten beoordelen die worden ontvangen uit landen buiten de Europese Unie.

Zou de Commissie willen nadenken over de vaststelling en rapportage van geharmoniseerde en gestandaardiseerde platforminspecties? Is de Commissie, op het punt van de verbetering van de gegevens

die uit derde landen worden ontvangen, bereid om een effectief systeem op te zetten voor de internationale uitwisseling van betrouwbare gegevens, waardoor we een stap dichterbij een soort van wereldwijde zwarte lijst komen, die, naar ik weet, in het verleden al aan de orde is geweest? Het is voorts de moeite waard erop te wijzen dat de zwarte lijst heeft bewezen een effectief instrument te zijn om luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen om aan de internationale veiligheidsnormen te voldoen. Maar hoe kunnen we proactiever werken aan het uiteindelijke doel van verbetering van de veiligheid in de mondiale luchtvaart? Hiermee bedoel ik: hoe is de Commissie van plan om nationale burgerluchtvaartautoriteiten te steunen bij het aanpakken van de veiligheidstekortkomingen op basis van ICAO-controles en bij het verbeteren van hun toezichtscapaciteit?

Het is cruciaal dat we zorgen voor doelmatige communicatiekanalen met het publiek, maar het is ook van essentieel belang dat we op de lange termijn in de hele wereld blijven werken aan de bevordering van de handhaving van de internationale veiligheidsnormen in de luchtvaart. Dit zal uiteindelijk de doelmatigste manier zijn om de veiligheid voor alle passagiers te verbeteren. De Commissie vervoer en toerisme van het Europees Parlement kijkt ernaar uit om met de Commissie samen te werken om de successen van de Europese zwarte lijst te helpen uitbouwen.

Andris Piebalgs, lid van de Commissie. – (EN) Mevrouw de Voorzitter, ik bedank mevrouw Țicău voor haar zeer positieve evaluatie van de aanpak van de zwarte lijst. De Commissie is ervan overtuigd dat de bestaande maatregelen het publiek al een zeer hoog niveau van informatieverstrekking en rechten bieden voor vluchten binnen en buiten de Europese Unie.

De lijst van luchtvaartmaatschappijen die een exploitatieverbod opgelegd hebben gekregen binnen de Europese Unie, wordt op het internet en door gerichte informatiecampagnes breed beschikbaar gesteld aan het publiek. De Commissie onderhoudt nauwe contacten met Europese en internationale verenigingen van reisagenten, iedere keer wanneer de lijst wordt bijgewerkt. Dit stelt hen in staat om passagiers zo goed mogelijk te helpen.

Nationale burgerluchtvaartautoriteiten en luchthavens op het grondgebied van de lidstaten zijn verplicht om de Europese lijst onder de aandacht van passagiers te brengen, zowel via hun websites als, voor zover van toepassing, op hun terreinen.

De lijst verstrekt mensen die naar bestemmingen buiten de Europese Unie willen reizen, nuttige informatie op basis waarvan zij kunnen voorkomen dat ze met een van deze luchtvaartmaatschappijen reizen. De lijst heeft geen extraterritoriale werking – hij is niet van toepassing buiten de Europese Unie. De verordening stelt daarom het recht van passagiers vast om de identiteit te kennen van iedere luchtvaartmaatschappij waarmee ze gedurende hun reis vliegen. De contracterende vervoerder – of de reisagent of touroperator – is verplicht om passagiers bij de reservering te informeren over de identiteit van de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen waarmee de vlucht daadwerkelijk wordt uitgevoerd. De passagier moet tevens op de hoogte worden gehouden van alle wijzigingen van de uitvoerende luchtvaartmaatschappij, bij het inchecken of uiterlijk bij het aan boord gaan. De verordening geeft passagiers ook het recht op een vergoeding of op omboeking als een luchtvaartmaatschappij waarbij is geboekt, na de boeking op de zwarte lijst wordt geplaatst, waardoor de vlucht in kwestie wordt geannuleerd.

Er worden verschillende informatiebronnen gebruikt om toe te zien op de naleving van de internationale veiligheidsnormen door luchtvaartexploitanten en om deze naleving te beoordelen, namelijk de veiligheidscontroles die worden uitgevoerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, de informatie die wordt verstrekt door bevoegde autoriteiten van derde landen, de informatie die wordt verstrekt door het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart in het kader van zijn inspecties en onderzoeken binnen de Europese Unie of technische missies buiten de Europese Unie, de resultaten van de platforminspecties die worden uitgevoerd voor vliegtuigen of luchtvaartmaatschappijen op Europese luchthavens in het kader van het Programma voor de veiligheidsbeoordeling van buitenlandse luchtvaartuigen, volgens de eisen van de toepasselijke EU-voorschriften, en tot slot, bevestigde informatie over ongelukken die afkomstig is uit onderzoeksrapporten over ongelukken of ernstige incidenten.

Ik moet ook zeggen dat de Europese Commissie in dit stadium geen volledige lijst heeft van landen die vergelijkbare wetgeving hebben, maar diverse staten – de Republiek Korea, Bahrein en het Koninkrijk Saoedi-Arabië – passen dezelfde beperkingen toe als die in de Europese lijst staan gepreciseerd.

Ik kan bevestigen dat de Commissie bereid is om met het Parlement samen te werken, teneinde de wetgeving inzake de zwarte lijst werkelijk te verbeteren, maar zij voorziet al in broodnodige veiligheid in de lucht.

Christine De Veyrac, *namens de PPE-Fractie*. – (FR) Mevrouw de Voorzitter, ik was de rapporteur over deze verordening, nu bijna vijf jaar geleden, en ik constateer tot mijn genoegen dat we een goed functionerend systeem in gang gezet hebben, dat in de loop van de jaren zelfs nog verder is uitgebreid. Het verslag van de Commissie over de toepassing van de verordening inzake een "zwarte lijst" lijkt mij volledig, en er staan interessante ideeën in. Ik sta in het bijzonder achter het idee van een internationale zwarte lijst, omdat dat de enige manier is om het veiligheidsniveau van vliegtuigen wereldwijd te harmoniseren.

Ik heb wel nog enkele vragen aan de Commissie. Ten eerste zou ik willen weten hoe het recht op verdediging geregeld is indien niet één bepaalde luchtvaartmaatschappij een verbod krijgt opgelegd, maar alle luchtvaartmaatschappijen van een land. Worden al deze luchtvaartmaatschappijen dan gehoord, of uitsluitend de burgerluchtvaartinstantie van het betreffende land? En hoe kunnen de luchtvaartmaatschappijen die wél veilig zijn, zorgen dat ze niet op die zwarte lijst terechtkomen?

Een ander belangrijk punt vind ik de vraag hoe de vliegtuigen worden gecontroleerd. Gaat de Commissie alle vliegtuigen controleren van een maatschappij die op de zwarte lijst geplaatst is of waarvan de vergunning is ingetrokken, om er toezicht op te houden dat deze vliegtuigen niet onder een andere naam weer vluchten gaan uitvoeren? Heeft de Commissie er in dit verband zicht op, welke landen als goedkope vlag functioneren en onderdak bieden aan verboden luchtvaartmaatschappijen, die zich op die manier onder een andere naam in een ander land kunnen vestigen? Weet de Commissie daarnaast, wat betreft maatschappijen die op de zwarte lijst geplaatst zijn, op welke manier reisbureaus en andere aanbieders van vliegtuigtickets de passagiers op de hoogte hebben gesteld en hen schadeloos hebben gesteld of andere oplossingen hebben aangeboden?

Tot slot, voordat ik ga afronden, nog een vraag over een concreet geval: verschillende Parlementsleden, waaronder ikzelf, hebben van verschillende kanten een - kan men gerust stellen - nogal dringend verzoek gekregen over het geval van Indonesië - een land waarvan van alle maatschappijen de vergunning is ingetrokken - om er bij de Commissie op aan te dringen Indonesië van de zwarte lijst af te halen. Ik vind deze druk misplaatst, omdat commerciële motieven nooit een reden mogen zijn om het leven van passagiers in de waagschaal te stellen. Ik zou graag weten hoe de toestand in Indonesië momenteel is en of het land, dat al jaren op de zwarte lijst staat, stappen genomen heeft om iets te doen aan de gebrekkige veiligheid waarvan het beschuldigd werd.

Saïd El Khadraoui, *namens de S&D-Fractie*. – Voorzitter, commissaris, collega's, het is uiteraard een beetje surrealistisch om een debat te hebben over de zwarte lijst op een moment dat hele luchtvaart in Europa in een chaos verweekeld zit, maar ik heb begrepen dat we morgen de kans krijgen om een actualiteitsdebat te houden en dat zullen we dan ook doen.

De zwarte lijst op zichzelf is een belangrijk thema en we mogen zeggen dat het een succes is geworden, onder meer ook dankzij de impuls van mevrouw de Veyrac, die daar inderdaad een aantal jaren geleden hard aan heeft gewerkt. We moeten verder bouwen en lering trekken uit de ervaringen die we hebben opgedaan. Op een aantal vlakken zijn er nog wat extra inspanningen nodig.

Ten eerste op vlak van communicatie met de passagiers. Het klopt dat passagiers moeten geïnformeerd worden als zij ergens, via een reisbureau of zo, een vliegtuig zouden nemen dat op een zwarte lijst staat, maar vaak is het zo dat passagiers pas ter plekke beslissen of zij een binnenlandse vlucht nemen. Mijn voorstel zou dus zijn om te onderzoeken of het niet mogelijk is dat reisbureaus en luchtvaartmaatschappijen die reizen boeken naar landen waar er onveilige maatschappijen zijn, of onveilige toestellen zijn, de passagiers automatisch informeren, ook al staan zij zelf natuurlijk niet op die zwarte lijst. Daarover moeten we eens nadenken.

Een tweede element is helpen vermijden dat er toestellen, luchtvaartmaatschappijen en landen aan die zwarte lijst worden toegevoegd. Op vlak van bijstand van capaciteitsopbouw in derde landen en zeker en vast in de armste landen zou de Europese Unie veel meer hulp kunnen bieden, knowhow aanleveren en ervoor zorgen dat de luchtvaartautoriteiten ook beschikken over de nodige capaciteit om dat op te lossen. Een punt dat aangehaald werd door mevrouw de Veyrac is natuurlijk de misleiding. Hebben we met zekerheid een waterdicht systeem? Zijn er geen gaten hier en daar waardoor luchtvaartmaatschappijen uit een land dat op de zwarte lijst staat toch via andere landen, eilandjes gaan opereren? Daar zijn voorbeelden van gekend.

Ten laatste vind ik ook dat we zouden moeten evolueren naar een wereldwijde zwarte lijst. Ik zou van u willen vernemen welke inspanningen u ondernomen heeft om bijvoorbeeld op vlak van de ICAO met collega's uit andere landen te komen tot een dergelijke lijst.

Gesine Meissner, *namens de ALDE-Fractie*. – (DE) Mevrouw de Voorzitter, op dit moment staat in de luchtvaart alles stil, dat is net al gezegd. Binnenkort moeten we bespreken hoe we daar hulp kunnen bieden. Wanneer we de financiële kant van de zaak bekijken is zelfs te vrezen dat luchtvaartmaatschappijen binnenkort nog grotere problemen krijgen. Dat mag natuurlijk geen gevolgen hebben voor de veiligheid.

Hier gaat het over de veiligheid van de passagiers in de Europese luchtvaart. Voor ons in Europa is het een groot goed dat we van het vrije verkeer kunnen profiteren, en dat we als consument vrij kunnen beslissen hoe we ons willen voortbewegen, bij welke luchtvaartmaatschappijen we willen boeken, en bij welke niet. Om vrij te kunnen beslissen moet de consument de nodige informatie natuurlijk wel kunnen krijgen.

We hebben net gehoord dat deze zwarte lijst al sinds 2006 bestaat, en dat de passagier in principe zou kunnen weten of hij wel of niet veilig zal landen. Voor mij is de vraag werkelijk – en dat hebben mevrouw De Veyrac en de heer El Khadraoui net al min of meer gezegd – of er misschien lacunes in het systeem bestaan, of we alle informatie over de veiligheid die we nodig hebben, werkelijk krijgen. We willen gewoon dat alle passagiers in Europa veilig vliegen en heelhuids landen.

Voor de veiligheid is uiteindelijk ook relevant of een luchtvaartmaatschappij financieel draagkrachtig is. De luchtvaartmaatschappijen moeten regelmatig bij hun nationale instanties een vergunning aanvragen om in het Europese luchtruim te mogen vliegen, en daarbij wordt niet alleen maar vastgesteld of ze werkelijk voldoen aan hun verplichtingen in verband met de veiligheid, of ze alle nodige checks verrichten en de passagiers veilig kunnen vervoeren, maar ook of ze financieel draagkrachtig genoeg zijn om gedurende een langere periode in de vervoerssector overeind te blijven. Voor zover ik weet heeft er tot nu toe nog nooit een Europese luchtvaartmaatschappij op een zwarte lijst gestaan. Vorig jaar hebben we echter wel het incident met SkyEurope gehad. Europese burgers hadden bij een Europese luchtvaartmaatschappij geboekt, maar ze wisten niet dat die maatschappij kort voor het faillissement stond. Ze zijn vertrokken, maar zijn toen blijven steken, en hadden dus geen informatie die ze had kunnen beschermen.

De Commissie heeft gezegd dat ze over de informatie beschikte en die gepubliceerd heeft, wat ook verplicht was, maar de vraag is volgens mij waarom dit de facto niet bekend was. Hebben we echt de nodige garanties dat alles wat de passagiers moeten weten daadwerkelijk altijd wordt doorgegeven? Ik zou nog tijdens dit debat graag een antwoord op die vraag willen krijgen.

Eva Lichtenberger, *namens de Verts/ALE-Fractie*. – (DE) Mevrouw de Voorzitter, mijnheer de commissaris, het Parlement heeft heel wat initiatief aan de dag gelegd toen we die zwarte lijst indertijd wilden invoeren. We zijn verantwoord te werk gegaan, en hebben vooral gelet op maximale veiligheid voor de passagiers. We moeten ons echter afvragen of we daarin met de huidige regels wel echt in geslaagd zijn, en ook dat moeten we nu bespreken.

Allereerst zou ik de volgende vraag willen stellen: de informatie is via internet toegankelijk, maar niet bij alle luchtvaartmaatschappijen is dat even makkelijk. Ik heb dat zelf uitgeprobeerd, die informatie vind je niet zo snel, bijvoorbeeld wanneer het vluchten zijn die een verdere bestemming in een derde land hebben, dan wordt het moeilijk.

Mijn tweede vraag luidt: hoe zijn de ervaringen met de *wet leasing*? Dat zou mij interesseren. Indertijd bestond de vrees dat dit de deur zou openzetten voor niet al te betrouwbare ondernemingen. Is dat gebeurd?

Een derde punt, dat heel belangrijk is: heeft deze zwarte lijst een preventief effect op de luchtvaartmaatschappijen, met name op niet-Europese luchtvaartmaatschappijen? Houden ze zich beter aan de veiligheidsvoorschriften? En hoe werkt de selectieve vergunning wanneer een luchtvaartmaatschappij met slechts een paar vliegtuigen op Europa mag vliegen?

Ryszard Czarnecki, *namens de ECR-Fractie*. – (PL) Mevrouw de Voorzitter, mijnheer Piebalgs, ik hoop – maar ik ben er lang niet zeker van – dat de gevolgen van de vulkaanuitbarsting in IJsland niet zomaar op de Europese passagiers zullen worden afgeschoven. Ik doel in dit verband op de prijzen van vliegtickets. Zoals u terecht opmerkt, zullen deze onderbrekingen in het luchtvervoer waarschijnlijk door hogere ticketprijzen worden gecompenseerd. Het is van groot belang dat we dit aspect benadrukken om de belangen van de Europese consumenten te verdedigen. Het Europees Parlement buigt zich voor de zoveelste keer over deze kwestie. Dit maakt duidelijk hoeveel belang wij aan dit probleem hechten. Ik heb hier enkele maanden geleden ook al over gesproken. Velen van u hebben toen het woord gevoerd. Ik herinner me ook nog goed dat we tijdens de vorige zittingsperiode heel open over deze kwestie hebben gepraat. Na alles wat reeds is gezegd, zou ik een persoonlijke opmerking willen maken. Een journalist van de meest invloedrijke Poolse krant stelde mij onlangs de volgende vraag: "Wat doen jullie daar eigenlijk in het Europees Parlement? Dit is toch

een totaal onbelangrijke kwestie." Nu pas worden de media zich er geleidelijk van bewust dat dit een erg belangrijk vraagstuk is, dat het om een veiligheidsprobleem gaat, om een kwestie die essentieel is met het oog op de belangen van de Europese burgers, belastingbetalers, kiezers en consumenten.

Het is niet normaal dat we weten hoe de zwarte lijst van de Europese Unie er uit ziet, maar dat we niet weten hoe de situatie buiten de Europese Unie is. Dit is een volkomen schizofrene situatie.

Ik zou nog een laatste en zeer belangrijk punt willen aanstippen. Het mag niet zo zijn dat de Europese passagiers extra moeten betalen voor veiligheid. Dat is per slot van rekening de taak van staten en regeringen.

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, mijnheer de commissaris, het Parlement heeft tijdens de vorige zittingsperiode dankzij mevrouw De Veyrac en haar collega's met de zwarte lijst eigenlijk een fraai resultaat geboekt.

Op de zwarte lijst kunnen luchtvaartmaatschappijen, landen of vliegtuigen staan, en ik denk dat de Commissie de vragen hierover nauwkeuriger moet beantwoorden, vooral de vraag hoe de inspraak van de luchtvaartmaatschappijen in de verschillende landen geregeld is, en hoe de procedure voor individuele vliegtuigen er precies uit ziet.

Ook de verdere ontwikkeling is voor ons belangrijk. We hebben een aantal jaren geleden tijdens een debat duidelijk gemaakt dat het voor ons belangrijk blijft dat de Commissie de follow-up van deze wetsteksten en maatregelen blijft verbeteren door middel van mededelingen, althans aan het adres van het Parlement. Voor ons zijn een aantal vragen namelijk nog niet beantwoord, bijvoorbeeld hoe de controle op luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigen eruit ziet die plotseling misschien een andere naam hebben gekregen. Juist nu worden er vaak op het laatste moment besluiten genomen, en dat moet transparant verlopen.

Dat brengt mij tot het punt dat voor mij het belangrijkste is: de informatie. Alle leden uit waarschijnlijk alle fracties zijn het erover eens dat de burgers en de passagiers er recht op hebben dat de luchtvaartmaatschappijen de zwarte lijsten systematisch publiceren, dat zou verplicht moeten zijn. Die informatie moet op de luchthavens zonder meer beschikbaar zijn, en natuurlijk ook in de reisbureaus, met name als het gaat om "bepaalde landen", waarvan we nu al weten dat ze problemen veroorzaken. Wanneer de reisbureaus een passagier omboeken moeten ze erop wijzen welke luchtvaartmaatschappijen problematisch zijn.

Wij willen bereiken dat deze maatregel, die de veiligheid eigenlijk nu al heeft verhoogd, niet alleen geldt voor Europese passagiers en voor Europa, maar voor de hele wereld.

Fiona Hall (ALDE). – (EN) Mevrouw de Voorzitter, ik wil graag een onderwerp ter sprake brengen dat nauw samenhangt met de veiligheid in de luchtvaart en dat de noodzaak onderstreept de Europese zwarte lijst zo doelmatig mogelijk te doen functioneren.

In december 2008 heeft de Raad definitief de Gedragscode van de Europese Unie betreffende wapenuitvoer vastgesteld. Deze code beheerst de uitvoer vanuit de EU van militaire goederen en technologie. De zorg blijft echter bestaan dat niet alle wapenexporterende landen van de EU zich aan de code houden en dat er toch nog Europese wapens worden geleverd aan conflictgebieden.

Slechts één maatregel is gebleken zeer effectief te zijn in het beperken van de illegale wapenleveranties, en dat is de Europese zwarte lijst in de luchtvaart. Uit een Zweeds onderzoek uit 2008 is gebleken dat de vrachtluchtvaartexploitanten die betrokken zijn bij het overbrengen van wapens naar conflictgebieden, dezelfde exploitanten zijn die zich gewoonlijk ook niet houden aan de veiligheidsnormen in de luchtvaart.

Het is wellicht niet verrassend dat onbetrouwbare exploitanten met een lakse houding op het gebied van de veiligheid ook onbetrouwbare exploitanten blijken te zijn voor wat betreft de vracht die zij vervoeren. Het gelukkige gevolg van dit verband is echter dat de maatregelen om de strikte controle van luchtvaartuigen te waarborgen, maatregelen die zijn bedoeld om de Europese burgers te beschermen, ook helpen om de burgers van andere continenten, in het bijzonder Afrika, te beschermen tegen de vernietiging die plaatsvindt wanneer conflicten worden aangewakkerd door een ruime beschikbaarheid van handvuurwapens en lichte wapens.

Ik vraag commissaris Piebalgs als commissaris voor Ontwikkeling daarom of hij persoonlijk zijn steentje kan bijdragen aan de inspanningen van de Commissie om ervoor te zorgen dat de zwarte lijsten doelmatig en systematisch ten uitvoer worden gelegd.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) De zwarte lijst van onveilige luchtvaartmaatschappijen is een beschermingsmaatregel voor Europese passagiers, die ik van harte begroet. De Europese Commissie, de

lidstaten en vooral reisbureaus moeten veel bekendheid geven aan de lijst. Het gaat in feite om het goede vertrouwen en de goede wil van onze reisorganisaties en reisbureaus.

Er moet echter wel een oplossing worden gevonden voor de mogelijkheid, waarin een bepaalde bestemming alleen wordt bediend door onveilige luchtvaartmaatschappijen. Een groot aantal van de maatschappijen op de zwarte lijst vliegen op bestemmingen in ontwikkelingslanden in Afrika, Zuidoost-Azië en Centraal-Azië. Dit roept de vraag op: tot op welke hoogte kan er nog een eerlijke concurrentie worden gegarandeerd tussen grote Europese, Amerikaanse en Oost-Aziatische luchtvaartmaatschappijen, en kleine maatschappijen uit deze ontwikkelingslanden?

Wat dit betreft ben ik van mening dat we moeten bekijken hoe de Europese Unie de ontwikkeling van deze maatschappijen kan steunen door de veiligheid van hun vluchten te verbeteren in plaats van ze door middel van een verbod van de markt te halen. Hierdoor kan de Europese Unie een ereplicht vervullen door de duurzame ontwikkeling van de luchtvaartsector te steunen, ook in deze minder bevoordeelde staten.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, ik heb een algemene opmerking en twee of drie vragen, dat hangt ervan af hoeveel tijd u me geeft. De algemene opmerking is dat ik het bijna lachwekkend vind dat wij als sociaaldemocratische fractie in dit debat over drie verslagen over de veiligheid in de luchtvaart al met al negen minuten spreektijd hebben gekregen. Ik weet wel dat er morgen een buitengewoon debat plaatsvindt, maar ik denk dat het langzaam tijd wordt dat wij meer aandacht besteden aan onderwerpen die voor de burgers werkelijk relevant zijn, en dat we misschien wat minder tijd besteden aan kunstmatig opgeblazen debatten.

Dan komen nu mijn vragen, mijnheer de commissaris. De belangrijkste vraag is voor mij hoe het zit met die *code-share flights*, die vluchten die onder de vlag van een Europese luchtvaartmaatschappij plaatsvinden, maar die dan toch door een andere luchtvaartmaatschappij worden doorgevoerd, misschien zelfs door een maatschappij die op een zwarte lijst staat. Wat wordt er gedaan om de passagiers te informeren voor ze instappen? Die vraag brandt me op de lippen, en ik verwacht dat u die zult beantwoorden. Ik laat het bij die ene vraag.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, vandaag spreken we over de veiligheid in de luchtvaart, en overmorgen spreken en stemmen we over het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Daarom zou ik nog een andere kwestie aan de orde willen stellen.

Hobbypiloten in Oostenrijk en in andere lidstaten hebben het probleem dat voorgestelde regelingen voor deze sport die van essentieel belang zijn, vaak uitsluitend in het Engels beschikbaar zijn. Deze piloten spreken vaak uitstekend Engels, maar het is vaak niet zo makkelijk om een onderwerp met al het jargon dat toch al ingewikkeld is in een vreemde taal, te bestuderen. De lidstaten proberen vervolgens via de EU adviezen van deskundigen in te winnen. Dat is veel werk, en dat zou niet nodig zijn wanneer de regelingen ook in de andere talen beschikbaar zouden zijn. Daarom verzoek ik u de ontwerpverordeningen voor onderwerpen die voor hobbypiloten essentieel zijn, ook in het Duits en in het Frans ter beschikking te stellen, dat zijn de twee andere werktalen.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) De zwarte lijst, die op 30 maart van dit jaar is geactualiseerd, bevat 278 maatschappijen uit zeventien landen. De EU moet haar technische en bestuurlijke capaciteiten verbeteren om te kunnen voldoen aan de noodzakelijke normen voor de burgerluchtvaart, zodat alleen luchtvaartmaatschappijen die voldoen aan de internationale veiligheidsregels in de Europese Unie kunnen opereren. Tegelijkertijd moeten we echter derde landen helpen om hun veiligheidsnormen voor de burgerluchtvaart te verbeteren.

De bevoegde autoriteiten in derde landen moeten hun capaciteit versterken om luchtvaartmaatschappijen waaraan ze vergunningen verlenen, te controleren. De veiligheidsanalyse die in de Europese Unie voor maatschappijen uit derde landen wordt uitgevoerd zal ook controles aan de grond inhouden van de vliegtuigen van deze maatschappijen, met in het achterhoofd het bewijs van ernstige incidenten en ongelukken van maatschappijen in het afgelopen jaar. De informatie moet voor de gehele reis aan de passagiers worden verstrekt, over alle maatschappijen waarvan ze gebruik maken voor de reis. De informatie moet uiterlijk worden verstrekt op het moment van aankoop van het ticket.

Andris Piebalgs, lid van de Commissie. – (EN) Mevrouw de Voorzitter, ik dank u voor de vragen. Ze hebben zeker laten zien dat dit Huis helemaal achter de aanpak van de zwarte lijst staat. Ik kan namens vicevoorzitter Kallas beloven dat we de communicatie met het Parlement op deze punten zullen verbeteren.

Ik kan ook beloven dat alle vragen die zijn gesteld, zullen worden doorgestuurd om schriftelijk te worden beantwoord, want het zal me zeker niet lukken om in de resterende anderhalve minuut op alle vragen antwoord te geven. Ik zal daarom nu slechts op enkele vragen ingaan, maar dat is niet omdat ik de overige gestelde vragen niet zou kunnen beantwoorden.

Op de eerste plaats de internationale aspecten: de Commissie levert onder meer maximale inspanningen om de internationale samenwerking met derde landen te versterken door staten aan te moedigen om zich aan te sluiten bij het programma van veiligheidsbeoordelingen van buitenlandse luchtvaartuigen, dat alle veertig staten in Europa omvat, maar ook door technische bijstandprojecten om de wereldwijde normen te halen.

We werken ook veel samen met de ICAO. We nemen deel aan de veiligheidsconferentie op hoog niveau van de ICAO eind maart in Montreal en we onderhandelen momenteel ook over een memorandum van samenwerking dat verdere samenwerking met de ICAO mogelijk maakt. U hebt gelijk dat we een mondiale aanpak van deze kwestie nodig hebben, maar we mogen de effecten van een zwarte lijst op andere landen niet onderschatten.

Ik noem een voorbeeld uit Indonesië, wat van me werd gevraagd. Indonesië heeft veel moeite gestoken in het moderniseren van zijn luchtvaartstelsel, met inbegrip van zijn wetgeving, de organisatie van de autoriteit, en daarmee de procedures voor de certificering, en het toezicht op de luchtvaartmaatschappijen die in dit land zijn gevestigd. Tot nu toe heeft het land laten zien dat het voor vier luchtvaartmaatschappijen aanzienlijke verbeteringen heeft gerealiseerd: Garuda, Airfast, Mandala en Premier. Dit is bereikt met de hulp van de Commissie en ook met die van de lidstaten en de sector. Voor dit proces zijn voldoende middelen nodig, maar de Commissie werkt heel nauw samen met de autoriteiten en de vervoerders in dit land om verdere positieve ontwikkelingen mogelijk te maken. Onze aanpak moedigt landen zeker aan om hun aanpak van de veiligheid in de luchtvaart te wijzigen, en dit is slechts één voorbeeld.

Ik sluit af met een bijzonder belangrijk punt dat ter sprake is gebracht, namelijk dat van de consumentenvoorlichting. We verplichten reisagenten om passagiers op het moment van reservering mondeling en/of schriftelijk te informeren. Reisagenten eisen ook vaak dat passagiers die ermee instemmen om met een luchtvaartmaatschappij te reizen die een exploitatieverbod opgelegd heeft gekregen, afzien van alle rechten om later een schadevergoeding te eisen. Maar ik zal op alle vragen ook graag een schriftelijk antwoord geven, want ik zie dat ik door mijn tijd heen ben, mevrouw de Voorzitter.

De Voorzitter. – Het debat is gesloten.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, ik doe een beroep op artikel 173 van het Reglement. Een paar minuten geleden is hier iets gebeurd tijdens de behandeling van het punt opmerkingen van één minuut. Op het moment dat u Hans-Peter Martin het woord gaf was hij inderdaad hier, en liep hij langs onze rij. Toen wij schertsend vroegen of hij was vergeten dat hij mocht spreken, ging de heer Martin in de houding staan, sloeg de hakken tegen elkaar en presenteerde de Hitlergroet.

Mevrouw de Voorzitter, dat is onaanvaardbaar, dat is een ernstige inbreuk op de regels van het Parlement in artikel 9, en daarom verzoek ik u de heer Martin vanwege zijn onbetamelijke en onaanvaardbare gedrag tot de orde te roepen. Ik zou u ook willen vragen om vast te stellen of dit incident is opgenomen. Dit is onaanvaardbaar. Al heeft de heer Martin zijn provocatie misschien geestig bedoeld, zulke grappen horen hier niet thuis!

De Voorzitter. - Hartelijk bedankt dat u ons hierop gewezen hebt. We zullen dit naar behoren onderzoeken en nagaan wat er is gebeurd.

Schriftelijke verklaringen (artikel 149)

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), schriftelijk. – (PL) Mevrouw de Voorzitter, in het licht van de door de heer Simpson gestelde vragen zou ik de Commissie willen verzoeken toe te lichten welke nieuwe beginselen en plannen ze heeft om de veiligheid te waarborgen van passagiers uit EU-lidstaten die met luchtvaartmaatschappijen reizen die binnenlandse vluchten uitvoeren in een luchtruim dat niet onder de jurisdictie van de Europese Unie valt, die geregeld voorschriften overtreden en bijgevolg hun passagiers in gevaar brengen. Ik ben van mening dat de Commissie, met de hulp van de hoge vertegenwoordiger, een internationale overeenkomst over dit onderwerp zou moeten uitwerken die garant zou staan voor onze gemeenschappelijke veiligheid. Daarenboven zou ik willen dat op de zwarte lijst nauwkeurige informatie over de desbetreffende luchtvaartmaatschappijen wordt vermeld, onder meer gedetailleerde gegevens en

statistieken, waaruit ook blijkt aan welke risico's reizigers worden blootgesteld, zowel op het gebied van veiligheid als van comfort.

Artur Zasada (PPE), schriftelijk. – (PL) Het lijkt geen twijfel dat het debat van vandaag van cruciaal belang is voor de veiligheid van passagiers die in de Europese Unie met het vliegtuig reizen. Het verheugt me dat de ICAO-normen op het gebied van de beginselen en technieken van het internationale luchtverkeer in acht worden genomen door de lidstaten van de Europese Unie. Het ligt evenwel voor de hand dat het luchtvervoer zich niet uitsluitend beperkt tot het luchtruim van de Europese Unie. In dit verband rijst de volgende vraag: hoe kan de veiligheid van de EU-burgers buiten het grondgebied van de Unie worden verzekerd? Ik ben van oordeel dat de Europese Commissie landen die geen deel uitmaken van de Gemeenschap zou moeten aanmoedigen om samen een op EU-normen gebaseerde zwarte lijst op te stellen. Daarnaast zou de Commissie een leidende rol moeten vervullen bij de totstandbrenging van een wereldwijde zwarte lijst. Voorts zou ik de aandacht willen vestigen op een mogelijk probleem: wanneer de Commissie toezicht houdt op een luchtvaartmaatschappij die op de zwarte lijst staat, ziet ze dan ook nauwlettend toe op de volledige vloot die eigendom is van deze maatschappij? Het is immers mogelijk dat een vliegtuig niet wordt gebruikt door een luchtvaartmaatschappij die op de zwarte lijst staat, maar bijvoorbeeld door een andere firma die onder een andere naam afzonderlijke toestellen chartert.

18. Heffingen voor de beveiliging van de luchtvaart (debat)

De Voorzitter. – Aan de orde is het verslag (A7-0035/2010) van Jörg Leichtfried, namens de Commissie vervoer en toerisme, inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake heffingen voor de beveiliging van de luchtvaart (COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)).

Jörg Leichtfried, rapporteur. – (DE) Mevrouw de Voorzitter, op dit moment doet iedereen eigenlijk wat hij wil op het gebied van de veiligheid in de luchtvaart en de heffingen daarvoor. Niemand doet het echt helemaal goed, maar betalen moeten we toch. Dat is eigenlijk onaanvaardbaar, en met dit verslag willen we hier iets aan doen. Wat veranderen we concreet door dit verslag, en wat willen we veranderen?

Ter inleiding moet ik meteen zeggen dat alle collega's het er vrijwel in ieder opzicht over eens zijn dat we met dit verslag meer transparantie moeten bereiken, en ik zou ze daarvoor willen bedanken. Transparantie betekent dat de luchtvaartmaatschappijen in de toekomst de informatie moeten kunnen krijgen die ze nodig hebben om te begrijpen welke heffingen voor de veiligheid de luchthavens nu eigenlijk voorschrijven, waarvoor die heffingen bedoeld zijn, en of ze te hoog zijn – wat nu nog wel eens voorkomt. Vervolgens moeten natuurlijk ook de passagiers kunnen begrijpen wat ze aan de luchtvaartmaatschappijen moeten betalen. Ook hier heb ik vaak het vermoeden dat de luchtvaartmaatschappijen de transparantie vaak bewust beperken, al zeggen ze dat ze werkelijk hun best doen.

In dat verband is één punt heel belangrijk: er bestaan in Europa allerlei verschillende systemen voor de financiering van de infrastructuur voor de veiligheid. In sommige landen wordt daarvoor alleen maar belastinggeld gebruikt, in andere landen betaalt alleen de passagier, en in weer andere landen bestaat er een gemengd systeem.

Wij willen ervoor zorgen dat deze systemen kunnen blijven bestaan. Wij willen geen enkele lidstaat voorschrijven hoe de heffingen voor de veiligheid moeten worden geregeld, wij willen alleen maar garanderen dat degene die betaalt, ook weet waarvoor hij heeft betaald.

Er bestaan of bestonden meningsverschillen over de vraag voor welke luchthavens dit zou moeten gelden. Wij zijn ervan uitgegaan dat het om de veiligheid gaat, niet om winst of omzet, maar om veiligheid. Daarom hebben wij besloten dat deze regeling moet gelden voor alle commerciële luchthavens. Ik denk dat dit het juiste besluit was.

Tot slot hebben we besloten dat we een onderscheid moeten maken tussen enerzijds de heffingen voor de infrastructuur en de maatregelen voor de veiligheid die voortvloeien uit de Europese regelgeving, en anderzijds de heffingen voor veiligheidsmaatregelen die verder gaan, de zogenaamde *more stringent measures*. Een overgrote meerderheid van de leden staat daar achter.

Ons voorstel luidt dat alles wat Europees geregeld is blijft zoals het is, iedere lidstaat kan doen en laten wat hij wil. Wanneer hij echter verdergaande maatregelen neemt, moet hij dat zelf financieren. Op die manier willen we ervoor zorgen dat dit instrument terughoudend wordt gebruikt, dat de lidstaten niet iedere veiligheidsmaatregel meteen nemen, zonder dat ze erover nadenken of die werkelijk nodig is, ze moeten

werkelijk overwegen wat dit betekent voor de passagiers, voor de luchtvaartmaatschappijen en voor de luchthavens.

We moeten echter eveneens garanderen dat ook in dit verband de hand wordt gehouden aan een principe dat veiligheid tevens een overheidstaak is. De aanslagen op luchtvaartmaatschappijen zijn meestal niet gericht op die maatschappijen, maar op de landen waar ze vandaan komen. Daarom zijn wij van mening dat de veiligheid in principe een taak voor de overheid is, en daarom ook met overheidsgeld moet worden gefinancierd.

Er zijn ongelooflijk veel amendementen ingediend, het zijn er wel drie, en ik wil daar nog even op ingaan. Ik denk dat ze allemaal terecht en doorwrocht zijn. Ik steun met name de twee amendementen van de Fractie De Groenen/Vrije Europese Alliantie, niet omdat mevrouw Lichtenberger naast me zit, maar omdat daarin wordt ingegaan op de sociale gevolgen voor het personeel op de luchthavens. Dat is heel belangrijk, vooral omdat de luchtvaartmaatschappijen en de luchthavens tegenwoordig onder druk staan.

Andris Piebalgs, lid van de Commissie. – (EN) Mevrouw de Voorzitter, het voorstel voor een richtlijn inzake heffingen voor de beveiliging van de luchtvaart is het resultaat van het debat over de financiering van de beveiliging van de luchtvaart dat al sinds 2001 gaande is. Het volgt op de stijging van de beveiligingskosten die is geconstateerd na de terroristische aanvallen van 11 september 2001, en de oprichting van een Europees regelgevingskader voor de beveiliging van de luchtvaart.

De Commissie beoogt met haar wetgevingsvoorstel een transparant en niet-discriminerend kader op te zetten voor heffingen voor de beveiliging van de luchtvaart in Europa. De Commissie is tevens van mening dat heffingen voor de beveiliging van de luchtvaart in overleg met de luchthavengebruikers moeten worden vastgesteld en dat zij gekoppeld moeten zijn aan de werkelijke kosten. Ik wil de heer Leichtfried feliciteren met zijn fantastische werk aan dit verslag, en ik bedank tevens de leden van de Commissie vervoer en toerisme die ook aan dit verslag hebben bijgedragen.

Ik denk dat het verslag precies in de richting van de beoogde doelen van de Commissie gaat, en ik ben blij met de steun die het verslag in deze opzichten geeft aan het voorstel van de Commissie.

Ik wil even twee specifieke punten benadrukken die in het verslag worden behandeld. Op de eerste plaats introduceert het verslag een werkelijk nieuw element, namelijk de belangrijke en soms zeer controversiële vraag wie er moet betalen voor de beveiliging van de luchtvaart. De voorstellen van de Commissie gingen niet op dit punt in, en de reden daarvoor is dat bijna alle lidstaten volhouden dat zij niet in een positie verkeren om in dit opzicht toezeggingen te doen, ook al erkennen zij dat overheidsfinanciering van de beveiliging van de luchtvaart moet worden toegestaan.

De keus moet daarom naar onze mening worden overgelaten aan de afzonderlijke lidstaten en dus worden behandeld door toepassing van het subsidiariteitsbeginsel.

Met dit in gedachten en met respect voor het standpunt dat is beschreven in het verslag dat nu ter aanneming voorligt, wil de Commissie opmerken dat amendement 32, dat de lidstaten zou verplichten om strengere maatregelen te financieren, zal leiden tot heftige discussies met de Raad over deze voorgestelde richtlijn. Ik ga er echter vanuit dat de rapporteur dit allemaal wist en dit gevecht met de Raad verwacht.

Het tweede punt is meer een punt ter verduidelijking en betreft de effectbeoordeling die moet worden uitgevoerd voordat verdere luchtvaartbeveiligingsmaatregelen worden genomen uit hoofde van de kaderverordening. Dit is beslist een zeer gerechtvaardigde maatregel, maar ik wil graag dat u beseft dat we al een aantal mechanismen hebben en dat we onszelf niet moeten overbelasten.

Op de eerste plaats is er de adviesgroep van belanghebbenden inzake luchtvaartbeveiliging, waarin onder meer vertegenwoordigers van de luchtvervoersector zitting hebben, en deze groep is volledig betrokken bij de totstandkoming van alle voorstellen voor maatregelen inzake de luchtvaartbeveiliging.

Op de tweede plaats zorgt de regelgevingsprocedure met toetsing ervoor dat het Parlement zijn vetorecht kan uitoefenen als het dat wenselijk acht.

Dank u wel voor dit uitstekende verslag. We kijken er heel erg naar uit om met de rapporteur en het Parlement samen te werken en verder vooruit te komen met dit onderwerp.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, het spijt me dat ik de plenaire vergadering hiermee moet lastigvallen, maar ik ben gedwongen om een beroep te doen op artikel 151, ik moet een verklaring

afleggen over een persoonlijk feit, omdat mijn naam net gevallen is. Dit is werkelijk typisch Oostenrijks. Er bestaat een groepering die volgens internationale definities als rechtsradicaal moet worden beschouwd. Die hebben partijleiders die zomaar wat roepen, en dan vervolgens niets zeggen. Dat zijn die mensen die er niet tegen kunnen dat ze bij democratische verkiezingen het onderspit delven, en vervolgens een ander de hand niet willen reiken, en geen enkel contact willen. Wanneer je dan even groet zien ze het enige waarmee ze werkelijk ervaring hebben, en wel de Hitlergroet.

Dat is natuurlijk een probleem, dat toont wel aan dat we er in mijn land helaas nog niet in geslaagd zijn om het verleden te verwerken. We hebben in ons parlement een rechtsradicale partij, en binnenkort hebben we er zelfs twee. Ik herhaal: één ding is duidelijk, wij zijn de democraten, en daar zitten de rechtsradicalen. Ik ben trots dat ik een fractie vertegenwoordig die er mede voor heeft gezorgd dat we in dit Parlement nog geen rechtsradicale fractie hebben, en hopelijk komt die er ook nooit. Het antwoord is namelijk meer democratie, en niet meer rechtsradicale, onmenselijke, cynische en verachtelijke standpunten. Dat zijn die heren die al hoopten dat ik in de psychiatrie terecht zou komen, zij kunnen er niet tegen dat ze bij democratische verkiezingen het onderspit delven.

De Voorzitter. – Naar aanleiding van persoonlijke opmerkingen uit hoofde van artikel 151 kunnen geen "blauwe kaart"-vragen worden gesteld. Ik kan uw verzoek om het woord op dit punt dan ook niet honoreren.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Dit is een vraag volgens de "blauwe kaart" procedure aan de vorige spreker. Ik wil graag spreektijd van een halve minuut om een vraag te stellen.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – (EN) Mevrouw de Voorzitter, deze interventie – die volkomen aanvaardbaar is – stoort een debat over een onderwerp. Ik stel voor dat u dit soort dingen tussen de verslagen plaatst.

De Voorzitter. – Dank u wel. We gaan nu verder met het debat. Ik stond een persoonlijke toelichting toe, omdat het voorgaande beroep op het Reglement rechtstreeks betrekking had op de heer Martin. We zullen nu onze volledige aandacht weer op het debat richten.

Artur Zasada, namens de PPE-Fractie. – (PL) Mevrouw de Voorzitter, eerst en vooral zou ik de rapporteur, de heer Leichtfried, van harte willen bedanken voor zijn uitstekende verslag en voor de perfecte samenwerking bij de voorbereiding van dit document.

We moesten vier vragen beantwoorden, maar eerst moesten we onze taak afbakenen, namelijk het beschermen van de belangen van vliegtuigpassagiers. Dat was het belangrijkste onderdeel van ons werk. De vier vragen die we onszelf hebben gesteld, hadden echter te maken met het zoeken naar een antwoord op de vraag naar transparantie of, anders gezegd, de vraag welke groepen eventueel zouden mogen deelnemen aan de procedure. Er was eveneens een vraag in verband met het toepassingsgebied van de richtlijn, namelijk op welke luchthavens de richtlijn toegepast kan worden. Voorts was er nog een zeer belangrijke vraag over financiering waarop de Commissie geen antwoord kon geven. Samen met de heer Leichtfried is het ons echter gelukt om een oplossing te vinden. Ik zou hem daarvoor uitdrukkelijk willen bedanken. Ik doel op de strengere maatregelen die door de lidstaten zouden moeten worden gefinancierd.

Een volgende kwestie had betrekking op de bevoegdheid van de onafhankelijke autoriteit die toeziet op de vaststelling van heffingen in verband met de veiligheid van het luchtverkeer. In het kader van onze werkzaamheden hebben wij een gemeenschappelijk standpunt uitgewerkt dat naar mijn mening bijzonder ambitieus is. Dit is vandaag een uitdaging voor de Raad en de Commissie. Ik ben van mening dat vliegtuigpassagiers niet voor dit soort veiligheid hoeven te betalen, in tegenstelling tot personen die met de boot, de auto of de trein reizen. Dit is een duidelijk gebaar in de richting van de Raad, het is een compromisstandpunt en ik verwacht vandaag een even ambitieus standpunt van de Raad.

Saïd El Khadraoui, namens de S&D-Fractie. – Voorzitter, collega's, mijnheer de commissaris, om te beginnen dank ik ook de rapporteur voor zijn uitstekende werk, sommigen zeggen zelfs fantastisch werk. Dank dus aan u en aan degenen die eraan hebben bijgedragen.

Misschien even in herinnering brengen dat het probleem van de financiering niet nieuw is. Dit dossier sleept eigenlijk al aan sinds het moment dat we na de aanslagen van 11 september in 2001 een Europese verordening hebben goedgekeurd over het nemen van veiligheidsmaatregelen op Europees niveau. Het Europees Parlement heeft van bij het begin altijd benadrukt dat dit probleem van de financiering ernstig is en dat we daar een Europese oplossing voor moeten vinden. Het is steeds de Raad geweest die dat heeft tegengehouden. Naar aanleiding van dit debat mogen we nog eens een oproep doen aan de Raad om de akkoorden die we met hen

hebben gemaakt in het verleden, met name dat we hieromtrent een apart voorstel zouden uitwerken, ook te honoreren en om loyaal mee te werken aan een oplossing.

Er zijn natuurlijk een aantal aspecten. Het eerste en meest essentiële is het element van de transparantie. Wij spreken ons op dit ogenblik niet uit over wie precies in elk van de lidstaten de rekening moet betalen. Wat we echter zeker wel willen is dat daarover overleg wordt georganiseerd, dat er afspraken komen en dat men zich aan de afspraken houdt, met andere woorden, dat inkomsten die voortvloeien uit veiligheidsheffingen wel degelijk dienen om veiligheidsmaatregelen te financieren en niet bijvoorbeeld een of ander parking. Dat is essentieel en het moet duidelijk zijn dat we op dit punt niet kunnen toegeven.

Een tweede belangrijk element is dat wij het onderscheid willen maken tussen veiligheidsmaatregelen die we gezamenlijk hebben afgesproken, met z'n allen op Europees niveau, en andere bijkomende maatregelen die individueel door lidstaten genomen worden. Bij het eerste zijn die transparantieregels duidelijk en moeten ze toegepast worden, bij het tweede moeten we duidelijk zeggen dat de financiële verantwoordelijkheid daar bij de lidstaten ligt en dat zij de rekening van die extra veiligheidsmaatregelen maar moeten betalen. Het is ook een beetje een stimulans om meer en meer te komen tot Europees gecoördineerde veiligheidsmaatregelen en als lidstaten in hun eentje beslissen om bodyscans en dergelijke in te voeren, welnu, dan moeten ze daar ook de financiële consequenties van dragen.

Gesine Meissner, namens de ALDE-Fractie. – (DE) Mevrouw de Voorzitter, ook ik zou de rapporteur, de heer Leichtfried, willen bedanken, mede namens mevrouw Hennis-Plasschaert, die vandaag niet kon komen. Zij heeft samen met u over dit dossier onderhandeld, en was ook heel tevreden.

Hoe goed het verslag is blijkt ook wel uit het feit dat het in de commissie vrijwel met algemene stemmen is goedgekeurd. Net als de mondelinge vraag die net aan de orde was is gaat ook dit debat over de consumentenbescherming en over de veiligheid in de luchtvaart. Wij willen veiligheid, maar we willen ook dat de consumenten weten wat ze betalen, en waarvoor. Er is al gezegd dat de systemen van lidstaat tot lidstaat sterk variëren, en dat willen ook niet echt veranderen. Wij willen niemand iets opleggen. We willen echter wel dat er transparantie heerst, dat bekend is welke kosten er worden gemaakt, en welk aandeel de consument uiteindelijk moet betalen. Dat is op dit moment echter nog niet het geval. We willen dus weten welk deel van de prijs voor een ticket - en op dit moment zitten de heffingen voor de veiligheid nog in de prijs van het ticket – werkelijk iets met de veiligheid te maken heeft. Bovendien willen we ook zeker weten dat wat voor de veiligheid wordt betaald ook werkelijk voor de veiligheid wordt gebruikt, en dat er niets aan de strijkstok blijft hangen. Dat lijkt me trouwens een absoluut logisch standpunt.

Het Parlement en de lidstaten zijn het echter niet eens over de vraag wie er betaalt voor de bijkomende veiligheid, die verder gaat dan wat wij in Europa voor de passagiers willen, en dat is een essentieel punt. Wij hebben gezegd dat de lidstaten dat eigenlijk moeten doen, want het gaat om de nationale veiligheid. Daaraan moeten ook de lidstaten veel waarde hechten, maar ze willen natuurlijk niet betalen. Er is net al gezegd dat we ons in verband met de vraag of we de bodyscanners wel of niet willen zeker ook moeten afvragen of we ze in heel Europa willen hebben of niet, en wie er uiteindelijk voor zal betalen. De vraag is natuurlijk ook: leiden ze werkelijk tot meer veiligheid?

De heffingen voor de veiligheid in de luchtvaart moeten dus transparant zijn.

(Spreekster wordt door de Voorzitter onderbroken)

Anna Rosbach, namens de EFD-Fractie. – (DA) Mevrouw de Voorzitter, ooit was een luchthaven een plaats waar men een ticket kocht, meegebrachte bagage inleverde, het paspoort toonde en waar men opsteeg of landde. Tegenwoordig lijken luchthavens meer op stadjes met alle mogelijke faciliteiten, maar tegelijkertijd ook op een soort Fort Knox vanwege de beveiligingsmaatregelen, die alleen maar in aantal toe te lijken nemen.

Het is waar dat er vroeger vliegtuigen verongelukten en helaas gebeurt dat nog steeds. Daarom is het belangrijk dat zowel binnen als buiten de EU dezelfde regels gelden. In dit verband is de EU te klein om een geïsoleerd eiland te zijn. Op dit gebied is het zinvol om dezelfde regels te hebben, dezelfde doorzichtige regels, voor vliegtuigen van alle landen. Dit is ook van toepassing op heffingen. Iedereen, zowel de passagiers als de luchtvaartmaatschappijen, moeten zich er duidelijk bewust van zijn wat wordt gedekt door een luchtvaartbeveiligingsheffing. Niemand mag verloren raken in een oerwoud van ondoorzichtige heffingen en tarieven. De passagiers moeten precies weten wat door de heffing gedekt wordt en mogen niet worden geconfronteerd met speciale nationale heffingen of extra toeslagen door de luchtvaartmaatschappijen. Ik steun het verslag van de Commissie vervoer en toerisme van ganser harte...

(Spreekster wordt door de Voorzitter onderbroken)

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, mijnheer de commissaris, allereerst wil ik de rapporteur bedanken voor zijn werk, en ook de andere fracties. In de Commissie vervoer en toerisme hebben we een interessante discussie gevoerd, maar ik vind dat we al heel wat hebben toegegeven aan de Raad, en dat de Raad nauwelijks bereid was om water bij de wijn te doen, zoals gebruikelijk. De discussie begint namelijk al bij de uitvoering. Als Parlement kunnen we van de Commissie verwachten dat ze onze eis steunt dat heffingen voor de veiligheid op alle luchthavens moeten worden geïnd. We mogen niet herhalen wat we elders al hebben gedaan. Bij de grondafhandeling hebben we een uitzondering gemaakt voor twee miljoen passagiers, en bij de heffingen voor de vlucht voor vijf miljoen passagiers.

Het tweede punt is voor mij nog belangrijker, de passagier moet natuurlijk weten wie waarvoor hoeveel betaalt. Dat is een absolute verplichting voor de luchthavens en voor de luchtvaartmaatschappijen, en dat is voor mij een heel belangrijk punt.

En dan komt het derde punt: wie zal dat betalen? Daar wringt altijd de schoen. Persoonlijk ben ik van mening dat voor de openbare veiligheid met overheidsmiddelen moet worden betaald. We doen al water bij de wijn, voor een aantal onderwerpen blijft de zogenaamde subsidiariteit van toepassing. Dat is een klassieke truc in dit Parlement, en de Commissie doet mee: wanneer we het met de Raad niet eens kunnen worden over een oplossing zeggen we gewoon dat het subsidiariteitsbeginsel van toepassing is. Persoonlijk ben ik daar niet zo blij mee, maar het is niet anders. Daarom moeten we volgens mij in ieder geval vasthouden aan het principe dat we hier hebben genoemd: voor bijzondere maatregelen, voor strengere maatregelen, moet hoe dan ook door de overheid worden betaald. De heffingen voor de veiligheid zijn in de afgelopen jaren sterk gestegen, omdat veel sterker de nadruk wordt gelegd op de veiligheid. Daarom heeft dit dossier ook een financieel aspect. Intussen houden ongeveer 30 procent van de kosten verband met de veiligheid. We hebben het dus over de veiligheid, en leggen vast wie dat zal betalen. Dat betekent dat wat we morgen besluiten ook financiële gevolgen heeft. Daarom zijn deze drie punten voor mij doorslaggevend. Ik hoop dat de Raad en de Commissie in ieder geval een open oor zullen hebben voor deze eisen

.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) De voorgestelde richtlijn biedt een transparant, non-discriminatoire kader voor beveiligingsheffingen van de luchtvaart, waarin ook het recht op beroep is opgenomen. Luchthavenbeveiliging is de verantwoordelijkheid van de lidstaten.

Uiteindelijk betalen de passagiers echter voor beveiligingsmaatregelen, via de prijs van het ticket. Daarom hebben passagiers het recht om geïnformeerd te worden over welk deel van de uiteindelijke ticketprijs bedoeld is voor beveiliging.

De richtlijn inzake heffingen voor de beveiliging van de luchtvaart en de richtlijn inzake luchthavengelden moeten worden geharmoniseerd. Het Parlement heeft er herhaaldelijk om verzocht, dat de beveiligingsheffingen in deze richtlijn alleen door maatschappijen en beheersorganen van luchthavens wordt gebruikt voor het uitvoeren van beveiligingsmaatregelen. Het Parlement heeft ook gevraagd om transparantie en een direct verband tussen de beveiligingsheffingen en de beoogde doelstellingen.

De lidstaten kunnen ook strengere veiligheidsmaatregelen toepassen, waarvan de kosten echter volledig door de lidstaten zelf worden gedragen. Deze maatregelen moeten tegelijkertijd niet de doorstroom van passagiers op de luchthavens belemmeren. Helaas zijn er, vooral hier in Brussel, eindeloze rijen voor passagiers.

Ik wil het ook hebben over het verbod op het aan boord brengen van vloeistoffen. Dit betekent dat er verschillende zaken kunnen worden geconfisqueerd. Op het vliegveld van Brussel, bijvoorbeeld, is er helaas een langdurige procedure met aanvullende heffingen en het confisqueren van goederen. Helaas bestaat er geen mogelijkheid om die goederen later op het adres van de geadresseerde opgestuurd te krijgen.

Jaroslav Paška (EFD). – (SK) De invoering van heffingen voor de beveiliging van passagiers heeft voor extra kosten gezorgd in de markt van de luchtvaart, die luchthavenbeheerders en luchtvaartmaatschappijen onmiddellijk en vernuftig aan de klant zullen doorberekenen.

Het is daarom terecht om mechanismen voor de beveiliging van passagiers te zoeken, om te voorkomen dat gewiekste ondernemers in de luchtvaartsector onder het mom van heffingen voor de beveiliging van passagiers op ondoorzichtige wijze fictieve bedragen in rekening zullen brengen als goed gecamoufleerde kostenpost voor het creëren van ongerechtvaardigde winst. De hoogte van de heffingen dient overeen te komen met de aantoonbare kosten die zijn gemaakt voor de beveiliging van passagiers.

Het is daarom onze plicht, mijnheer de commissaris, om duidelijke en transparante regels te bepalen. Regels die een einde maken aan de huidige anarchie op dit gebied en die voorkomen dat ondernemers in de luchtvaartsector in de toekomst misbruik zullen maken van de verplichte maatregelen ter beveiliging van de reizigers om onrechtmatig winst te behalen.

Het is nodig om regels te bepalen, niet om nieuwe instanties en bestuursorganen in het leven te roepen, die de extra kosten voor de klanten, luchtvaartmaatschappijen en belastingbetalers nog eens zullen doen stijgen.

Mijnheer de commissaris, als we ertoe willen bijdragen dat Europa concurrerend wordt, moeten we afzien van het oprichten van nieuwe instanties. Instanties creëren namelijk niet de toegevoegde waarde die het bestaansniveau van onze burgers omhoog zal brengen. Bedankt voor uw aandacht.

De Voorzitter. – Er was hier een technisch probleem, waardoor het wat langer was dan een minuut. Nu werkt de klok echter weer en hopelijk gaat alles nu weer volgens schema.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, mijnheer de commissaris, de vulkaan in de lucht heeft enorme gevolgen voor het Europese luchtruim, zoals we weten worden er duizenden vluchten geannuleerd. Dat toont eens te meer aan hoe belangrijk de veiligheid in de luchtvaart is. Er woedt al een heftige strijd over de vraag wie de kosten van deze natuurramp zal dragen, wie dus het kind van de rekening wordt, en over de vraag in hoeverre de sluiting van het luchtruim terecht was. Daarover moeten de ministers van Vervoer zich het hoofd breken. Vanwege de strijd tegen het terrorisme worden de regels voor de veiligheid al strenger, en wij moeten nu besluiten welke kosten in dat verband we op de passagiers kunnen afwentelen. Het handhaven van de openbare veiligheid is een overheidstaak, en de kosten daarvoor kunnen natuurlijk niet zomaar op de burgers worden afgewenteld. De landen moeten zelf de financiële gevolgen van de strenge veiligheidsmaatregelen dragen, dat is de enige manier om te verhinderen dat er een wildgroei komt van bodyscanners en andere nogal exotische veiligheidsmaatregelen.

Wij worstelen nog met de SWIFT-overeenkomst, maar de VS sluit nu al onder het mom van de strijd tegen het terrorisme met de Europese Commissie en met de verschillende organisaties voor de luchtvaart overeenkomsten over het uitwisselen van passagiersgegevens. Door die discussie verliezen we bovendien het feit uit het oog dat er een tekort aan luchtverkeersleiders bestaat, en dat de toenemende werkdruk voor die mensen rampzalige gevolgen kan hebben voor de veiligheid in de luchtvaart. Sinds de liberalisering van de jaren negentig en het streven naar een gezamenlijk Europees luchtruim ligt de nadruk blijkbaar hoofdzakelijk op de kosten, en minder op de veiligheid. Het is wel duidelijk dat de aangekondigde staking van de luchtverkeersleiders door de aswolk slechts uitgesteld is. Als ik ironisch was zou ik zeggen: ik hoop dat we in de luchtvaart niet van de ene chaos in de andere terechtkomen.

Christine De Veyrac (PPE). – (FR) Mevrouw de Voorzitter, ook ik wil graag onze rapporteur, de heer Leichtfried, complimenteren met zijn tekst en met zijn coöperatieve instelling op dit dossier. In het bijzonder sta ik achter zijn voorstellen voor de financiering van de beveiliging van de luchtvaart, want we hebben het hier over de beveiliging, en niet over de veiligheid, van de luchtvaart.

Sinds vele jaren bepleit onze commissie het uitgangspunt dat strengere beveiligingsmaatregelen door de lidstaten zelf moeten worden gefinancierd, en ik sta op dit punt volledig achter onze rapporteur. Bij beveiliging gaat het immers niet alleen om de reizigers, maar om alle burgers, en het nemen van maatregelen ter bestrijding van het terrorisme is de verantwoordelijkheid van de lidstaten.

Daarom zou het onjuist zijn als de kosten voor de beveiliging van luchthavens en aan boord van vliegtuigen uitsluitend ten laste van de passagiers zouden komen, vooral gezien het feit dat de lidstaten de beveiligingsmaatregelen in het treinverkeer en het scheepvaartverkeer wel gedeeltelijk of volledig voor hun rekening nemen. Ik vind dus dat we voet bij stuk moeten houden tegenover de Raad, en dat we amendement 32 op het verslag, dat door onze Commissie vervoer en toerisme aangenomen is, tot het uiterste moeten verdedigen.

Ik zou nog kort op een ander punt willen ingaan. Hoewel ik achter de voortgang sta die met deze tekst geboekt zal worden op het gebied van non-discriminatie en transparantie, denk ik dat deze richtlijn niet ten doel heeft één uniek Europees systeem op het gebied van heffingen voor de beveiliging in te voeren.

Met inachtneming van de Europese regelgeving, moeten de lidstaten hun bestaande procedures voor beveiligingsheffingen kunnen behouden. In landen zoals Spanje, Italië en Frankrijk wordt dit soort heffingen vastgesteld door het parlement, en in dat geval berust de bevoegdheid voor het onderzoek naar klachten over de regelgeving of de wetgeving bij de rechterlijke instanties, die moeten fungeren als onafhankelijke

toezichthoudende autoriteit. Dat is de strekking van amendement 40, en ik hoop dat u dat amendement bij de stemming in groten getale zult ondersteunen.

Inés Ayala Sender (S&D). - (ES) Mevrouw de Voorzitter, ondanks de problemen die deze week op wrede wijze duidelijk werden omtrent het ontbreken van een gemeenschappelijk Europees luchtruim en vooral een echte autoriteit voor het controleren en besturen van dit gemeenschappelijke luchtruim, naderen we stap voor stap ons vastgestelde doel en deze tekst moet nog een hulpmiddel zijn op deze weg

Ik ken het doorzettingsvermogen van de rapporteur, de heer Leichtfried, die ik wil complimenteren met zijn werk, vooral met de speciale aandacht voor het luchtvervoer en de sociale aspecten. In dit geval ben ik echter van mening dat we ten prooi vallen aan enige naïviteit en maximalisme en dat we door perfectie na te streven, het risico lopen ons doel niet te bereiken.

Ik ben het helemaal eens met de oprichting van een gemeenschappelijk systeem met een onafhankelijke toezichthoudende autoriteit en met de juiste mogelijkheden voor eerlijke en transparante knowhow op het gebied van heffingen, waarbij rekening gehouden wordt met sociale en milieucriteria, de bescherming van passagiers, enzovoorts. Niettemin denk ik dat er nog altijd enkele aspecten ontbreken en ik zou graag zien dat de Commissie hierover opheldering geeft. Neem bijvoorbeeld wat mevrouw De Veyrac zojuist heeft gezegd: ik zie geen duidelijke erkenning van het systeem waarmee een nationaal parlement volgens parlementair akkoord stemt voor heffingen, aangezien dat juist het orgaan is dat de heffingen uitvoert. Ook zie ik niet echt – en ik zou graag willen dat de Commissie dat verduidelijkt – in welk opzicht deze tekst haalbaar is, gezien de verschillen die er zijn met de Raad, maar vooral gezien de consistentie of naar mijn mening het gebrek eraan tussen deze tekst en de algemene richtlijn inzake luchthavengelden.

Ik ben van mening, gezien de grote onzekerheid en de onenigheid over wie de kosten van deze veiligheid gaat betalen, – die publieke veiligheid is, dat geef ik toe – dat we duidelijker moeten stellen dat als de lidstaten gaan betalen, het over het algemeen de burger is die gaat betalen. Als het over lidstaten gaat, lijkt het alsof het gaat om een abstract persoon, maar dat is niet het geval: iedere burger is ook reiziger. Daarom vrees ik dat we uiteindelijk weinig vooruitgang zullen zien.

Ik zou daarom graag willen dat de Commissie ons haar mening geeft over hoe ze de toekomst van deze tekst ziet.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Vliegen is de veiligste vorm van vervoer. Echter, vliegtuigongelukken met mondiale gevolgen zoals het ongeluk dat tien dagen geleden plaatsvond, of de chaos vanwege een vulkaanuitbarsting, confronteren ons met de kwestie van de gehele veiligheidsketen in de luchtvaartsector: luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, verkeersstorens, vliegtuigen, bemanning en passagiers. Er moet een sterke verbinding en open communicatie bestaan tussen al deze schakels.

Passagiers die denken aan hun eigen reis en comfort kunnen de noodzaak van beveiligingsmaatregelen niet begrijpen, hetzij soepel of streng, of de bijbehorende kosten, tenzij ze begrijpen wat een dramatische of tragische gebeurtenis als die van 11 september 2001 betekent. Een terroristische dreiging, fout van de piloot, technisch mankement, misverstand tussen de verkeersstoren en de piloot en onvoorziene weersomstandigheden zijn allemaal factoren die voorspeld moeten worden, en er moeten strikte maatregelen worden genomen om de regels naar letter en geest toe te passen.

Ik ben het eens met het aannemen van uitzonderlijke maatregelen in de reeds genoemde scenario's. Deze maatregelen moeten echter transparant zijn. Passagiers hebben recht op een veilige reis, maar ook op de waarheid. Helaas heeft de luchthavenbeveiligingssector urgente verbeteringen nodig op het gebied van communicatie en transparantie. Dit is de taak van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, die opener en transparanter moeten worden. Passagiers moeten zich op hun beurt realiseren dat de opgelegde beveiligingsmaatregelen op luchthavens en in het vliegtuig - hoe strikt deze ook mogen zijn - uiteindelijk henzelf ten goede komen.

Thomas Ulmer (PPE). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, mijnheer de commissaris, dames en heren, allereerst zou ik de heer Leichtfried hartelijk willen bedanken voor zijn uitstekende verslag. Er staan goede dingen in, en het zal een brede meerderheid krijgen.

Waar gaat het uiteindelijk om? We willen de transparantie, de consumentenbescherming, de veiligheid, de coördinatie en het kwaliteitsmanagement verbeteren. Het lijkt me echter niet verstandig om hiervoor een nieuwe instantie in het leven te roepen. Ik ben heel blij dat in het verslag de nadruk op de subsidiariteit wordt gelegd, dat moet in ieder geval zo blijven. Het is voor mij ook heel belangrijk dat we een duidelijk onderscheid

maken tussen belastingen en heffingen. Alle overheidstaken – of het nu onderzoeks- en politietaken zijn of terreurbestrijding – moeten absoluut met belastinggeld worden gefinancierd, en niet met heffingen die door de gebruiker worden betaald. Wanneer individuele lidstaten er dan een vitaal belang bij hebben om verdergaande veiligheidsmaatregelen te nemen, moeten ze dat volgens mij ook zelf betalen. Wie de veiligheid als overheidstaak uitbesteedt, moet daar ook voor betalen. Dat ligt volgens mij anders bij de kosten voor de technische of persoonlijke veiligheid, die kunnen zeker op de passagier worden afgewenteld, zolang maar duidelijk wordt aangegeven waar het geld voor bedoeld is.

Het is echter ook opmerkelijk dat de Commissie er in haar effectbeoordeling van uitgaat dat deze maatregelen ongeveer 0,1 procent van de totale prijs van het vervoer zullen kosten. Laten we dus niet al te hoog inzetten.

Ik denk dat we ook met de Bondsrepubliek Duitsland, waar ernstige bezwaren bestaan vanwege de subsidiariteit, een bruikbaar compromis kunnen sluiten. Ik hoop dat het uiteindelijke resultaat heel dicht bij ons voorstel zal liggen.

Zuzana Roithová (PPE). – (CS) Onderhavig verslag heeft mijn volle steun aangezien de transparantie van de tarieven en de aanrekening van beveiligingsheffingen er hier voor alle Europese consumenten van luchtvaartdiensten aanmerkelijk groter op wordt. Desondanks zit ik met de prangende vraag waarom er op dit belangrijke terrein geen verdergaande harmonisering tot stand wordt gebracht. Ik vrees dat de reizigers op dit moment als gevolg van de dominante positie van een aantal vliegvelden te hoge heffingen betalen, dat wil zeggen heffingen die niet overeenkomen met het geleverde niveau, noch met de snelheid en noch met de kwaliteit van de veiligheidsmaatregelen bij het inchecken.

De Commissie dient twee jaar na inwerkingtreding van deze richtlijn veel meer durf aan de dag te leggen in haar evaluatieverslag en met een voorstel te komen voor een uniforme en bindende methode voor de berekening van heffingen voor de beveiliging van de luchtvaart in de hele EU.

Ik sluit mij volledig aan bij het verzoek om strengere maatregelen als lichaamsscanners uit overheidsmiddelen te financieren en niet te laten betalen door reizigers, zeker gezien het feit dat het debat over de noodzaak ervan en ook de mogelijke ermee gepaard gaande gezondheidsrisico's nog lang niet is afgerond. En last but not least vrees ik problemen bij de interpretatie van de bepalingen ten aanzien van de vergoeding van de kosten van veiligheidsmaatregelen die niet door vliegvelden, maar direct door luchtvaartmaatschappijen worden uitgevoerd en die wél rechtstreeks in rekening gebracht mogen worden aan de reizigers. Ik vrees dat hier makkelijk misbruik van gemaakt zal kunnen worden en dat de reiziger dus te veel op zijn bord krijgen zal.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – (EN) Mevrouw de Voorzitter, de heer Leichtfried heeft gelijk. De kosten voor extra beveiliging moeten uiteindelijk worden gedekt door de lidstaten. De passagiers, en alle burgers, betalen de lidstaten tenslotte al voor hun beveiliging in het algemeen.

De staat kan niet simpelweg tegen zijn burgers zeggen dat ze precies krijgen waarvoor ze betalen. De verplichtingen van de staat gaan verder dan dat, want de staat is niet een gewone dienstverlener die uitsluitend wordt gedreven door winst. Ik herinner u aan deze eenvoudige waarheid, omdat het, ondanks dit beginsel, uiteindelijk de passagiers en niet hun staten zijn die de rekening betalen voor extra luchtvaartbeveiliging, zoals de rapporteur terecht heeft opgemerkt.

Bovendien wordt de extra beveiliging die passagiers krijgen door extra heffingen te betalen, vaak niet eens geleverd door de staat, maar door particuliere ondernemingen in onderaanneming, waarbij vaak voorbij wordt gegaan aan de passagiers en hun rechten uit hoofde van de algemene bescherming die wordt geboden door de geheimhouding rond beveiligingsaangelegenheden in het algemeen. Daar moet gewoon een einde aan komen.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, er bestaan in de EU heel verschillende regelingen voor de heffingen voor de veiligheid in de luchtvaart. Daarom vind ik het bijzonder belangrijk dat we een objectieve maatstaf aanhouden. Voor de berekening zou een combinatie van het aantal passagiers en het maximaal toegelaten totale gewicht een goed criterium zijn. Het is echter wel belangrijk dat er een concrete relatie bestaat tussen de heffing voor de veiligheid en de daadwerkelijk geleverde diensten. Het is ook belangrijk dat we definiëren wat de veiligheid in de luchtvaart is, en de passagier moet precies weten waarvoor hij betaalt. De berekening van de heffing voor de veiligheid moet transparant zijn. De informatie over de hoogte en de samenstelling van de heffing moet worden gepubliceerd. Transparantie is het motto. Daarom moeten er in ieder geval onafhankelijke toezichthouders komen, die meteen en gericht kunnen ingrijpen wanneer er concurrentievervalsing ontstaat.

Andris Piebalgs, lid van de Commissie. – (EN) Mevrouw de Voorzitter, dit debat over de beveiliging van de luchtvaart is fascinerend en laat zien dat we allemaal onze eigen ervaringen hebben op dit gebied.

In mijn geval ben ik alle kaas kwijtgeraakt die ik had willen meenemen, omdat deze *tartinable* smeerbaar was! Ik vond dat overdreven, maar geloof desalniettemin dat we in het hele systeem een verbetering teweeg hebben gebracht. Het voorstel van de Commissie gaat een stap verder, want waar beveiliging is, zijn er ook heffingen, en de eerste regel is transparantie. Het verslag en het voorstel van de Commissie versterken elkaar.

Wat betreft de vraag wie de heffingen moet innen, ben ik van mening dat subsidiariteit nog steeds de beste manier is, want het zijn tenslotte niet de lidstaten, maar de burgers die betalen. De enige vraag is of alle belastingbetalers moeten betalen, of uitsluitend belastingbetalers die ook passagier zijn.

Deze vraag is niet gemakkelijk te beantwoorden, maar ik ben van mening dat het subsidiariteitsaspect van ons voorstel in overeenstemming is met de huidige luchtvaartbeveiligingsregelingen.

Het Parlement gaat een stap verder en kijkt naar het geheel van de sector van de luchtvaartbeveiliging. We zullen zien waar dit debat toe leidt. Ik ben van mening dat de Commissie een heel fatsoenlijk voorstel heeft gedaan, en ik ben blij dat het Parlement het in grote lijnen goedkeurt en, zoals gewoonlijk, een stapje verder gaat dan het voorstel van de Commissie. Ik denk dat de timing en de reikwijdte van het voorstel juist zijn.

Jörg Leichtfried, rapporteur. – (DE) Mevrouw de Voorzitter, na zoveel lof ben ik een beetje verlegen, en daarom zal ik het kort houden. Toch wil ik deze gelegenheid benutten om de rapporteurs en de schaduwrapporteurs te bedanken, die samen hard gewerkt hebben: de heer Zasada, mevrouw Hennis-Plasschaert, mevrouw Lichtenberger en de heer Kohlíček. We hebben bijna een jaar hard gewerkt aan dit dossier. Zo moet politiek in Europa worden bedreven, en niet in de vorm van opgelegd gekrakeel voor de toeschouwers, dat laat ik aan andere collega's over.

Ten tweede wil ik een beroep doen op de Raad. De Commissie vervoer en toerisme is eigenlijk een heel vreedzame commissie, waar nuchter wordt gewerkt en inhoudelijke argumenten worden gebruikt. Daarom zijn we de Raad bij de behandeling van dit wetsontwerp werkelijk tegemoetgekomen. Van het begin af aan zijn we werkelijk heel inschikkelijk geweest, maar ik zou de Raad willen waarschuwen, maak geen slapende honden wakker. Wij zijn tot compromissen bereid, maar dan mogen we dat ook verwachten van onze tegenstander, van onze partner.

Wanneer de Raad helemaal niet bereid is om het Europees Parlement nu tegemoet te komen zal onze commissie het over een andere boeg gooien. Ik ben niet de enige die dat zo ziet, ik heb van meerdere collega's gehoord dat ze ook de kwestie van de bodyscanners heel anders aan zullen pakken wanneer de Raad niet bereid is om ons tegemoet te komen. Dan zijn wij misschien ook niet bereid om de Raad tegemoet te komen. Daar koopt niemand iets voor, en het hoeft ook niet zover te komen. Daarom doe ik een beroep op de Raad, op de lidstaten: maak een gebaar! We hebben nu het Verdrag van Lissabon. Het moet altijd van twee kanten komen, anders horen we misschien weer: *come on, let's SWIFT again!*

De Voorzitter. – Het debat is gesloten.

De stemming vindt plaats tijdens de volgende plenaire vergadering in Brussel.

Schriftelijke verklaringen (artikel 149)

Nessa Childers (S&D), schriftelijk. – (EN) De heer Leichtfried verdient lof voor een gedegen en overtuigend verslag, dat op doelmatige wijze veel van de kwesties bespreekt die in het document van de Commissie open zijn gelaten. Er zijn echter enkele kwesties die onopgelost blijven, en deze moeten na de lange sluiting van het Europese luchtruim in een nieuwe context worden bekeken. Nu de luchtvaartsector meer dan een miljard euro verlies dreigt te lijden als gevolg van de vulkanische aswolk, moet de EU snel en overtuigend handelen om de financiële klap voor de luchtvaartsector te verzachten. Alhoewel commissaris Almunia lof verdient voor zijn positieve opmerkingen over de crisis van vandaag, hebben wij als Europese afgevaardigden ook de gelegenheid om via dit verslag een sector te helpen die zojuist voor de derde keer in de laatste tien jaar op de knieën is gebracht. Dit Huis en onze collega's in de Europese Raad en de Commissie zouden moeten gaan nadenken over staatsfinanciering om de voorgestelde beveiligingskosten te dekken, vooral indien geen lage drempel voor passagiers wordt aangenomen. Deze maatregelen waren weliswaar niet populair voor de uitbraak van vorige week, maar momenteel zijn we op een punt waar elke gemiste kans om de luchtvaartsector bijstand te verlenen, wel eens fataal zou kunnen zijn.

Debora Serracchiani (S&D), schriftelijk. – (IT) Mevrouw de Voorzitter, dames en heren, ik zou de heer Leichtfried willen danken voor het uitstekende werk dat hij heeft geleverd met zijn verslag over heffingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. Onder de verschillende aspecten die behandeld worden is er een belangrijk punt, namelijk de bescherming van de consument en de rechten van passagiers.

De regels dienen duidelijk en transparant te zijn, want als luchtvaartmaatschappijen passagiers extra kosten in rekening brengen voor veiligheidsmaatregelen vind ik het terecht dat de desbetreffende informatie beschikbaar moet zijn en passagiers er niet uit eigen zak voor hoeven te betalen.

Ik vind het juist dat consumentenorganisaties moeten deelnemen aan het overleg om de reële kosten van de veiligheidsmaatregelen te kunnen controleren en die kosten te kunnen vergelijken met de prijs van het biljet. Alleen op die manier kunnen meer transparantie en informatie voor de reizigers verzekerd worden.

19. Communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (herschikking) (debat)

De Voorzitter. – Aan de orde is het verslag (A7-0030/2010) van Brian Simpson, namens de Commissie vervoer en toerisme, over het voorstel voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (herschikking) (COM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)).

Aangezien de heer Simpson verhinderd is, zal de heer El Khadraoui namens hem het woord voeren.

Saïd El Khadraoui, namens de rapporteur. – (EN) Mevrouw de Voorzitter, de voorzitter van de Commissie vervoer en toerisme, de heer Simpson, kan hier vandaag niet aanwezig zijn en heeft mij gevraagd om zijn verklaring voor te lezen.

De herschikking van de ontwikkeling van de richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet beoogt de verschillende wijzigingen die in de loop van de jaren in de richtsnoeren zijn aangebracht, samen te brengen en wijzigingen op te nemen die rekening houden met de uitbreiding van de EU naar 27 lidstaten.

Om een beetje de achtergrond van het verslag te schetsen, de richtsnoeren geven richting aan de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnet. De doelstelling is het netwerk voor 2020 geleidelijk vast te stellen door in de hele Unie op het land, op zee en in de lucht infrastructurele vervoersnetwerken te integreren.

Om terug te komen op dit verslag: het gaat strikt gesproken om een codificatie van de wetstekst, maar omdat de Commissie enkele geringe veranderingen in de bijlage heeft aangebracht, moest zij de herschikkingsprocedure gebruiken. De veranderingen in de bijlage corrigeren aanvankelijke fouten die zijn gemaakt bij de toetreding van de tien nieuwe lidstaten in 2004. De veranderingen betreffen geen bijwerking van de kaarten en evenmin worden inhoudelijke wijzigingen aangebracht.

De twee wijzigingen die de rapporteur in het verslag heeft ingevoerd, betreffen kleine aanpassingen van de overwegingen en enkele technische correcties van de kaarten. Deze zijn in overeenstemming met de wijzigingen die de Raad heeft aangebracht, en met een correctie van de richtsnoeren.

Op advies van de Commissie is zowel door de Raad als door de heer Simpson als rapporteur met steun van de Commissie vervoer en toerisme het besluit genomen om geen inhoudelijke wijzigingen in de richtsnoeren aan te brengen. De rapporteur is zich er evenwel van bewust dat de Fractie De Groenen opnieuw haar eigen amendementen heeft ingediend, die beogen de lijn tussen de stad München en de luchthaven van München bij te werken. De rapporteur herhaalt echter dat de wijzigingen die we in dit verslag aanbrengen, correcties van de tekst behelzen, maar de tekst niet bijwerken.

Het doel van deze herschikking is om alles in orde te brengen voor de werkelijke herziening van de richtsnoeren begin 2011. Het is belangrijk te zorgen voor duidelijkheid van de richtsnoeren in voorbereiding op de substantiële wijzigingen die volgend jaar zullen plaatsvinden. We kijken allemaal verlangend uit naar de echte herziening van de richtsnoeren en de kans om het trans-Europees vervoersnet verder te ontwikkelen, maar we moeten de huidige wetgeving eerst op orde brengen om dat stadium te bereiken, en dat is wat we hier hebben gedaan.

Andris Piebalgs, *lid van de Commissie*. – (EN) Mevrouw de Voorzitter, ik ben de spreker en de rapporteur heel dankbaar. Dit is precies wat we zochten, en daarom heb ik op dit punt niets toe te voegen, want ik denk dat het precies beschrijft waar het om gaat.

Ik zal me alleen richten op deze maatregelherziening, hoe wij daartegenover staan, want het is belangrijk te zien wat de procedure is. De Commissie is op basis van het Groenboek van april 2009 een openbare raadpleging begonnen die meer dan driehonderd antwoorden heeft opgeleverd, en zij heeft zes groepen van deskundigen opgezet, die helpen om de resultaten van de raadpleging te verwerken in een nieuw beleidsvoorstel.

Op zeer korte termijn zal er een voorstel aan het college komen, een document waarin de methodologie zal worden beschreven voor de vaststelling van het nieuwe trans-Europees vervoersnet. We verwachten dat dit op 5 mei aan het college kan worden gepresenteerd.

Daarna zal deze methodologie zeker aan dit Huis en de Raad worden gepresenteerd. De Commissie zal zich dan gaan bezighouden met de voorbereiding van de voorstellen voor het nieuwe trans-Europees vervoersnet en zijn financiering.

Wij verwachten dus dat we dit in de eerste helft van 2011 in het college zullen kunnen vaststellen. Ik ben het Parlement dus heel dankbaar dat het begrijpt dat slechts geringe veranderingen nodig zijn, en ik kijk ernaar uit om in de komende maanden met u een heel breed en sterk debat te voeren over nieuwe contouren voor het trans-Europees vervoersnet.

Sergio Paolo Francesco Silvestris, *namens de PPE-Fractie*. – (IT) Mevrouw de Voorzitter, mijnheer de commissaris, dames en heren, ik wil de collega's danken die door de aanwijzingen van de rapporteur en de schaduwrapporteurs op te volgen het mogelijk hebben gemaakt de parlementaire behandeling van dit dossier snel af te ronden. Zij hebben afgezien van het indienen van amendementen die inhoudelijk wel aanvaardbaar waren, maar een obstakel zouden hebben gevormd voor de goedkeuring van dit codificeringsvoorstel.

Nu kunnen we aan de Commissie de basis geven voor de programmering van de TEN-T voor de komende tien jaar. Om een snelle behandeling van dit dossier mogelijk te maken hebben de rapporteurs vanaf het begin ervan afgezien amendementen in te dienen die niet overeengekomen waren met de Raad. De Commissie vervoer en toerisme heeft de technische wijzigingen goedgekeurd die de juridische diensten van het Parlement en de Raad hadden bestudeerd. De Raad heeft vervolgens laten weten de behandeling in eerste lezing te kunnen afronden, indien wij in overeenstemming met deze gedragslijn stemmen. Dat lijkt me volledig aanvaardbaar.

De weinige wijzigingen die de Commissie vervoer en toerisme heeft voorgesteld houden rekening met dit doel. Het zijn steekhoudende en nuttige voorstellen teneinde een samenhangende en correcte eindtekst te kunnen goedkeuren. Daarom steun ik die amendementen, terwijl het amendement van de Fractie De Groenen/Vrije Europese Alliantie mij op dit moment misplaatst lijkt. Het is trouwens tijdens de stemming in de Commissie vervoer en toerisme verworpen.

Dat amendement over de aanpassing van een kaart van de luchthaven van München is evenwel qua strekking aanvaardbaar en het kan opnieuw worden ingediend bij de inhoudelijke herziening van de TEN-T. Die kan nog voor de zomer plaatsvinden, aangezien de werkzaamheden van de Europese Commissie snel voortgang boeken.

Silvia-Adriana Țicău, *namens de S&D-Fractie*. – (RO) Met dit technische document kan Bijlage I worden geactualiseerd door het opnemen van de kaarten van alle lidstaten, en kan de beoogde uiterste termijn gewijzigd worden in 2020. Het meer uitgebreide debat over de actualisering van de lijst TEN-T-projecten is ingeroosterd voor het einde van dit jaar. Deze lijst zou de ontwikkeling van de maritieme corridors van de Zwarte Zee moeten bevatten, en wegverbindingen met de Republiek Moldavië en Oekraïne. Daarnaast moeten de huidige prioritaire projecten 6 en 17 worden verlengd, zodat de hoge snelheidslijn Boekarest en Constanța kan bereiken.

De eruptie van de vulkaan in IJsland heeft de zwakte van het Europese transportsysteem blootgelegd. De Europese Unie zou een efficiënt systeem moeten hebben voor het omleiden van passagiers via andere vormen van transport. De ontwikkeling van een trans-Europees transportnetwerk wordt absoluut cruciaal, zodat de hoofdsteden van de lidstaten en andere grote steden in de EU via hoge snelheidslijnen worden verbonden. Een ander aspect dat steeds belangrijker wordt is de ontwikkeling van transport via de binnenvaartroutes en de Europese maritieme corridors.

Eva Lichtenberger, *namens de Verts/ALE-Fractie*. – (DE) Mevrouw de Voorzitter, de plenaire vergadering behandelt de trans-Europese vervoersnetten, en zou er nog meer aandacht aan moeten besteden. Dit is een herschikking, en een aantal collega's, zoals de heer Silvestris, waren verbaasd dat de Groenen amendementen hebben ingediend, en voorstellen om de lijst van de trans-Europese vervoersnetten, en alles wat daarbij hoort, te veranderen.

U mag niet vergeten dat ons voorstel over een speciaal geval gaat. De betrokken lidstaat heeft zelf gezegd dat dit deel van de trans-Europese vervoersnetten slechts een invalsweg is, en dus niet meer relevant is. We hebben het over dit beroemde vluchtraject – nu begin ik al te praten als de heer Stoiber, het lijkt wel besmettelijk te zijn, dat is heel gevaarlijk – dat we niet meer willen bouwen, het zou eigenlijk een invalsweg naar de luchthaven van München zijn geworden. Daarom hebben wij dit amendement ingediend.

Al met al ben ik echter van mening dat we de herziening van de trans-Europese vervoersnetten heel serieus moeten aanpakken. Er is één punt dat we niet over het hoofd mogen zien, en dat ik erg belangrijk vind. Een Nederlander heeft onderzoek verricht dat voor het toekomstige debat volgens mij heel relevant is, en zodra de commissaris zelf in de zaal is zal ik hem met plezier een exemplaar overhandigen. Daaruit blijkt dat de kosten voor een groot project – en het zijn heel vaak grote projecten – gemiddeld 45 procent te laag worden geschat, terwijl de baten altijd wordt overschat, anders krijg je zo'n project er niet door. Dat betekent dat we de calculatie van de kosten van de trans-Europese projecten nog eens moeten overdoen, en dat is ook mijn verzoek aan u. Wij zijn de burgers heldere en goede informatie verschuldigd.

Jaroslav Paška, *namens de EFD-Fractie*. – (SK) De ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet is een belangrijke stap voor de verbetering van de vervoersverbindingen voor woongebieden en industriegebieden binnen Europa.

Terwijl de wegen en spoorwegen in Noord-, West- en Zuid-Europa eindigen bij havens, hebben ze in het oosten een enorm potentieel om doorgetrokken te worden door heel Azië tot aan de kust van de Stille Oceaan.

Aziatische landen als China, Japan en India beleven op het moment een aanzienlijke economische groei en zijn belangrijke handelspartners aan het worden voor Europese bedrijven. Daarom is het noodzakelijk om niet alleen aan een intern Europees vervoersnet te werken, maar ook vervoersverbindingen te openen naar het oosten.

De breedspoorweg vanuit Vladivostok loopt tenslotte door tot achter de grenzen van de EU, tot aan Čierna nad Tisou. Er is een plan gemaakt om deze spoorweg te verlengen tot aan Wenen, aan te laten sluiten op de Donau, op de havens en natuurlijk op het Europese vervoersnet.

Naar mijn mening is het erg belangrijk om dit soort projecten ook in de toekomst aanzienlijk te ondersteunen. Ik dank u.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, ik vind fractieloos toch een mooier woord. Dit debat gaat slechts over een herschikking van de richtsnoeren, maar toch wil ik van deze gelegenheid gebruik maken om op een project te wijzen waar we in Oostenrijk heel veel moeite mee hebben. De Brenner-basistunnel is een onderdeel van de as voor hogesnelheidstreinen van Berlijn naar Palermo en van het programma voor de trans-Europese vervoersnetten. De tunnel verloopt van Innsbruck naar Bozen.

Op dit moment lijkt het er echter op dat de EU Oostenrijk, Tirol, Noord-Italië en ook Zuid-Duitsland in de steek laat. Het gevaar bestaat dat de tunnel een miljardengraf wordt. De in 2002 geraamde kosten van 4,5 miljard euro zijn allang overschreden, en deskundigen verwachten dat het project uiteindelijk ongeveer 16 miljard euro zal kosten. Bovendien is de financiering nog steeds niet rond. In principe moet het project ten dele door de betrokken lidstaten en ten dele door de EU worden gefinancierd, maar de EU is niet bereid om een juridisch bindende toezegging te doen voor de periode na 2013, en laat de genoemde landen dus in de steek.

Dat is echter nog niet alles. De capaciteit van de tunnel kan natuurlijk alleen maar volledig worden benut wanneer de nodige aanvoertrajecten aangelegd worden. Die trajecten lopen van München in het noorden tot Verona in het zuiden, maar het is nog helemaal niet duidelijk hoe dit aan de Italiaanse kant wordt gefinancierd. Daarom doe ik een beroep op u. Het is ondenkbaar dat de TEN-projecten al worden opgestart, maar de planning ontoereikend is, en de betrokken lidstaten dan het kind van de rekening worden. De EU moet minstens vijftig procent van de kosten voor haar rekening nemen, dat moet snel officieel worden toegezegd, en de planning moet snel worden voortgezet.

Werner Kuhn (PPE). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, mijnheer de commissaris, dames en heren, deze richtsnoeren voor de ontwikkeling van de trans-Europese vervoersnetten klinken nogal technisch, maar de rapporteur, de heer Simpson, heeft er al op gewezen dat ze natuurlijk van existentieel belang zijn voor de toekomstige economische ontwikkeling van Europa.

Verkeerswegen zijn de aderen van de economie, daarover zijn we het allemaal eens. We stellen keer op keer vast dat Europa als centrum van de handel en de economie zich moet meten met de grote concurrenten in Amerika en in Zuidoost-Azië. Daarom moeten we de trans-Europese vervoersnetten uitbreiden, om het binnenlands vervoer op de interne markt te bevorderen, maar natuurlijk ook om de exportcapaciteit van Europa te vergroten.

Het is de taak van deze aderen oorsprongsverkeer op te nemen, en er bestemmingsverkeer van te maken, het uiteindelijk om te leiden naar waar de klanten zich bevinden. We bouwen deze grote verkeersassen natuurlijk om ons grondgebied toegankelijk te maken, en zo de economische ontwikkeling mogelijk te maken, dat mogen we zeker niet uit het oog verliezen, daar gaat het om. Europa is een continent met een lange kustlijn en veel grote havens, en die havens moeten met elkaar verbonden worden. Daarom is de mobiliteit essentieel. We mogen echter niet alleen maar aan *just-in-time* denken, we moeten ook aan de kosten denken, en aan de gevolgen voor het milieu. Dat wordt al belangrijker.

We hebben voor de spoorwegen, voor de wegen en voor de binnenvaart nu al een noord-zuidverbinding en een oost-westverbinding. De grote vraag is: kunnen we daar een werkelijk netwerk van maken? Er bestaan namelijk knelpunten, die we moeten wegwerken. Er spelen nog andere factoren een rol. We moeten de langste trans-Europese as – van Palermo naar Berlijn – nog verlengen via Rostock naar Scandinavië. Dat mogen we niet uit het oog verliezen.

(Spreker wordt door de Voorzitter onderbroken)

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Mevrouw de Voorzitter, de tekst waar we vandaag mee bezig zijn is een actualisering en een voortzetting van de procedure voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet. Hij bereidt ons voor op de definitieve start van de voorlaatste en laatste fases van de herziening in een Europa van 27 dat rijker en ruimtelijk gezien complexer is, en nieuwe en innovatieve behoeften kent.

Het Uitvoerend Agentschap voor het trans-Europees vervoersnetwerk werkt reeds naar bijna volledig vermogen. Bijna alle coördinatoren van de corridors zijn bekend en we verwachten dat ze dat binnenkort allemaal zijn zodat ze de corridors die we nodig hebben, kunnen gaan promoten.

Onze bureaus, vooral in het Middellandse-Zeegebied, hebben enorme verwachtingen van deze en hun eigen netwerken en we wachten daarom met spanning op de mededeling die de Commissie ons heeft beloofd wat betreft de methodologie. Daarmee zullen de consultatie en de debatten zijn afgerond alvorens te beginnen aan een van de meest opwindende klussen van de Commissie vervoer en toerisme.

Het netwerk van mobiliteit en cohesie wordt werkelijkheid en zal voor het eerst op een geïntegreerde en dynamische manier de gemeenschappelijke ruimte van de EU-27 verbinden. Essentiële knooppunten – havens, vliegvelden en logistieke knooppunten worden vastgesteld waarmee grenzen worden geslecht. Ook zal onder andere – en staat u mij toe dit te noemen – de historische barrière van de Pyreneeën doormidden worden gebroken door een diepe tunnel. Hiermee komt er een plan voor de toekomst van het Europa van de 21^e eeuw dat zo overtuigend zal zijn dat de noodzakelijke financiering ervoor gevonden zal worden.

Dit is onze uitdaging. Vandaag zullen we ons echter bescheiden opstellen en ons slechts beperken tot het goedkeuren van dit polijstwerk aan de wetgeving, waarvoor ik onze voorzitter, de heer Simpson, wil bedanken.

Michael Cramer (Verts/ALE). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, dames en heren, de Transrapid hoort helemaal niet thuis in deze richtsnoeren, hij past niet in het Europese landschap. Hij reduceert het aantal systemen niet, hij verhoogt het. We geven miljarden uit om één enkel systeem op te bouwen, en hier worden op het nationale niveau miljarden uitgegeven om het tegendeel te bereiken. Dat is onaanvaardbaar!

Het Europees Parlement had tegen de Transrapid gestemd, maar die dook in 1996 plotseling toch weer op als project tussen Berlijn en Hamburg. En plotseling was hij weer weg, en niemand begreep waarom. En even plotseling verscheen in 2004 de Transrapid-verbinding tussen de luchthaven en het centraal station van München. Dat project is toen in Duitsland gestopt, met algemene stemmen, ook van de regering van de deelstaat Beieren. Niemand wil het meer. Daarom mag het toch niet meer in deze richtsnoeren staan?

De vroegere minister-president van Beieren, Edmund Stoiber, is na zijn aftreden gevraagd om de bureaucratie in Europa aan te pakken, dat is zijn taak. Nu moet hij dus beslissen dat deze Transrapid in deze richtsnoeren niet thuis hoort. Daarvan moeten we allemaal nota nemen. Deze Transrapid moet weg! Het was een mooi project voor de wetenschap, maar het hoort niet thuis in Europa. Hier is het een *fremdkörper*, en ook in deze richtsnoeren is het dat.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, ik zou van deze gelegenheid gebruik willen maken om de rapporteur, de heer Simpson, te feliciteren. Ik vind het jammer dat hij vandaag niet hier kan zijn, maar het zal ook zo wel lukken. Ik zou hem met name willen feliciteren omdat hij voorstelt om bij deze richtsnoeren de dingen min of meer bij het oude te laten. Er bestaat namelijk één heel belangrijk principe: de Europese wetgever moet betrouwbaar en voorspelbaar zijn. Dat is op deze manier zeker het geval.

Ten tweede wil ik er nog op wijzen dat we ook moeten overwegen wat we de volgende keer doen wanneer we beslissen welk project in het TEN-systeem thuis hoort, en welk niet. We kunnen de discussie op de oude leest voortzetten. Sommige collega's tonen met waterdichte argumenten aan dat een laars met een eiland moet worden verbonden. Andere zeggen dat dit hier helemaal niet thuis hoort. Dat is echter een verkeerde aanpak. We moeten bekijken wat voor de Europese Unie en voor de Europese belastingbetaler meer oplevert, en de steun levert het meeste op wanneer de lidstaten al aan de slag zijn gegaan. Die projecten worden namelijk echt voltooid. Dan blijft het niet bij fraaie TEN-plannen, die toch nooit worden uitgevoerd. Dan profiteren de Europese burgers, de passagiers en ook de lidstaten die hun best doen om het verkeer van de weg naar het spoor over te hevelen.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, het is wel duidelijk dat de corridor tussen de Oostzee en de Adriatische zee door de samenwerking met de landen in Oost-Europa en de integratie van Centraal-Europa nu weer even belangrijk wordt als voor het verval van de Donau-monarchie. De EU heeft het belang van de as tussen de Baltische regio en de Adriatische regio al bevestigd door prioriteit te geven aan het noordelijk deel ervan tussen Gdansk en Tsjechië. Daarom zou het echter des te belangrijker zijn dat we diezelfde prioriteit nu ook geven aan de verdere ontwikkeling van het zuidelijke deel van de as via de Oostenrijkse Südbahn naar Italië.

Via dat net wordt ongeveer de helft van alle goederen en personen vervoerd, maar daarin bevindt zich een gevaarlijk knelpunt, en dat moeten we aanpakken. Deze hindernis kunnen we alleen maar uit de weg ruimen door de zogenaamde Koralm-tunnel te bouwen.

De burgers die aan de transitroutes wonen, betalen een hoge prijs, een stijgende prijs, voor de toename van het verkeer, dat weten we allemaal. De enige manier om het verkeer van de weg over te hevelen naar het spoor is het bouwen van een complete corridor naar het zuiden. Er is in Oostenrijk geen enkel ander infrastructuurproject waarmee dat zo goed zou kunnen worden bereikt.

Elena Băsescu (PPE). – (RO) Nu het luchtverkeer in Europa ernstig is verstoord door de vulkaanuitbarsting in IJsland wordt duidelijker dan ooit dat het nodig is om pan-Europese transportnetwerken te ontwikkelen.

De Europese Unie moet met name steun verlenen aan de ontwikkeling van de transportinfrastructuur en de verbindingen met de belangrijkste Europese transportroutes, in de landen die in de afgelopen jaren lid zijn geworden van de EU. Er lopen drie pan-Europese corridors over het grondgebied van Roemenië, namelijk 4, 7 en 9, die alle nauw verbonden zijn met de Zwarte-Zeehaven van Constanța. Naar mijn mening moet er in het bijzonder aandacht worden besteed aan corridor 7.

De Donau is onderdeel van de trans-Europese hoofdtransportroute via het water, via de Rijn, de Main en de Donau. Deze verbindt de Noordzee met de Zwarte Zee via de havens van Rotterdam en Constanța. Dit kan een goede transportruggengraat voor Europa zijn. Er moet echter worden samengewerkt om het profiel van deze transportcorridors zo snel mogelijk te verbeteren.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, het is waar dat de trans-Europese vervoersnetten nuttig zijn voor het verkeer in Europa. We zouden ook kunnen zeggen dat het verkeer werkelijk de ruggengraat van de hele Europese interne markt is, en die is tenslotte een hoofddoel van ons Europees beleid. Daarom moeten we heel goed in de gaten houden of alle corridors werkelijk ontwikkeld worden, waar geld nodig is, en waarop de EU zich moet concentreren.

Er staan natuurlijk altijd nationale belangen op het spel, dat hebben we net al gemerkt. De één heeft het over de Donau, de ander over Zuid-Europa, en weer een ander over de Brenner-basistunnel. Er lopen verkeersassen door heel Europa, maar we moeten ze ontwikkelen, zodat we goederen en passagiers van A naar B kunnen

vervoeren. Dat is onze taak. Uiteraard kijkt iedereen, zoals gezegd, naar zijn eigen regio. We moeten knelpunten wegwerken, en vooral voor alle vervoersmiddelen een goed functionerend net opbouwen. Dat is wat we vandaag bespreken.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Mevrouw de Voorzitter, er is vandaag ook gesproken over de Brenner-basistunnel, en over het nieuwe spoorwegtracé van München naar Verona. Op dit moment wordt er op dit traject ongeveer vijftig miljoen ton vracht over de weg vervoerd, en daarom is die tunnel dringend nodig. Er is vandaag in deze zaal echter ook al gezegd dat de financiering aan beide kanten van de Brenner – in Oostenrijk en in Italië – moeilijk ligt. In Italië kan dat echter eenvoudig worden opgelost door de inkomsten uit de tolheffing van de weg, van de Brenner-snelweg, te gebruiken om het spoorwegtracé te financieren, door de exploitatievergunning voor de Brenner-snelweg niet aan een particuliereieder te gunnen, zoals Europa dat op dit moment eist, maar de Italiaanse staat de mogelijkheid te geven om die vergunning nog minstens vijftig jaar in eigen hand te houden. Anders is deze kruisfinanciering niet mogelijk, en wordt het TEN-traject op Italiaans grondgebied hoogstwaarschijnlijk dus ook niet ontwikkeld.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Mevrouw de Voorzitter, het Parlement zal overgaan tot de goedkeuring van de herschikking van een trans-Europees vervoersnet en ik zou graag willen dat de Commissie op een zo concreet mogelijke wijze vertelde wanneer we toegang zullen krijgen tot de mededeling over de methodologie.

Zoals u weet, mijnheer de commissaris, gaat het om een van de prioriteiten van het Spaanse voorzitterschap en we zijn inmiddels halverwege. Daarom zou ik graag zo concreet mogelijk vernemen wanneer we over deze tekst kunnen beschikken aangezien het Parlement de herschikking reeds gaat goedkeuren en daarom vrij is om deze nieuwe tekst te onderzoeken.

Andris Piebalgs, lid van de Commissie. – (EN) Mevrouw de Voorzitter, ik wil de Commissie vervoer en toerisme nogmaals bedanken voor haar steun voor deze technische herschikking en ik hoop dat de stemming in de plenaire vergadering deze steun zal bevestigen.

Het debat van vandaag was een debat op bredere schaal en zal helpen om een methodologie voor te stellen. Vicevoorzitter Kallas van de Commissie zal het voorstel op 5 mei naar het college zenden. Het heeft even geduurd, want deze nieuwe Commissie is nog niet zo lang geleden aangetreden en het duurt even voordat het nieuwe college voorstellen heeft voorbereid.

Wat ik van dit debat zal meenemen, is dat er in dit Huis grote steun is voor het trans-Europees netwerkbeleid. Ik denk dat het heel moeilijk is om over Europa te spreken zonder een onderlinge goed verbonden infrastructuur, in het vervoer of op het gebied van de energie of telecommunicatie. Ik denk dat dit debat ons zal helpen om ons voorstel voor een methodologie vorm te geven, wat in wezen betekent dat de Commissie vervoer en toerisme de kans krijgt om zich erover uit te spreken, als alles goed gaat in mei.

Saïd El Khadraoui, namens de rapporteur. – (EN) Mevrouw de Voorzitter, ik wil even de collega's bedanken die hebben bijgedragen aan het debat van vandaag, en ik herhaal mijn punt dat we proberen om in het verleden gemaakte fouten te herstellen en geen inhoudelijke wijzigingen proberen aan te brengen.

Dat laatste komt later bij de echte herziening van de richtsnoeren, en natuurlijk kijken we uit naar dat debat. De rapporteur, de heer Simpson, en ikzelf als coördinator van mijn fractie zullen daarom mijn eigen politieke fractie instrueren om tegen het amendement te stemmen dat is ingediend door de Fractie De Groenen. Wij hopen dat de andere fracties ons hierin zullen kunnen steunen.

De Voorzitter. – Het debat is gesloten.

De stemming vindt plaats tijdens de volgende plenaire vergadering in Brussel.

20. Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 (debat)

De Voorzitter. – Aan de orde is het verslag (A7-0114/2010) van Peter van Dalen, namens de Commissie vervoer en toerisme, over strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 (COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)).

Peter van Dalen, rapporteur. – Voorzitter, er valt over het Europese vervoersbeleid ontzettend veel te zeggen. Ik ga dat niet doen, ik zal me concentreren op een paar speerpunten en een paar hoofdlijnen.

In de eerste plaats is er het belang van de sector. 80 procent van de wereldhandel verloopt over zee en in die mondiale markt is het aandeel van de Europese vloot 41 procent. Binnen de Europese markt wordt 40 procent van alle goederen vervoerd door zeeschepen. Het gaat hier dus over een economisch cruciale sector die te maken heeft met een mondiale concurrentie. Wanneer je je dat realiseert, volgt eigenlijk vanzelf het tweede speerpunt, namelijk concurrentie.

We weten dat over de wereld vele landen op uiteenlopende manieren hun zeevloot ondersteunen. Zouden we dat in Europa nalaten, dan vlaggen in enkele jaren al onze schepen uit naar bijvoorbeeld Hongkong of Singapore. Dat zou niet alleen voor de vloot nadelig zijn maar, meer nog, de totale maritieme cluster zou een dreun krijgen. Werkgelegenheid aan de wal, bij banken, scheepswerven, verzekeringsmaatschappijen, logistieke bedrijven, opleidings- en onderwijsinstellingen, bedrijven actief op het gebied van innovatie en verbetering van milieuprestatie zouden bij vertrek van onze vloot een onoverkomelijke klap krijgen.

Vanwege deze beide speerpunten roept mijn verslag de lidstaten op hun vlag te blijven stimuleren. Het gaat om het verlenen van fiscale faciliteiten, zoals een tonnagelastingsysteem voor schepen en fiscale voordelen voor zeevarenden en reders. Alleen zo kunnen én de sector én de maritieme clusters ook op langere termijn in Europa van betekenis blijven.

Ik heb in dit verband wel een vraag aan de commissaris: wanneer komt de Europese Commissie met regels voor staatssteun aan zeehavens? Dat voorstel zou in het najaar komen, maar ik weet niet in welk jaar dat najaar ligt. Voor mij is van belang dat steun transparant wordt verleend en dat een goede verantwoording wordt afgelegd. We moeten niet beginnen aan steun voor stilliggende terminals, net zo min als voor havens die geografisch zeer nabij de havens van derde landen liggen. Dat is in beide gevallen het geven van vitaminepreparaten aan een dood paard.

In deze context een opmerking van mijn kant over paragraaf 5 van de ontwerp-resolutie waarbij in de Engelstalige tekst wordt gesproken over *flags of convenience*. Ik vind dat een verkeerd begrip en had hier liever de enig juiste term gelezen, namelijk *substandard* schepen. Wat we immers niet willen zijn vlaggen en schepen die de minimumnormen op het gebied van veiligheid en sociale normen ontduiken. Het gaat om de kwaliteit van de vlag en de zogenaamde goedkope vlag is zeker niet automatisch *flag of convenience*.

Ten slotte een belangrijk speerpunt, namelijk het aantrekkelijk maken van de maritieme sector voor de jeugd. In Europa rukt de vergrijzing op en er moet voor de jeugd extra veel gedaan worden. Er kan niet vroeg genoeg worden begonnen met voorlichting over de maritieme sector en over de zeevaart en het deed me deugd te vernemen dat redersorganisaties al op basisscholen aan de slag gaan om jongeren te informeren over het werken op zee.

Tot zover in deze eerste ronde enkele speerpunten van mijn kant en ik zal straks graag ingaan op wat de collega's en de commissaris nog in te brengen hebben als ik het slotwoord kan spreken.

VOORZITTER: LIBOR ROUČEK

Ondervoorzitter

Andris Piebalgs, *lid van de Commissie*. – (EN) Mijnheer de Voorzitter, ik wil allereerst de rapporteur bedanken voor zijn uitstekende werk aan deze politiek zeer belangrijke kwestie.

De zeevervoerstrategie tot 2018 is veel gebruikt in de voorbereiding van de "Europa 2020"-strategie van de Commissie, en de procedure voor een nieuw witboek over vervoer is in aantocht. We kunnen zien dat deze vervoerstrategie aan het front van grote strategische ontwikkelingen in Europa staat.

De scheepvaart is een van de sterke punten van Europa, en het is vanzelfsprekend dat we proberen munt te slaan uit wat we in het verleden hebben opgebouwd, maar het is ook belangrijk om naar de toekomst te kijken. Ons hoofddoel is de houdbaarheid en de prestaties van de Europese scheepvaart op de lange termijn te waarborgen en verder te vergroten. Dit betekent efficiënte, veilige, zekere en milieuvriendelijke zeevervoersdiensten. Het zeevervoer zorgt in Europa voor banen van hoge kwaliteit en voedt het onderzoek en de Europese industriële vernieuwing.

We hebben ook ambitieuze milieudoelstellingen, en de Commissie heeft altijd de noodzaak van mondiale oplossingen benadrukt, vooral voor de reductie van broeikasgassen.

Het belangrijkste werk aan de strategie is vóór de economische crisis verricht. Ook in het licht van de economische neergang, is de strategie nog steeds steekhoudend. In dit verband moet de nadruk liggen op

het behoud en de verbetering van de internationale orde. We hebben te maken met bedreigingen zoals protectionisme, oneerlijke concurrentie, schepen die niet aan de normen voldoen, of piraterij. We moeten betere antwoorden vinden op deze problemen, en wel door middel van een dialoog met onze grote handelspartners.

Ik verwelkom de conclusies die de Commissie vervoer en toerisme heeft getrokken, alsook het gepresenteerde verslag, en ik kan u verzekeren dat veel van de punten al door de Commissie worden aangepakt in verschillende activiteiten om de strategie ten uitvoer te leggen, zoals het voorstel voor een richtlijn betreffende meldingsformaliteiten voor schepen, een belangrijk element van de Europese maritieme ruimte zonder grenzen.

De diensten van de Commissie zijn ook begonnen met het werk aan een sociale agenda voor het zeevervoer en aan het Europees initiatief e-Maritiem, die de Commissie beide in 2011 van plan is te presenteren.

Ik wil graag ook reageren op het punt over richtsnoeren voor staatssteun voor de scheepvaart in 2010. Aan de ene kant zullen de richtsnoeren van 2004 niet “verlopen” in 2011, ook al heeft de Commissie gezegd dat ze “binnen zeven jaar zullen worden herzien”. Aan de andere kant vraagt de huidige crisis, met haar ernstige gevolgen voor de scheepvaart, om een zeer behoedzame aanpak.

Wat betreft de specifieke maatregelen, bereiden we momenteel een gedetailleerd stappenplan voor de tenuitvoerlegging van deze strategie voor, die we deze zomer van plan zijn om te publiceren.

Georgios Koumoutsakos namens de PPE-Fractie. – (EL) Voorzitter, de toespraak van de commissaris is door mij zeer goed ontvangen en ik heb er met grote interesse naar geluisterd, aangezien de scheepvaart inderdaad een bijzonder belangrijke – ik zou zeggen een vitale – sector voor de Europese economie is.

De Europese Unie heeft er alle redenen toe om voor zichzelf de hoofdrol te behouden die zij in deze financiële sector speelt en uiteraard ook het niveau van het zeevervoer hoog te houden. Voorzitter, collega's, dit is dus de uitdaging: wij moeten de hoofdrol die wij spelen in de wereldwijde scheepvaartmarkt behouden en daarvoor hebben wij een effectieve en gecoördineerde strategie nodig voor wat betreft het zeevervoer.

Het verslag waar wij het vandaag over hebben en dat met een overweldigende meerderheid van stemmen door de bevoegde commissie werd aangenomen, is een gedegen verslag dat de juiste richting uitgaat. Ik denk dat de tekst zoals die er nu uitziet – zonder veranderingen en amendementen – geheel tegemoet komt aan de noodzaak om een bepaalde vaste koers te varen in de richting die ik eerder aangaf.

Natuurlijk is het zo dat in deze tijd de scheepvaart met grote uitdagingen te maken heeft, evenals met een uitdaging van buitenaf. De eerste uitdaging is de noodzaak tot het opvoeren van de concurrentie. Het staat vast dat vrije concurrentie de zuurstof is voor de scheepvaart. Tegelijkertijd is het echter vaak zo dat overheidssteun noodzakelijk blijkt, omdat we te maken hebben met dikwijls oneerlijke concurrentie uit derde landen.

Conclusie: overheidssteun dient te blijven bestaan aangezien die heeft bijgedragen aan het behoud van het concurrentievermogen van de Europese scheepvaart, maar ook aan het behoud van de economie van de lidstaten. Een tweede uitdaging waar wij mee te maken hebben, betreft de noodzaak tot steun voor en verbetering van beroepsopleidingen voor arbeidskrachten in de scheepvaartsector. Er is namelijk sprake van een belangrijke vermindering van het aantal jongeren dat het vak binnenstroomt, en er is ook een tekort aan goed opgeleid zeevarend personeel.

Er is dus een nieuw dynamisch beleid nodig. We moeten deze twee sectoren absoluut aanpakken en ik denk dat het verslag de juiste richting uitgaat.

Knut Fleckenstein, namens de S&D-Fractie. – (DE) Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de commissaris, dames en heren, allereerst moet ik zeggen dat we heel blij zijn dat er in de EU een strategie voor het zeevervoer komt, al moeten we nog even wachten voor we kunnen stemmen. We gaan ervan uit dat de inhoud van dit verslag ook in het verslag over de toekomst van het vervoer en vervolgens in het witboek terecht komt.

De Europese strategie voor het zeevervoer tot 2018 bevat onze randvoorwaarden om de maritieme sector in Europa sterker te maken in de internationale concurrentie. We hebben daarin ten eerste bepaald dat we deze randvoorwaarden willen baseren op ecologische criteria, en ten tweede dat we overal ter wereld de hand willen houden aan redelijke sociale normen voor een kwalitatief hoogwaardige scheepvaart.

Ik zou op drie punten even willen ingaan. Ten eerste is de scheepvaart een milieuvriendelijke sector. Daarom willen wij ervoor zorgen dat deze sector in staat blijft om een bijdrage te leveren aan de strijd tegen de klimaatverandering. Ik ben absoluut voor stimulansen zoals groene havens, al besluiten wij vandaag niets, maar het aan de Commissie en de Raad overlaten om te beoordelen wat in dat opzicht mogelijk is.

Ten tweede moeten we de internationale concurrentiepositie van deze sector – ook vergeleken met andere vervoersmiddelen - handhaven, en dat is volgens mij even belangrijk. Daarom moet de Commissie uitgaande van ons voorstel nogmaals een effectbeoordeling verrichten over de zwavelemissiebeheersgebieden Noordzee en Oostzee. Wanneer we meer willen bereiken dan anderen moeten we namelijk de internationale concurrentie in de gaten houden, maar ook verhinderen dat de containers eventueel weer over de weg worden vervoerd, want dat zou contraproductief zijn.

Ten derde zou ik een punt willen noemen waaraan ik bijzonder veel waarde hecht: bij de planning van de TEN-netwerken moet rekening worden gehouden met de grote Europese zeehavens. Dat is voor ons van het grootste belang, omdat de zeehavens belangrijke knooppunten in de transportketens zijn, en ze kunnen hun taak alleen maar efficiënt verrichten wanneer we het intermodaal vervoer vereenvoudigen en bevorderen.

Ik zou nog allerlei punten kunnen noemen. Mijnheer van Dalen, gefeliciteerd met uw goede verslag! We hebben er allemaal een beetje aan meegewerkt, en ik hoop dat u er begrip voor heeft dat we dit goede verslag niet slechter willen maken door uw amendementen aan te nemen.

Jean-Paul Besset, *namens de Verts/ALE-Fractie.* – (FR) Mijnheer de Voorzitter, de Fractie De Groenen/Vrije Europese Alliantie staat volledig achter het verslag en de aanbevelingen van de heer van Dalen. Dit is een evenwichtige tekst, die het resultaat is van de nauwe samenwerking die hij tussen de verschillende fracties tot stand heeft weten te brengen.

We staan achter dit verslag omdat het helder de belangrijkste uitdagingen op het gebied van het zeevervoer van de Europese Unie in kaart brengt, namelijk een forse toename van het zeevervoer, zowel binnen als buiten de Unie, zonder dat dit ten koste mag gaan van het milieu of van sociale kwesties. Deze tekst past goed binnen de benadering die wij graag op alle beleidsterreinen toegepast zouden willen zien: een benadering die gericht is op duurzame ontwikkeling. Het verslag geeft positieve wegen aan waarlangs het zeevervoer zich tussen nu en 2018 onder optimale voorwaarden kan ontwikkelen.

Wij stemmen met name in met het belang van de bestrijding van het misbruik van goedkope vlaggen en van schepen die niet voldoen aan de minimumnormen op het gebied van veiligheid en sociale normen. Ook stemmen wij in met het belang dat gehecht wordt aan de bescherming tegen piraterij. Wij stemmen in met de ontwikkeling van een beleid in de context van een gemeenschappelijke Europese zee, en met het pleidooi om aandacht te besteden aan de multimodale verbindingen van de Europese zeehavens met het binnenland. Wij stemmen in met een vereenvoudiging van de administratieve procedures voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap. Wij stemmen in met het pleidooi voor het stimuleren van maritieme beroepen en levenslang leren voor deze beroepen. En tot slot stemmen wij in met de prioriteit die aan milieuvraagstukken gegeven wordt.

Over de hele linie kan alles wat in onze ogen bijdraagt aan het versterken van de concurrentiepositie van het zeevervoer ten opzichte van het wegtransport en het luchttransport altijd op onze steun rekenen. Het verslag van de heer van Dalen pakt de uitdagingen op milieugebied, waarop het zeevervoer een van de antwoorden vormt, op een uitstekende manier op. Het is met name een uiterst geschikt instrument in de strijd tegen de klimaatverandering.

Wij betreuren het alleen, dat het amendement dat wij hadden ingediend om de zeevervoersector op te nemen in het systeem voor emissiehandel niet door de rapporteur in het verslag is opgenomen en niet de steun heeft gekregen van de Commissie. Wij zijn van mening dat geen enkele economische sector buiten de algemene regels moet vallen, en we vinden dat de zeevervoersector, net zo goed als het de luchtvaartsector en de sector wegtransport, een bijdrage moet leveren aan het terugdringen van de uitstoot van CO₂, ook al is de uitstoot in deze sector relatief laag. We zullen ons amendement daarom aan de plenaire vergadering voorleggen.

Jacky Hénin, *namens de GUE/NGL-Fractie.* – (FR) Mijnheer de Voorzitter, beste collega's, het zou een eufemisme zijn te zeggen dat de Unie een echte strategie nodig heeft voor de ontwikkeling van het zeevervoer, want het betreft hier een enorm belangrijke kwestie voor de toekomst van onze Unie, wat betreft voedsel-, economische en politieke onafhankelijkheid, en wat betreft milieubescherming.

Een dergelijke strategie kan alleen effectief zijn als deze alomvattend is, en zich zowel richt op scheepsbouw, scheepsreparatie, havens, werkgelegenheid en opleiding van personeel, als op veiligheid. De verwerping door dit Parlement, in 2006, van de richtlijn inzake de liberalisering van havendiensten vormt mijns inziens de basis van elke Europese strategie op het gebied van zeevervoer.

Het Parlement verzoekt de Commissie de strijd tegen het misbruik van goedkope vlaggen voort te zetten. Dat is prima, maar die strijd moet eigenlijk nog pas beginnen. En in feite moet niet het misbruik van goedkope vlaggen bestreden worden, maar het bestaan ervan. Anders blijven alle mooie voornemens ten aanzien van de veiligheid en de ontwikkeling van werkgelegenheid slechts op papier bestaan.

Het is positief dat aan het verlenen van staatssteun de voorwaarde wordt gesteld dat de betreffende Europese maritieme bedrijfstakken zich verbinden tot het naleven van sociale normen en normen op milieugebied, het bevorderen van de werkgelegenheid en de scholing van personeel uit de lidstaten, omdat de echte concurrentievervalsing niet te maken heeft met staatssteun, maar met sociale dumping en dumping op het gebied van de lonen en het milieu.

De beste garantie voor veiligheid in het zeetransport is goed betaald en goed opgeleid personeel, dat een goede sociale bescherming geniet en onder goede arbeidsomstandigheden werkt.

Ik constateer met genoegen dat er eindelijk gesproken wordt over levenslang leren voor zeevarenden en over het verbeteren van de professionele kwalificaties en vaardigheden van het personeel. Dat moet dan nog wel algemeen erkend worden als een recht van alle zeevarenden, en er moet voor gezorgd worden dat dit betaald wordt door de werkgevers.

Ik sta ook achter de strenge controle op de bouw van schepen en op de kwaliteit van het gebruikte staal. De tekst die ons is voorgelegd bevat zeker een aantal punten die vooruitgang betekenen, maar ook veel tegenstrijdigheden. De tekst gaat nog steeds gebukt onder het dogma van de vrije niet-vervalste mededinging en draagt nog steeds te veel het stempel van de druk van de lobby van de expeditieuren en van de ergste ultraliberale utopieën.

Hoe valt bijvoorbeeld het pleidooi voor behoud van de werkgelegenheid van zeevarenden te rijmen met het verzoek om te onderzoeken in hoeverre technologische ontwikkelingen maritiem personeel kunnen vervangen?

Of het pleidooi voor het terugdringen van dumping met het pleidooi voor het vrije verkeer van werknemers, die binnen de Unie niet eens dezelfde rechten hebben? Hoe kun je voor meer veiligheid pleiten, terwijl in verreweg de meeste gevallen sprake is van zelf-aangifte, en bepaalde bedrijven, op jacht naar winst, er niet voor terugschrikken producten te vervoeren - zonder deze aan te geven - die uiterst schadelijk kunnen zijn voor mens en milieu?

We hebben dus nog heel wat werk te verzetten, maar we zullen dat gezamenlijk doen, omdat een goed zeevervoersbeleid staat of valt bij een goede behandeling van deze geharde mannen en vrouwen die vaak hun leven riskeren ten dienste van anderen.

Anna Rosbach, namens de EFD-Fractie. – (DA) Mijnheer de Voorzitter, dit is een zeer ambitieus strategiedocument, waar ik echter enkele kanttekeningen bij wil plaatsen.

Meer vrachtverkeer op de grote rivieren van de EU klinkt prima, maar op welke manier houden we dan rekening met het feit dat de waterstand in de afgelopen jaren zo laag was, dat volgeladen schepen niet kunnen varen? Bij een halve belading zijn de vrachtkosten te hoog.

Hoe kunnen we bij risicogebaseerde controle constateren dat een kolenschip mensen smokkelt? Risicogebaseerde controle alleen is niet genoeg. Het is naïef om te verwachten dat alle zeevarende landen de ambitieuze milieunormen van de EU zullen volgen. Integendeel, veel oude schepen uit derdewereldlanden zullen hier juist economisch voordeel uit halen.

Waarom wordt het probleem van piraterij alleen genoemd in verband met Afrika? In de wateren rond Indonesië is het probleem veel groter en dit is ook van invloed op rederijen uit de EU.

Wat betreft de losplicht, zou deze een wettelijke verplichting moeten worden in alle kustwateren ter voorkoming van milieurampen.

Ik vind het tevens betreurenswaardig dat we zoveel kleinere havens hebben gesloten. We moeten ons inzetten voor een versterking van de korte vaart en niet zorgen voor een verzwakking.

Als laatste punt wil ik iets zeggen over het feit dat er veel wordt gepraat over het belang van de scheepsbouw voor de EU. Waar is echter het debat gebleven over de verantwoordelijke en milieuvriendelijke sloop van schepen? Willen we werkelijk doorgaan met het op onverantwoorde wijze slopen van onze afgedankte schepen op Indiase stranden?

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Europese maritieme aangelegenheden kunnen niet los worden gezien van de internationale. Europa is een grote speler op de internationale zeevervoersmarkt, vooral in het passagiers- en containervervoer. De positie van de Europese Unie op de wereldmarkt in deze sector moet worden versterkt.

Het verbeteren van de opleiding voor zeevarenden en hun werk- en leefomstandigheden, zowel aan boord als aan de wal, kan veel doen voor het voldoen aan deze voorwaarde. Er is een tekort aan hooggekwalificeerd personeel in de hele maritieme sector, van scheepswerven tot plezierboten.

Bedrijven in de VS, Azië en het Midden-Oosten bieden veel meer faciliteiten dan hun Europese tegenhangers. Onder deze omstandigheden gaan Europese werknemers in de sector liever in dienst bij maritieme bedrijven of reders in Dubai of China, terwijl de Europese schepen worden bemand door Filippijnse en Indiase zeelieden. Deze situatie moet beëindigd worden. Maritieme instellingen in de lidstaten moeten nauwer samenwerken om hun trainingsprogramma's te harmoniseren, en kansen bieden op betaalde stages en het uitwisselen van ervaring bij Europese maritieme bedrijven.

Ik wil ook een belangrijk ander punt naar voren brengen, in verband met de veiligheid. Het gaat om een zeer groot probleem dat de doorstroming van mondiaal maritiem verkeer voortdurend belemmert. Ik verwelkom de NAFVOR Atalanta-operatie die in deze regio geheel haar opdracht vervult. Wij moeten echter ook erkennen dat er doelgerichte investeringen nodig zijn in de defensie-industrie, om de militairen van schepen en andere interventiemiddelen te kunnen voorzien, die veel effectiever zijn dan wat de Europese marine op dit moment gebruikt.

Saïd El Khadraoui (S&D). - Voorzitter, collega's, mijnheer de commissaris, ik sluit mij in grote mate aan bij de opmerkingen van collega Fleckenstein en wil in eerste instantie de rapporteur, mijnheer Van Dalen, danken voor zijn uitstekende verslag. Hij benadrukt een aantal essentiële elementen, om te beginnen het belang van de scheepvaart voor onze economie. Hij wijst ook op het feit dat we moeten concurreren in een mondiale context, dat we dus aandacht moeten hebben voor de concurrentiepositie van onze maritieme sector, maar tegelijkertijd ook moeten streven naar meer duurzaam transport en dat we dus met andere woorden, het risico van ontvlagging moeten tegengaan. Tegelijkertijd moeten we ook spelen in een eerlijk speelveld. Daarom is het belangrijk dat de staatssteunregels die al zo lang aangekondigd zijn, er komen voor onze havens. Daarop zullen we zeker nog terugkomen.

Drie belangrijke aandachtspunten. Ten eerste de werkgelegenheid en de arbeidsomstandigheden. Het beroep moet opnieuw aantrekkelijk gemaakt worden voor jonge mensen. Dat is vandaag een heel moeilijke aangelegenheid. We moeten meer inspanningen leveren voor informatieverbreiding inzake carrièremogelijkheden, al dan niet op het land. Dat zijn dingen die moeten uitgebouwd worden. De arbeidsomstandigheden moeten ook verbeterd worden door de wetgeving van de internationale arbeidsorganisatie te ratificeren en ook te controleren op mondiaal niveau, niet alleen binnen Europa uiteraard.

Tweede belangrijk punt - daar is al vele malen naar verwezen - de impact van de scheepvaart op het milieu. Op zich is het een duurzaam transportmiddel, maar er is nog veel vooruitgang mogelijk. Op dat punt moet Europa een voortrekkersrol spelen, onder meer in de onderhandelingen binnen de Internationale Maritieme Organisatie.

Ten slotte, de veiligheid is natuurlijk essentieel. Je kan maar een aantrekkelijk beroep creëren als het ook in veilige omstandigheden kan worden uitgeoefend. We moeten de uitwerking van het derde maritieme veiligheidspakket realiseren en onze steun aan de Atlanta-missie aan de kust van Somalië voortzetten.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Mijnheer de Voorzitter, aangezien ik als eerste namens de Fractie Alliantie van Liberalen en Democraten voor Europa spreek wil ik beginnen met een woord van dank aan het adres van de heer van Dalen. We hebben allemaal gemerkt dat hij werkelijk met hart en ziel verknocht is aan het zeevervoer, dat is wel duidelijk geworden.

We weten allemaal hoe belangrijk deze sector is. De totale maritieme sector is in de afgelopen jaren, voor het begin van de crisis, aanzienlijk sneller gegroeid dan de rest van de economie. Het zeevervoer speelt in dat verband natuurlijk een belangrijke rol, en we kunnen wel zeggen dat maritieme clusters voor de verdere

ontwikkeling van Europa een sleutelrol zullen spelen. Er wordt voorspeld dat de vervoerssector weer zal groeien zodra we het dal van de crisis hebben verlaten, en dat het zeevervoer dan heel wat te wachten staat. Via de havens verloopt 90 procent van onze import en export. Daarom is het natuurlijk belangrijk - en dat is al gezegd - dat we bij de corridors en bij de trans-Europese netwerken adequaat ingaan op de havens en op de verbinding met het achterland.

We hebben de volgende generatie nodig. Wanneer het zeevervoer toeneemt, hebben we natuurlijk ook mensen nodig die graag aan boord willen werken. We moeten een goede opleiding bieden, die in heel Europa gecoördineerd is, maar we moeten ook reclame maken voor deze sector. We moeten de jongeren vertellen wat voor kansen voor de toekomst het zeevervoer hun te bieden heeft. We moeten goede arbeidsvoorwaarden bieden, en dat kunnen en willen we in heel Europa coördineren.

Er is al gesproken over de milieuaspecten. De scheepvaart is bijzonder milieuvriendelijk, met name wat de emissie van CO₂ betreft. De emissie van stikstofoxiden en zwavel kan nog duidelijk worden verlaagd. Daar moeten we aan werken, de sector zelf, en iedereen in Europa. De internationale concurrentie in het zeevervoer is namelijk heel hard, dat is een belangrijk feit, en dat is ook al gezegd. In Europa spelen we in dat verband een grote rol, en we moeten ervoor zorgen, dat dit ook zo blijft. Daarvoor hebben we in bepaalde gevallen eventueel ook overheidssubsidies nodig. We moeten deze sector samen verder ontwikkelen.

Ik vat het samen: het zeevervoer heeft een fraaie toekomst voor de boeg, en daarom ben ik blij dat we een strategie op de lange termijn ontwikkelen.

Dominique Riquet (PPE). - (FR) Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de commissaris, het is van essentieel belang dat er op Europees niveau een ambitieus beleid op het gebied van het zeevervoer gevoerd wordt, dat gericht is op de lange termijn. Dat beleid moet rekening houden met de specifieke kenmerken van deze sector en een antwoord bieden op de uitdagingen waar deze sector voor staat.

De zeevervoersector is in meerdere opzichten van strategisch belang voor de Europese Unie; met name vanwege de rol die deze sector speelt ten aanzien van groei en werkgelegenheid, vanwege zijn internationale karakter en vanwege zijn milieu- en duurzame aspecten. Er is al op gewezen dat 80 procent van de wereldhandel over zee verloopt. In de mededeling van de Commissie en het verslag van de heer van Dalen wordt uiteengezet welke weg we moeten volgen, wat de strategische doelstellingen zijn en welke speerpunten het zeevervoerbeleid van de Europese Unie kent.

Ik zou van mijn kant nog enkele punten willen aanhalen, die mijn collega, mevrouw Vlasto, en ik in de Commissie vervoer en toerisme hebben bepleit, namelijk dat de Europese Unie moet werken aan het versterken van de concurrentiepositie van het zeevervoer, dat dit samenhangt met een verbetering van de arbeidsomstandigheden en carrièremogelijkheden in de sector, en dat de doelstelling van een beter concurrentievermogen niet losgekoppeld mag worden van de doelstellingen van duurzame ontwikkeling, eerlijke concurrentie en veiligheid. Op het gebied van milieu moet het beleid van de Europese Unie het internaliseren van de externe kosten en de invoering van maritieme emissiebeheersgebieden bevorderen. Tot slot dient, in het vooruitzicht van de verwachte toename van het vervoer over zee, prioriteit gegeven te worden aan investeringen in modernisering en uitbreiding van de haveninfrastructuren.

Het is van belang dat het Europees Parlement vandaag zijn visie bekend maakt op het zeevervoersbeleid van de Europese Unie tot 2018. Ik hoop dat dit uitstekende verslag van de heer van Dalen, dat binnen de commissie brede steun heeft gekregen, op dezelfde brede steun mag rekenen in dit Parlement, zodat we sterk staan bij toekomstige onderhandelingen.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). - (RO) Zeevervoer is zeer belangrijk aan het worden voor de Europese Unie. Wetend dat de maritieme sector niet alleen binnen de EU maar vooral op mondiaal niveau concurrentie heeft, moeten wij het belang benadrukken van een groter percentage zeevervoer als onderdeel van de totale vervoersactiviteiten, zowel binnen de Gemeenschap als en met name daarbuiten. Wij moeten echter het feit belichten dat er nog steeds lidstaten van de Europese Unie voorkomen op de zwarte of grijze lijst van het Memorandum van overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontrole. Daarom roepen wij de lidstaten en reders op om te trachten op de witte lijst van dit Memorandum te komen.

Daarnaast ben ik, gezien de maritieme ongelukken van de afgelopen jaren, van mening dat er in iedere lidstaat met toegang tot de zee een Europees interventiecentrum voor maritieme ongevallen moet komen.

Commissaris, ik wil graag van deze gelegenheid gebruik maken om mijn verzoek aan de Commissie te herhalen, om maximaal gebruik te maken van de directe toegang die de Europese Unie tot de Zwarte Zee

heeft, een regio van bijzonder strategisch belang. De Commissie zou net als bij de andere Europese zeeën om voorstellen moeten vragen voor de ontwikkeling van maritieme corridors voor de Zwarte Zee. De verbinding tussen de havens Rotterdam en Constanța via de Rijncorridor, het Mainkanaal en de Donau verkleint de afstand tussen de Noordzee en de Zwarte Zee met 4 000 kilometer. Daarom beschouw ik dit als cruciaal, en roep ik de Commissie en de lidstaten op om de uitvoering van prioritair project 18 te versnellen.

Hoewel vervoer per schip minder vervuiling veroorzaakt, heeft het Europees Parlement gevraagd of vervoer per schip kan worden opgenomen in het systeem voor handel in emissierechten, met name in het geval van zeevervoer.

Scheepswerven verkeren in financiële moeilijkheden, vooral in de huidige economische en financiële crisis. Op dit moment zien vertegenwoordigers van de scheepswerven geen oplossing voor het overwinnen van de huidige economische crisis.

De Europese maritieme sector heeft te maken met een steeds groeiend tekort aan goed opgeleide zeelieden. De sociale aspecten en de arbeidsomstandigheden van zeelieden in de Europese Unie zijn nauw verbonden met de concurrentiekracht van de Europese vloot. Ik denk dat er maatregelen nodig zijn om in deze sector arbeidsmobiliteit te faciliteren, zonder onterechte barrières en beperkingen.

Inés Ayala Sender (S&D). - (ES) Mijnheer de Voorzitter, ik wil in het bijzonder de heer van Dalen complimenteren, maar ook mijn collega de heer Fleckenstein met dit briljante initiatief, dat de ambitie van het Europees Parlement verder brengt op het gebied van het maritieme beleid van de Europese Unie en ik wil beiden bovendien bedanken voor de ruimhartigheid waarmee ze mijn aanbevelingen goeddeels hebben overgenomen.

Het afgeronde verslag omvat alle belangrijke aspecten, zoals steun voor het aanpassen van havens en schepen aan de eisen van mensen met een beperkte mobiliteit en het verzoek om ratificering van het Verdrag betreffende maritieme arbeid uit 2006 van de Internationale Arbeidsorganisatie – en het verzoek aan de industrie om dit op te nemen in haar praktijken – en de uitbreiding van voorstellen voor professionele opleidingen op alle niveaus in de scheepvaart om onderwaardering en uitbuiting tegen te gaan.

Tevens wordt voorgesteld om in de Internationale Maritieme Organisatie het voortouw te nemen in de strijd tegen vervuiling, zowel in alternatieven voor bunkerbrandstoffen als in de reductie van zwavel in de emissies, en wordt er geopperd dit te doen door het inzetten van intelligente transportsystemen zoals het satellietstelsel Galileo.

In het verslag wordt ook gepleit voor erkenning van de versterking van de Europese strijd tegen piraterij en de steun voor een effectievere operatie Atalanta, alsmede voor de eis om de kwaliteit van het ontwerp van schepen te verbeteren om ze aan te kunnen passen aan de maximale toegankelijkheids- en veiligheidseisen.

Ten slotte juich ik bovenal de erkenning voor de rol van havens toe in de nieuwe trans-Europese netwerken, inclusief de cruciale verbinding met havens met inlandterminals of binnenhavens en logistieke platformen.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Voorzitter, de strategie waar we het vandaag over hebben, is inderdaad bijzonder ambitieus en, voor wat betreft de algemene lijnen, ben ik het geheel eens met wat de heer Koumoutsakos, rapporteur van onze fractie, hierover te zeggen heeft.

Staat u mij echter toe om ook als lid van de Commissie burgerlijke vrijheden, justitie en binnenlandse zaken een opmerking te plaatsen over het zeer interessante en baanbrekende initiatief voor het creëren van e-Maritiem, een netwerk voor maritieme observatie. Meer specifiek: volgens de tekst van de Commissie wordt er voorzien in het creëren van een geïntegreerd systeem voor gegevensadministratie, dat het mogelijk maakt om alle schepen op zee inclusief lading te herkennen, te observeren en te lokaliseren en hiervan melding te doen.

Vergelijkbare elektronische observatiemiddelen – ik weet niet of die in meer of mindere mate zijn ontwikkeld – worden voor de bestrijding van illegale immigratie ingezet door Frontex. Ik zou dus willen vragen in hoeverre wij daar rekening mee houden, of de Commissie in haar aankondiging daar iets over zou moeten zeggen, of er verschillende specifieke bevoegdheden moeten bestaan voor elke instelling, of is het wellicht zo dat deze informatie moet worden gecombineerd zodat we in beide richtingen tot een beter resultaat kunnen komen?

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – (EN) Mijnheer de Voorzitter, ik wil graag reageren op twee punten die de rapporteur heeft genoemd, maar niet uitgebreid heeft besproken.

Het eerste is piraterij, waarover de aanbevelingen allemaal goed zijn, maar onvermijdelijk algemeen. Misschien zou onze ervaring op basis van de lessen die zijn geleerd uit de operatie Atalanta, kunnen worden gebruikt om meer bij te dragen aan de door de IMO aanbevolen regels inzake zelfbescherming, aangezien de piraterij zich waarschijnlijk zal uitbreiden en onze Unie een dergelijk type operatie niet in de hele maritieme ruimte die door de handelsvloten van de EU wordt gebruikt, kan reproduceren.

Het tweede punt is de noodzaak van een beter ontwikkelde koppeling tussen de sectoren van de maritieme waterwegen en de binnenwateren, gezien de complexiteit van de activiteit in deze gebieden. Dit wordt bijvoorbeeld geïllustreerd in de onderlinge samenhang tussen economische, sociale, milieu- en politieke factoren in het geval van de rivier de Donau en de Zwarte Zee.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) De eerste vraag gaat over een rapport dat we van de Europese Commissie vragen over de effectiviteit van het Marco Polo-programma. De tweede vraag heeft betrekking op de mogelijkheid, of beter gezegd, de toekomstige wetsvoorstellen over een grotere rol van de zeehavens in de Europese Unie binnen de mondiale maritieme logistiek.

Georgios Koumoutsakos (PPE). – (EL) Voorzitter, ik vraag het woord om te verduidelijken dat ik in mijn oorspronkelijke verslag iets over het hoofd heb gezien, iets wat ook mijn andere collega's hier niet hebben aangegeven. Specifiek zou ik het willen hebben over de rol van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) – recentelijk waren wij met enkele collega's in de gelegenheid om daar op bezoek te gaan – dat erg goed werk verricht en heel belangrijk is voor de ontwikkeling van een strategie voor het zeevervoer van de Europese Unie. Het EMSA heeft onze steun nodig, en ik denk dat de gegevens en de technische mogelijkheden van deze instelling niet alleen de scheepvaart en het zeevervoer van de Unie ten goede komen, maar ook andere zojuist genoemde sectoren zouden kunnen ondersteunen, vooral wat bijvoorbeeld informatie betreft die Frontex zou kunnen evalueren en gebruiken.

De waarheid is, en daar zou ik het bij willen laten, dat het EMSA belangrijk werk verricht; we moeten dit erkennen en laten meewegen als we het over de maritieme strategieën van de Europese Unie hebben.

Andris Piebalgs, lid van de Commissie. – (EN) Mijnheer de Voorzitter, dit is een fascinerend debat geweest en het versterkt zeker het uitstekende verslag van de heer Van Dalen. Ik denk dat het goed is gedaan, want er is niets moeilijker dan een verslag schrijven over strategie in het algemeen; een strategie is immers een instrument dat echt een langetermijnvisie heeft en dat zich tegelijkertijd moet concentreren op hoofdpunten.

We bereiden momenteel in het college een gedetailleerd stappenplan voor de tenuitvoerlegging voor. We zouden dit tegen de zomer naar buiten kunnen brengen. Ik wil graag spreken over drie specifieke kwesties. Een daarvan betreft de richtsnoeren voor staatssteun voor havens. Deze worden momenteel besproken in het DG Mededinging van Commissie en met een voormalige commissaris voor Mededinging, en zij zouden echt graag zien dat wij als Commissie eendrachtig samenwerken, dus het zal even duren. Ik kan u geen precieze tijdsplanning geven, maar we werken eraan.

Wat betreft Marco Polo: we hebben de kwesties die betrekking hebben op het trans-Europees vervoersnet besproken, dus deze discussie zal daarmee in verband worden gebracht.

Voor zeehavens hebben we op dit moment geen wetgeving op stapel staan.

Tot slot wil ik nogmaals de Voorzitter en de geachte afgevaardigden bedanken voor dit debat. Het is echt zeer nuttig geweest voor de Commissie.

Peter van Dalen, rapporteur. – Voorzitter, dank en ook dank aan alle collega's. Ik denk dat dit verslag een goed voorbeeld is van constructieve samenwerking tussen de verschillende fracties.

Ik wil drie speerpunten bij de kop pakken die ook door sommigen van u al zijn genoemd. In de eerste plaats milieu, dat is cruciaal. Ook de milieuprestatie van de zeevaart moet stukken beter en ik heb er in mijn verslag een aantal richtingen voor aangegeven. Met name de heffing op bunkerbrandstof die een slechte milieuprestatie heeft, dat is een idee dat de Commissie hopelijk nog eens wil bekijken.

Ten slotte ook het concept - sommige collega's noemden het al - van de groene havens. In een groene haven wordt een schip dat milieuvriendelijk is, sneller afgehandeld en krijgt het ook een reductie op zijn havengeld. Een dergelijk concept is een bonus voor een goed milieugedrag. Op zo'n manier koppel je eigenlijk een bonus en een malussysteem. Als je het goed doet op milieugebied, dan geeft je dat een voordeel en doe je het slecht, dan merk je snel dat je portemonnee leeg raakt. Voor zo'n systeem pleit ik nadrukkelijk.

Dan veiligheid, te beginnen met *safety*. Een van de collega's zei het al, nu moet er een snelle implementatie komen van het derde maritieme pakket door de lidstaten. Dat is nodig. Collega Ticău noemde al het *Paris Memorandum of understanding*. Inderdaad, het toezicht wordt nu veranderd en gaat naar een toezicht op basis van risico's, dat is veel beter dan zo'n fiks percentage. Op die manier kan het toezicht een enorme impuls krijgen en wordt goed gedrag beloond. Goed gedrag moet er dan wel zijn. Slowakije staat nog steeds niet op de witte lijst en moet dan wel een inspanning leveren.

Ik heb zelf ook de nadruk gelegd op scheepsbouw en onderhoud van schepen. We weten dat in tijden van economische teruggang onderhoud gauw in de verdringing komt. Dat kan natuurlijk niet, dus vooral van de klassenbureaus wordt er in deze tijd veel gevraagd.

De Atalanta-missie tegen piraterij steunen wij volledig. Het is een goede missie en is nu al een succes. Afgelopen week nog heeft een fregat van de Nederlandse marine geholpen bij de bevrijding van een Duits koopvaardischip. Zo'n samenwerking lijkt me ideaal. Dan moeten wel alle reders meewerken en meevaren in de konvooi, en dan mag je niet op je eigen houtje aan de slag gaan.

Ten slotte dank aan de commissaris en aan de Commissie en we willen graag zien hoe dit verslag in de *road map* vertaald gaat worden.

De Voorzitter. – Het debat is gesloten.

De stemming vindt over twee weken plaats tijdens de vergaderperiode in Brussel.

Schriftelijke verklaringen (artikel 149)

Sergio Berlato (PPE), schriftelijk. – (IT) Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, het Europese zeevervoer speelt een belangrijke rol in de gemondialiseerde markt. Dat belang blijkt uit het relevante feit dat 41 procent van de mondiale vloot wordt beheerd door de landen van de Europese Unie.

Echter ten gevolge van de toegenomen staatssteun voor de sector van het zeevervoer in derde landen staat de concurrentiepositie van de Europese vloot onder toenemende druk. Daarom dring ik er bij de Commissie op aan de geplande nieuwe regels voor staatssteun op korte termijn te presenteren, zodat er eerlijke voorwaarden kunnen worden vastgesteld voor de internationale handel over zee.

Recente studies voorspellen dat in 2018 de omvang van het zeevervoer in vergelijking met 2006 gegroeid zal zijn van 3,08 tot 5,3 miljard ton. Ik ben het dan ook eens met dit verslag als het stelt dat de ontwikkeling van de infrastructuur en de Europese havencapaciteit prioritair is om de groei van het zeevervoer op te kunnen vangen.

Tot slot meen ik dat via goede voorlichting beroepen in de zeevaart beter gepromoot moeten worden onder jonge Europeanen. Tot nu toe heeft het daaraan geschort. Het groeiend tekort aan beroepskrachten in het Europese zeevervoer kan volgens mij op termijn leiden tot het verzwakken van de sector.

Danuta Jazłowiecka (PPE), schriftelijk. – (PL) Dames en heren, als we de situatie van het zeevervoer in de Europese Unie van naderbij bekijken, komen we tot tegenstrijdige conclusies. Enerzijds blijkt uit de voorgestelde gegevens dat schepen die onder de vlag van EU-lidstaten varen, een enorm aandeel hebben in het zeevervoer, zowel wereldwijd als binnen de Europese Unie. Dit wijst op het belang van de Gemeenschap bij de invoering van nieuwe technologieën en organisatorische systemen, voornamelijk wat betreft milieubescherming en het verbeteren van de levensstandaard van de bemanning. Anderzijds stellen we vast dat de concurrentie uit derde landen almaar toeneemt, vooral van zogenaamde "goedkope vlaggen". Een ander feit is dat jongeren steeds minder geneigd zijn om aan het werk te gaan in deze bijzonder moeilijke sector. Samengevat kunnen we besluiten dat de huidige situatie van de markt voor zeevervoer in de Europese Unie niet slecht is, maar dat de vooruitzichten ook geen reden tot optimisme zijn. Voor mij persoonlijk zijn maatregelen om de binnenvaart te bevorderen en om optimale verbindingen te creëren tussen het vervoer van goederen over zee en over de binnenwateren van prioritair belang. Ik vertegenwoordig de regio van het bovenstroomgebied van de Oder. Ik constateer dat slechts in zeer beperkte mate gebruik wordt gemaakt van het potentieel van de rivierhavens in deze regio, vooral als onderdeel van een vervoerscorridor die gebieden in het binnenland van Tsjechië, Polen en Duitsland met de zeehaven in Szczecin verbindt. Dit aspect zou eveneens in aanmerking moeten worden genomen in de context van het zeevervoer in de Europese Unie, zodat de maatregelen die worden genomen in het kader van het beleid dat we nu bespreken, bijdragen tot de ontwikkeling van de Gemeenschap als geheel en niet alleen van de kustgebieden.

Vilja Savisaar (ALDE), schriftelijk. – (ET) Mijnheer de Voorzitter, mijnheer Van Dalen, dames en heren, 41 procent van de vloten in de wereld zijn Europees, maar helaas geven sommige derde landen meer steun aan hun vloten en rederijen dan de lidstaten van de Europese Unie of stellen zij minder strenge milieu- en veiligheidseisen aan schepen.

Europa moet de arbeidsomstandigheden van zijn zeelieden, de veiligheid van zijn schepen en de toestand van het maritieme milieu verbeteren. Daarvoor moeten wij de lidstaten dwingen of misschien aansporen hun maritieme sectoren te steunen of te waarborgen dat de schepen die in hun register voorkomen de geratificeerde verdragen en internationale criteria naleven. Hoewel zeevervoer milieuvriendelijker is dan weg- of luchtvervoer is het mogelijk de vervuiling verder terug te dringen.

Ik hoop dat met mijn amendement toekomstige havenoperaties nog effectiever en minder vervuilend worden, wat zeker gemakkelijker zal worden door papiervrije procedures en het gebruik van meer intelligente vervoerssystemen. Tegelijkertijd is het hoofddoel van intelligente vervoerssystemen niet het reduceren van vervuiling, maar het vergroten van de doeltreffendheid en het waarborgen van betere concurrentie.

De veiligheid in de maritieme sector is heel belangrijk. Wij moeten er alles aan doen om de veiligheid van onze zeelieden, passagiers, schepen en goederen te waarborgen, maar tegelijkertijd kunnen wij deze problemen niet met oogkleppen op oplossen. Wij moeten de situatie breder bekijken en een oplossing vinden voor de bestaande problemen op dit gebied.

Samengevat constateer ik dat de zeevaart een zeer belangrijk onderdeel van onze economie en het dagelijks leven van veel Europeanen is. Daarom moeten wij alles doen om het concurrentievermogen en de duurzaamheid van deze sector te waarborgen zonder daarbij de milieu- en menselijke factoren uit het oog te verliezen.

21. Europeana – volgende stappen (korte presentatie)

De Voorzitter. – Aan de orde is de korte presentatie van het verslag (A7-0028/2010) van Helga Trüpel, namens de Commissie cultuur en onderwijs, over “Europeana” – de volgende stappen (COM(2009)0440 – 2009/2158(INI)).

Helga Trüpel, rapporteur. – (DE) Mijnheer de Voorzitter, commissaris Kroes, het is de bedoeling dat Europeana het grootste digitale culturele project van de Europese Unie wordt. Wat is Europeana? Europeana is een digitale bibliotheek, een digitaal museum en een digitaal archief voor het Europees cultureel erfgoed. Zo willen we alle burgers van de Europese Unie en van de hele wereld toegang bieden tot dit digitale aanbod. Het project Europeana is in november 2008 van start gegaan, duizend culturele instellingen leveren een bijdrage, en 150 organisaties zijn partner. Tot nu toe zijn ongeveer zes miljoen werken uit het Europees cultureel erfgoed gedigitaliseerd. Het is de bedoeling dat het er voor juni 2010 al tien miljoen zullen zijn, en voor 2015 vijftien miljoen.

U ziet het, dit is een bijzonder ambitieus project, en het is heel belangrijk voor de Europese Unie. Tot nu toe is het gefinancierd uit het programma eContentplus en door de lidstaten. Het tempo van de digitalisering varieert tot nu toe echter sterk van lidstaat tot lidstaat. Frankrijk is nummer één, en heeft meer dan veertig procent van de bijdragen geleverd, Duitsland ongeveer zestien procent, maar veel andere lidstaten hebben een grote achterstand. Dit moet echter het vlaggenschip van ons Europees digitaal cultureel beleid worden.

We moeten absoluut begrijpen dat dit een openbare culturele instelling is, en om heel goede redenen dus een sterke concurrent voor de Google Book Search-schikking moet zijn. Wij willen het Europese erfgoed namelijk niet zomaar overlaten aan een monopolist, wij willen in werkelijk Europese zin een openbare toegang tot het Europees cultureel erfgoed bieden. We willen ook de openbare invloed handhaven, omdat de burgers van Europa daardoor werkelijk politieke keuzes kunnen maken.

Het is geen probleem wanneer het gaat om werken waarvoor geen auteursrechten meer bestaan, of die in het publieke domein zijn. Het wordt al veel ingewikkelder wanneer het om zogenaamde verweesde werken gaat, dat zijn dus werken die weliswaar nog onder het auteursrecht vallen, maar waarvan niet precies kan worden bepaald wie de rechthebbenden zijn. Weer anders ligt dit bij werken die auteursrechtelijk beschermd zijn. Wanneer Europeana later dan ook auteursrechtelijk beschermde werken wil aanbieden moet er worden betaald voor een particuliere download, anders zouden we onze culturele toegevoegde waarde op de markten voor culturele werken vernietigen.

Mijn politieke doel is dus een snelle en doelmatige digitalisering, maar tegelijkertijd wil ik het auteursrecht beschermen. Dat is de enige manier om de culturele diversiteit van de Europese Unie te handhaven. Dat betekent dat we een consensus moeten vinden voor verweesde werken, en nauwkeurig moeten onderzoeken wie de rechthebbenden zijn. We behandelen nu de post-Lissabon- en de EU2020-strategie, we bespreken het moderniseren van onze economie, het opbouwen van een digitale samenleving, de kennissamenleving en de culturele diversiteit, en daarom is het volgens mij politiek van het grootste belang dat het geld in dit EU2020-programma onder andere wordt gebruikt om Europeana te financieren, waarbij de lidstaten natuurlijk ook een bijdrage moeten leveren. Het moet een gezamenlijk Europees project zijn. Daarom moeten we een campagne met als titel "join Europeana" voeren, in de hoop dat we nog particuliere sponsors vinden. We moeten echter ook duidelijk zeggen dat we wat reclame moeten maken, we moeten de burgers, en met name de jongeren, vertellen dat dit aanbod beschikbaar is. Velen weten dit nog helemaal niet. Dat is een grote taak voor ons allemaal.

Piotr Borys (PPE). - (PL) Mijnheer de Voorzitter, Europeana is een baanbrekend project dat het Europese culturele erfgoed voor de hele wereld toegankelijk kan maken. Zoals we allemaal weten, is Europeana niet enkel een bibliotheek, maar ook een virtueel museum en een archief. Het is mijn wens dat iedereen in dit Parlement op een dag kan zeggen dat de werken van grote nationale auteurs – zoals in mijn geval Chopin, Marie Curie-Skłodowska en Slowacki – op het internet beschikbaar zijn. Ik zou drie sleutelfactoren willen noemen. Ten eerste mogen we in het geval van Europeana niet toelaten dat er sprake zou zijn van kwaliteitsvermindering. Daar moeten we bij dit project nauwlettend op toezien. Ten tweede moet er een oplossing gevonden worden voor het probleem van de auteursrechten in het geval van verweesde en uitverkochte werken. Ten derde zou ik mevrouw Kroes met aandrang willen verzoeken om spoed te zetten achter de digitalisering in de lidstaten van de Europese Unie, zodat we in de toekomst trots kunnen zijn op dit grootschalige en prestigieuze project.

Ik zou mevrouw Trüpel van harte willen bedanken voor haar uitstekende verslag.

Ioan Enciu (S&D). - (RO) Als rapporteur voor advies van de Commissie industrie, onderzoek en energie met betrekking tot het verslag "Europeana – de volgende stappen" verwelkom ik het feit dat dit verslag is afgerond, en spreek ik de hoop uit dat de aanbevelingen zullen worden overgenomen door de Commissie. Tijdens de debatten tot nu toe over dit onderwerp is er een groot aantal aspecten besproken zoals de informatie-infrastructuur, het beheer van de Europese website, de vrije toegang tot bibliotheekinformatie, de noodzaak om het digitaliseringsproces te standaardiseren en het probleem van media-aandacht voor de website. Een aantal van deze aspecten wordt in het verslag behandeld. Dit geeft mij de hoop dat het gelukt is een uitputtend verslag te krijgen.

Ik hoop echter dat het debat over bepaalde aspecten zal voortgaan, zoals het beheer van de website, het financieringsmodel en bovenal het organiseren van de website als een enkele gegevensbank, en niet als een portaalsite. Ik hoop dat de aanbevelingen van het Europees Parlement, samen met de reflectie van de Commissie over de bovengenoemde kwesties, zullen leiden tot een succesvol project. Europeana kan een succesvol project worden voor de Europese Unie, zolang het is gebouwd op de waarden en idealen van de EU, en fungeert als het brandpunt van de Europese culturele informatie.

Hannu Takkula (ALDE). - (FI) Mijnheer de Voorzitter, allereerst wil ik mevrouw Trüpel bedanken voor dit uitstekende verslag. Ik ken haar al vijf jaar van onze commissie en ik weet dat zij al haar taken met grote zorg en deskundigheid doet en dit is daar een goed voorbeeld van.

Ook een dergelijk project hebben wij in Europa nodig, want de Europese Unie wordt wel als een waardengemeenschap beschouwd, maar zij is ook een sterke cultuurgemeenschap. Wij hebben 27 verschillende lidstaten met een zeer rijke en gevarieerde cultuur.

Als wij, in deze tijd waarin het aantal informatiesnelwegen toeneemt, informatie beter beschikbaar kunnen maken voor de mensen, dan is dat het soort Europese rijkdom waarin geïnvesteerd moet worden en waarvoor middelen moeten worden gevonden. Op die manier hebben ook alle kleine landen de mogelijkheid om hun eigen unieke en specifieke cultuur naar voren te brengen. Als breedband door het werk van de Commissie en de lidstaten overal beschikbaar wordt, dan wordt het gelijkwaardigheidsbeginsel gerealiseerd bij de toegang tot culturele diensten als elektronische bibliotheken, musea en archieven.

Marek Henryk Migalski (ECR). - (PL) Mijn fractie en ikzelf zijn geen grote voorstanders van grootschalige programma's en complexe instellingen of van het creëren van entiteiten die verder gaan dan wat strikt noodzakelijk is. Europeana valt evenwel niet onder deze categorie. Europeana is in feite iets heel belangrijks, vooral omdat we in een tijd van een visuele – en niet van een geschreven – cultuur leven. Dit betekent, zoals

Neil Postman in zijn uitstekende boek “Wij amuseren ons kapot” duidelijk heeft gemaakt, dat de visuele cultuur afbreuk doet aan het publieke debat en minder ontwikkelde burgers van ons maakt. Dit betekent op zijn beurt dat, wanneer een project mensen ertoe kan aanzetten om meer te lezen, het ook de geest van een burger kan verbeteren. Op deze manier kan de Europese Unie bijdragen tot het bevorderen van de kwaliteit van het onderwijs van haar burgers en van de manier waarop zij functioneren. Als gevolg daarvan zouden de burgers in de lidstaten actiever en verstandiger worden. Kortom, het zouden betere burgers zijn.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Voorzitter, dames en heren, we hebben het hier over een initiatief dat voor heel Europa een kostbare schat zou kunnen betekenen, en op dit punt zou ik de rapporteur, mevrouw Trüpel, nogmaals willen bedanken voor het geweldige verslag dat zij heeft ingediend.

We hebben het over een elektronisch cultureel magazijn van de Europese landen, een magazijn dat toegang biedt tot fundamentele culturele informatie. Ik zou nu graag de nadruk willen leggen op het feit dat het succes van Europeana afhangt van de vorm die wij uiteindelijk hieraan willen geven – waarmee ik bedoel dat wij geen Europeana willen die alleen maar een kopie zal zijn van reeds bestaande elektronische platforms, zoals Google of Wikipedia.

We willen een meer serieuze en betrouwbare bron waarvan de gegevens van wetenschappelijke waarde en belang zijn. Een bron waarvan de auteursrechten zullen worden beschermd en waarvan het belang van de inhoud zal worden gewaarborgd. Ik denk dat dit kan worden bewerkstelligd op basis van de ingediende amendementen en het debat dat we hebben gehad met de Commissie cultuur en onderwijs. Maar datgene wat uiteindelijk niet kan worden gewaarborgd is natuurlijk de interesse van de zijde van de lidstaten om dit instrument te benutten voor de promotie van hun cultuur.

Hier moeten wij dus allemaal onze rol verder ontwikkelen, we moeten aan onze nationale overheden en aan de burgers van de lidstaten uitleggen hoe belangrijk dit project is, zodat het grote weerklink heeft en zodat wij hier op de middellange termijn op de meest effectieve manier allemaal gebruik van kunnen maken.

Petra Kammerevert (S&D). – (DE) Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, allereerst zou ik mevrouw Trüpel nogmaals hartelijk willen bedanken voor het werkelijk uitstekende verslag dat we vandaag bespreken.

Dit is volgens mij een schitterend project, op deze manier kunnen we het rijke culturele erfgoed van Europa in een digitale onlinebibliotheek toegankelijk maken voor de mensen in Europa en in de hele wereld. We moeten samen echter nog heel wat moeite doen om van dit project een echt succes te maken. Dat kan volgens mijn fractie alleen maar wanneer de toegang tot het culturele erfgoed van Europa via Europeana vrij is, en als het enigszins kan ook gratis.

In het overleg hebben we samen een goed compromis tot stand gebracht, waarin we rekening houden met de belangen van de auteurs van beschermde werken, maar ook met de vrije toegang die nodig is. Ik hoop van harte dat ook de Commissie met deze voorstellen zal instemmen.

Een andere voorwaarde is dat de lidstaten zich sterker bewust moeten worden van hun verantwoordelijkheid. Ik geef een voorbeeld uit mijn eigen land: het is onaanvaardbaar dat Goethe weliswaar in het Pools en in het Frans toegankelijk is, maar niet in de oorspronkelijke taal, in het Duits. Daarom moeten we samen de lidstaten nogmaals met nadruk verzoeken de nodige financiële middelen ter beschikking te stellen, zodat we van Europeana een groot succes kunnen maken.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Gezien de voordelen van de toegang tot Europeana voor de Europese burger ben ik van mening dat de bestaande digitale werken in alle officiële talen van de Europese Unie beschikbaar moeten worden gemaakt. Daarnaast vind ik dat het uitermate belangrijk is om gehandicapten toegang te geven tot de digitale werken op Europeana. Daarvoor is niet alleen een geschikt formaat vereist, maar ook voor gehandicapten aangepaste raadpleegmogelijkheden.

Wij bevelen aan dat de Europese Commissie aanbieders van digitale inhoud vraagt om de beveiliging van de websites die verwijzen naar Europeana, te certificeren. Tot slot ben ik van mening dat het belangrijk is om een duurzaam systeem te realiseren met betrekking tot het financieren en ontwikkelen van het Europeana-project. Misschien wilt u, commissaris, ook een paar woorden zeggen over de herziening van de richtlijn betreffende de harmonisatie van bepaalde aspecten van het auteursrecht en de naburige rechten in de informatiemaatschappij.

Neelie Kroes, vicevoorzitter van de Commissie. – (EN) Mijnheer de Voorzitter, geachte afgevaardigden, en natuurlijk in het bijzonder mevrouw Trüpel, we zijn zeer onder de indruk van uw verslag. We zijn er zeer mee ingenomen. Ik denk inderdaad dat “Europeana – volgende stappen” nog maar het begin is van een zeer

uitdagend avontuur en het geeft overigens ook aan dat er sterke politieke steun bestaat voor de verdere ontwikkeling van Europeana als een gemeenschappelijk toegangspunt tot het rijke en gevarieerde culturele erfgoed van Europa in het digitale tijdperk.

Daarom wil ik graag de rapporteur, mevrouw Trüpel, bedanken voor het werk dat zij heeft verricht en haar ook mijn complimenten geven voor de naamgeving, aangezien de merknaam op zich al uniek is: "Europeana" – je hoeft niet uit te leggen waar het allemaal over gaat.

De Commissie kan ook de alternatieve ontwerpresolutie steunen, die de instemming heeft van de belangrijkste fracties in het Parlement, zo heb ik vernomen.

Het is een ambitieus project en zoals ik al eerder zei, het is een begin. Het doel ervan is gedigitaliseerde boeken, kranten, kaarten, objecten uit musea, audiovisueel materiaal en geluidsarchieven uit heel Europa toegankelijk te maken op het internet. Dat is van essentieel belang om de toegang tot cultuur in het digitale tijdperk te waarborgen. Het is niet alleen wat de heer Migalski heeft gezegd: iets wat ons tot betere burgers maakt. Welnu, laten we dat nog maar even afwachten, maar hoe dan ook biedt het ons de gelegenheid gelukkiger te worden, want genieten van cultuur draagt in de meeste gevallen bij aan geluk.

In dit verslag van het Parlement wordt terecht benadrukt dat er ook een economische component is. De digitalisering en de onlinetoegeankelijkheid van ons cultureel erfgoed zullen van groot nut zijn voor diverse sectoren van bedrijvigheid: denk maar aan onderwijs, onderzoek, toerisme en de media.

De website van Europeana is tot stand gekomen dankzij een nog niet eerder voorgekomen samenwerking tussen Europese bibliotheken, archieven en musea. Op dit moment, zoals terecht door mevrouw Trüpel is opgemerkt, biedt de website directe toegang tot zeven miljoen gedigitaliseerde objecten. Nogmaals, dit is nog maar een begin en laten we onze schouders eronder zetten. Er kan nog meer worden gedaan en er moet ook meer worden gedaan. In het verslag van het Parlement worden met betrekking tot Europeana en het daaraan gerelateerde beleid verschillende terreinen genoemd waarop in de komende jaren vooruitgang moet worden geboekt.

De ontwikkeling van de website hangt in de eerste plaats af van de input van de lidstaten die er meer aan zouden moeten doen om hun culturele erfgoed te digitaliseren en alle gedigitaliseerde objecten via Europeana toegankelijk te maken. Ik ben blij dat het Parlement zich achter het verzoek van de Commissie aan de lidstaten schaaft om snelle vorderingen te maken wat dit aangaat. Hoe eerder hoe beter.

Het Parlement benadrukt dat Europeana niet alleen toegang moet bieden tot werken uit het publieke domein, maar ook materiaal moet omvatten waarvoor nog auteursrechten gelden. Er dienen dringend – en dat is mijn antwoord aan mevrouw Țicău – werkbare oplossingen te worden gevonden voor het online brengen van uitverkochte werken en voor de aanpak van verweesde werken (werken waarvan de rechthebbenden niet achterhaald kunnen worden). Als dat niet gebeurt, lopen we risico dat Europa binnen een paar jaar achterop raakt, vooral vergeleken met de VS.

De Commissie voert momenteel een effectbeoordeling uit met betrekking tot een mogelijke juridische oplossing voor verweesde werken op Europees niveau en we zijn nog in overleg over wat eraan kan worden gedaan, maar als u er geen bezwaar tegen hebt, kom ik daarop terug wanneer we het zullen hebben over de digitale agenda, want dat is een van de kwesties die we moeten behandelen.

Later dit jaar zal er een verbeterde versie van Europeana worden gelanceerd, en die zal naar verwachting tegen die tijd toegang geven tot meer dan tien miljoen gedigitaliseerde objecten. In de jaren daarna zal de site verder worden ontwikkeld. Het Parlement wijst er terecht op dat het voor het succes van Europeana absoluut noodzakelijk is om de website beter bekend te maken zowel bij de culturele instellingen, die hun gedigitaliseerde content zouden kunnen bijdragen, als bij het grote publiek. Er moet speciale aandacht worden gegeven aan jonge mensen, zoals u terecht genoemd hebt, een uiterst belangrijk deel van onze bevolking, die we via de scholen zouden kunnen bereiken.

De Commissie zal zich volledig blijven inzetten voor de ontwikkeling van Europeana en het daaraan gerelateerde beleid, hetgeen een van de belangrijkste werkterreinen zal zijn in het kader van de Europese digitale agenda. Het is het hoe dan ook waard om voor te vechten.

De Voorzitter. – Het debat is gesloten.

De stemming vindt over twee weken plaats tijdens de volgende vergaderperiode in Brussel.

Schriftelijke verklaringen (artikel 149)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), *schriftelijk*. – (PL) De Europese digitale bibliotheek Europeana staat momenteel voor een groot aantal uitdagingen. Het succes van dit pan-Europese project is allerm minst verzekerd. Een eerste reden hiervoor is dat Europeana tot nu toe hoofdzakelijk bestaat uit werken die afkomstig zijn uit slechts een aantal van de meest actieve landen. Ten tweede gaat het niet om hedendaagse werken die op grote belangstelling zouden kunnen rekenen, maar om oudere werken uit het publieke domein. Ik zou in het bijzonder de aandacht willen vestigen op één aspect van het Europeana-project dat naar mijn mening van cruciaal belang is voor het welslagen ervan, namelijk de financiering. Het proces van de uitbreiding van digitale collecties is zeer duur en zal nog jaren duren. Ondertussen zijn er voor Europeana maar tot 2013 financiële middelen verzekerd, in het kader van een project dat deels door de Europese Commissie en de lidstaten en deels via sponsoring door de particuliere sector wordt gefinancierd. Ik denk dat het van essentieel belang is om in de nieuwe financiële vooruitzichten voor de periode 2014-2020 in stabiele financieringsbronnen te voorzien. De Europese fondsen die in de vorm van subsidies aan de verschillende culturele instellingen in de lidstaten worden toegekend, zouden hen ertoe moeten aanzetten om efficiënter te werk te gaan bij het digitaliseren van de collecties. Tegelijkertijd moeten er voor deze digitalisering bindende doelstellingen worden ingevoerd die binnen een bepaalde periode door de lidstaten moeten worden bereikt. Alleen de consequente uitvoering van de “wortel en stok”-benadering waarbij goede prestaties worden beloond en slechte worden bestraft, zal ervoor zorgen dat Europeana kan uitgroeien tot een aantrekkelijk portaal dat op de belangstelling van lezers en onderzoekers kan rekenen en niet tot een digitale zolder waar om emotionele redenen oude troep wordt bewaard.

Iosif Matula (PPE), *schriftelijk*. – (RO) Het is de bedoeling dat Europeana een geheel nieuw project wordt, gewijd aan Europese culturele waarden, en niet een alternatief voor het boekdigitaliseringsproject van Google. Europeana - onlinebibliotheek, -museum en digitaal archief tezamen - moet één Europees erfgoed bevorderen, een betrouwbare bron van informatie zijn en lidstaten de mogelijkheid geven om op gereguleerde, gestructureerde wijze inhoud toe te voegen.

Europeana moet niet een portaal worden zoals Wikipedia, waar iedereen tekst kan invoeren zonder dat dat van tevoren wordt gecontroleerd. Deze praktijk zorgt uiteraard voor vele fouten in de daar geplaatste inhoud. Wat dat betreft kunnen we een speciaal onderdeel van de website wijden aan discussies tussen gebruikers, maar zonder dat ze de kans hebben de culturele werken op de website te wijzigen.

Het is belangrijk dat we onze aandacht richten op de grafische presentatie van de Europeanawebsite, op het bekendmaken ervan en op de toegankelijkheid. Het huidige ontwerp is niet erg gebruiksvriendelijk, en kan eraan bijdragen dat het publiek zijn belangstelling verliest. Op basis van bovengenoemde overwegingen steun ik de ontwerpresolutie van de Fractie van de Europese Volkspartij (Christendemocraten) als alternatief voor de huidige mogelijkheid die in het verslag is opgenomen, zodat we kunnen bijdragen aan een waardevol portaal, waar het publiek relevante informatie zal vinden.

Emil Stoyanov (PPE), *schriftelijk*. – (BG) Dames en heren, een van de meest fundamentele opgaven waar wij als politici en burgers op dit moment voor staan, is dat we ons Europees cultureel erfgoed voor de komende generaties weten te bewaren. Een van de belangrijkste projecten op dat gebied is Europeana, dat ons hulp verleent om het digitaliseringsproces van het cultureel erfgoed in de afzonderlijke lidstaten te versnellen. In verband met de massale digitalisering van boeken, waaronder die uit de bestanden van de Europese bibliotheken, dient echter nog een aantal culturele en juridische problemen te worden opgelost. De auteursrechten en de daarmee samenhangende regelgeving in de verschillende lidstaten vormen een van de grootste uitdagingen waarvoor Europeana zich gesteld ziet. Ook de concurrentie met Google maakt duidelijk dat er nog talrijke problemen zijn die om een oplossing vragen. Daarom moet er worden gezocht naar alle denkbare middelen om de nationale bibliotheken, musea en archieven te ondersteunen, zodat Europeana daadwerkelijk een afspiegeling van de rijkdom en diversiteit van het Europese culturele erfgoed kan worden. Tijdens de debatten binnen de Commissie cultuur en onderwijs stelde ik voor dat het Europees Parlement een controlerende functie ten aanzien van het project zou krijgen, maar ik realiseer me dat dit op grond van de thans geldende regelgeving niet mogelijk is. Desondanks hoop ik dat het Europees Parlement, de enige instelling van de Europese Unie waarvan de leden rechtstreeks worden gekozen, op een dag controle zal kunnen uitoefenen op initiatieven die in Europees verband worden genomen. Ik dank u voor uw aandacht.

22. Evaluatie en beoordeling van het Actieplan Dierenwelzijn 2006-2010 (korte presentatie)

De Voorzitter. – Aan de orde is het verslag (A7-0053/2010) van Marit Paulsen, namens de Commissie landbouw en plattelandsontwikkeling, over de evaluatie en beoordeling van het actieplan inzake het welzijn van dieren 2006-2010 (2009/2202(INI)).

Marit Paulsen, rapporteur. – (SV) Mijnheer de Voorzitter, het welzijn van dieren is feitelijk iets wat de meeste burgers in Europa niet koud laat. Bij het welzijn van dieren gaat het niet alleen om dieren. Het gaat ook om onze identiteit, om waar wij en Europa volgens ons voor staan, om wat volgens ons de kenmerken van onze beschaving zijn en om het respect voor en de omgang met onze medereizigers in onze reis door het leven.

Volgens mijn evaluatie, die de steun van de Commissie landbouw en plattelandsontwikkeling geniet, is het leeuwendeel van het vijfjarenplan dat het Parlement in 2006 aannam en waarvoor mevrouw Jeggle rapporteur was, redelijk goed uitgevoerd. Een erg belangrijk stuk van de puzzel ontbreekt nog, namelijk de naleving. Daarom heb ik mij bij het opstellen van een volgend vijfjarenplan – waarvan ik en de commissie echt hopen dat het dit jaar tot stand zal komen – toegespitst op het aanscherpen van de naleving van de bestaande wetgeving.

Momenteel betekent dat met name de richtlijn betreffende het leven en welzijn van en de omgang met varkens. Het gaat ook om het steeds terugkerende probleem van het vervoer van dieren over lange afstand, in soms zeer beroerde omstandigheden. Het gaat met andere woorden om naleving, controle en sancties met betrekking tot de wetten, richtlijnen en verordeningen die al zijn vastgesteld.

Verder zou ik een ietwat nieuwe benadering willen zien – en met name een holistischere benadering. Ik zou een algemene wet inzake dierenbescherming willen zien die de basisnorm is voor Europa, de EU en de interne markt en waarin minimumniveaus zijn vastgelegd.

Dat is belangrijk om twee redenen. Ten eerste voor de mededinging binnen de Unie op de interne markt; het mag met andere woorden voor geen enkel land mogelijk zijn om concurrentievoordeel te halen uit de verwaarlozing van dieren. De tweede en misschien allerbelangrijkste reden is het feit dat we zeer hoge eisen stellen aan de Europese landbouwers en producenten. Daarom moet er bescherming zijn tegen oneerlijke concurrentie uit derde landen. Het is niet redelijk om zeer hoge eisen te stellen als we niet bereid zijn om eerlijke handel te garanderen. Daarnaast – en dat is misschien niet zo populair – moeten we op de een of andere manier betalen voor het welzijn van dieren. Of dat in de winkel dan wel via de belastingaanslag gebeurt, is een andere discussie. Bovendien moeten we een permanent en goed georganiseerd netwerk tot stand brengen – merk op dat ik in dit verband zeg: geen nieuwe instantie maar coördinerende functies voor de buitengewoon goede wetenschappelijke instellingen die we al hebben in Europa.

Last but not least moeten we het gebruik van antibiotica in de veehouderij onder controle krijgen. Ik heb het nu niet over het risico op antibioticaresiduen in voeding maar over de antibioticaresistentie – met name van zoönotische bacteriën – die een aanzienlijk gevaar is voor de volksgezondheid.

Chris Davies (ALDE). – (EN) Mijnheer de Voorzitter, ik wil nader ingaan op een stuk wetgeving waarmee de commissaris – die vijf jaar commissaris voor Energie is geweest – uitvoerig bekend zal zijn. Het gaat om de richtlijn legkippen, die vereist dat de normen inzake dierenwelzijn voor de kooien waarin legkippen worden gehouden, tegen het eind van volgend jaar zijn aangescherpt.

Ik dacht dat de kosten in de duizenden zouden lopen. In vele commerciële centra kost dit echter miljoenen, aangezien hier grootschalige industriële apparatuur bij betrokken is. Veel landen hebben aan de richtlijn voldaan. Veel boeren hebben geld geïnvesteerd om ervoor te zorgen dat de normen voor het dierenwelzijn tot het vereiste niveau worden verhoogd, maar ik verwacht eigenlijk niet dat de gehele Europese Unie tegen het eind van volgend jaar aan de richtlijn heeft voldaan.

Ik wil weten welke maatregelen de Commissie denkt te nemen en voor welke maatregelen zij de aanzet geeft om naleving af te dwingen.

De rapporteur heeft opgeroepen tot een verbod op de handel in eieren die niet aan de wetgeving voldoen. Ik ben er niet zeker van of dit wel mogelijk is. Ik wil echter wel weten dat de Commissie zich proactief inzet om ervoor te zorgen dat de lidstaten en hun veehouders zich aan de verplichting tot het verhogen van deze dierenwelzijnsnormen houden en dat de concurrentievoorwaarden voor allen gelijk zijn.

Michel Dantin (PPE). - (FR) Mijnheer de Voorzitter, mevrouw Paulsen, ik dank u voor uw verslag. Ik wil ook mijn erkentelijkheid uitspreken voor het werk dat bij de voorbereiding van dit dossier verzet is door de verschillende schaduwrapporteurs, en in het bijzonder door de rapporteur voor mijn fractie, mevrouw Jeggle.

Er wordt in de Europese landen heel verschillend tegen dit onderwerp aan gekeken. Het wordt niet door alle producenten en consumenten op dezelfde manier ervaren. Desondanks slaagt de Europese regelgeving er geleidelijk in een zeer strikte norm vast te stellen, waarvan we naar mijn mening veel beter gebruik moeten maken bij internationale onderhandelingen en met name bij de controle op geïmporteerde goederen.

Maar zoals reeds gezegd werd, hebben deze regels een prijs, en we zien die kosten met de dag stijgen voor boeren en andere operatoren, en dat op een moment dat de winstgevendheid van de landbouw al onder enorme druk staat. Dit rechtvaardigt dus op een heel duidelijke manier het gemeenschappelijk landbouwbeleid. Als we jaarlijks 100 euro per inwoner uitgeven voor de financiering van een gemeenschappelijk landbouwbeleid, is het welzijn van dieren zeker een goede reden voor deze financiering.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). - (RO) Ik wil mevrouw Paulsen feliciteren met haar verslag, dat oplossingen biedt met betrekking tot het welzijn van dieren en de problemen met dit thema in het Europese beleid. Het is algemeen bekend dat de gezondheid van dieren bestaat uit welzijn en een zeker minimaal biologisch comfort. In afwezigheid daarvan kunnen ze niet tot hun volle vitaliteit komen, bijvoorbeeld in natuurlijk gedrag, afhankelijk van de veranderingen in hun leefomgeving.

Daarom ben ik van mening dat de verbetering van de landbouwsector en het vergroten van de concurrentiekracht ervan een Europees thema moeten blijven door het bevorderen en respecteren van de bestaande regelgeving over het welzijn van dieren, die ook moet voldoen aan de beschermingsvereisten. Zodoende moeten lidstaten hun veeteelttechnologieën herzien en oude technologie vervangen door de nieuwste technologie met de beste prestaties. Deze houdt rekening met de fysiologische behoeften van de dieren en maakt het mogelijk dat hun productieve biologische potentieel onder ideale omstandigheden kan worden benut, hetgeen ook leidt tot meer voedselveiligheid. Hiervoor is uiteraard passende financiering nodig en een efficiënt gebruik van de ondersteuningsmogelijkheden, zodat de lidstaten kunnen investeren in moderne, innovatieve oplossingen die het welzijn van dieren ten goede komen.

Ik geloof dat een belangrijke rol gegeven kan worden aan gewone burgers en organisaties uit het maatschappelijk middenveld bij het zoeken naar oplossingen en het opstellen en uitvoeren van programma's op dit gebied, zodat ze aansluiten op de bestaande situatie in iedere lidstaat.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). - (FI) Mijnheer de Voorzitter, dierenwelzijn is ook een maatstaf voor het civilisatieniveau van ons, de Europeanen. De Europese Unie moet ervoor zorgen dat de wetgeving wordt aangepast en dat de controle goed functioneert. Op dit moment zijn er tekortkomingen in beide gevallen.

Hier is de kwestie van het vervoer van dieren ter sprake gebracht. Wij hebben enkele wrede en harde films op televisie gezien en op dit gebied, en op elk gebied met betrekking tot dierenwelzijn, hoop ik dat de Commissie snel actie onderneemt, zodat wij er zeker van kunnen zijn dat dieren op een behoorlijke manier worden behandeld.

Andris Piebalgs, lid van de Commissie. - (EN) Mijnheer de Voorzitter, ik wil graag het Parlement bedanken, en in het bijzonder mevrouw Paulsen, voor het initiatiefverslag over het communautair actieplan ten behoeve van het welzijn van dieren. Het verslag geeft niet alleen weer wat er allemaal is gebeurd, maar bevat ook belangrijke en nuttige ideeën voor een toekomstige strategie met betrekking tot dierenwelzijn.

Het actieplan, dat in 2006 werd aangenomen, is in grote lijnen een succes geworden. Het heeft afzonderlijke EU-initiatieven samengebracht tot een enkele visie ten aanzien van dierenwelzijn, en het is over het algemeen op bevredigende wijze ten uitvoer gelegd. Niettemin deelt de Commissie het standpunt dat naar voren kwam tijdens deze *catch-the-eye*-sessie dat handhaving een belangrijk probleem blijft en dat de inspanningen om een juiste tenuitvoerlegging te waarborgen, moeten worden gehandhaafd en geïntensiveerd.

Wat betreft de vraag van Chris Davies, we zullen een schriftelijk antwoord geven op deze vraag, maar in beginsel richt de Commissie zich voornamelijk op de tenuitvoerlegging. De aangenomen regels moeten ten uitvoer worden gelegd. Het gaat niet alleen om de rechtsstaat, maar ook om eerlijke concurrentie.

We zijn het ook eens over de noodzaak om eerlijke concurrentie te bevorderen tussen producenten in de EU en producenten daarbuiten. Dierenwelzijn is ook een "niet-commercieel thema" dat verdedigd en verklaard moet worden tijdens de WTO-onderhandelingen. Dit zal uit onze toekomstige strategie moeten blijken.

Ik heb nota genomen van de oproep voor een nieuw actieplan voor 2011-2015, en het verheugt mij u mee te delen dat de Commissie al met het werk hiervoor begonnen is. Het is onze ambitie een nieuwe strategie voor dierenwelzijn te ontwikkelen die uitgaat van een holistische benadering waarbij rekening wordt gehouden met de totale kosten voor producenten in de EU en de gevolgen van maatregelen op het gebied van welzijn voor hun concurrentievermogen.

Zoals genoemd in het verslag, benadrukt artikel 13 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie de noodzaak om rekening te houden met alle dieren. Het idee van een algemene Europese dierenwelzijnswet, die betrekking heeft op alle dieren, is ook heel interessant. Zo'n algemene wet zou de basis kunnen vormen voor toekomstige initiatieven, waaronder wetgeving, maar ook consumentenvoorlichting, onderwijs, onderzoek en het bevorderen van hogere normen.

Ik neem ook nota van de steun, die ik waardeer, voor het opzetten van een Europees netwerk van referentiecentra voor dierenwelzijn. Dit zou de EU-instellingen, lidstaten en belanghebbenden helpen bij hun acties om initiatieven op het gebied van dierenwelzijn te bevorderen.

Ik ben het met u eens dat er bij de toekomstige strategie nauwkeurig gekeken moet worden naar de kosten en het concurrentievermogen. We moeten zorgen voor consistentie tussen onze beleidslijnen en daarbij, vanuit een wereldwijd perspectief, de algehele duurzaamheid van onze voorstellen niet uit het oog verliezen.

In het verslag werd ook benadrukt dat de EU-begroting moet corresponderen met onze ambities – in het bijzonder door te voorzien in voldoende middelen voor onderzoek, nieuwe technologieën en technieken op het gebied van dierenwelzijn. Ook werd de noodzaak benadrukt voor voldoende middelen voor adequaat toezicht en steun aan producenten in de EU.

Zoals ik al heb gezegd, verwelkomt de Commissie al deze ideeën – die samen laten zien dat dierenwelzijn hoog op de EU-agenda staat. De Commissie is van plan in 2011 een nieuwe communautaire strategie voor dierenwelzijn te presenteren.

De Voorzitter. – Het debat is gesloten. De stemming vindt over twee weken plaats tijdens de vergaderperiode in Brussel.

Schriftelijke verklaringen (artikel 149)

Véronique Mathieu (PPE), schriftelijk. – (FR) Het welzijn van dieren is een belangrijke kwestie. De Europese regelgeving op dit gebied moet strikt worden toegepast, zoals het verslag van mevrouw Paulsen aanbeveelt. We moeten er ook voor zorgen dat de normen op het gebied van dierenwelzijn die binnen de EU gelden, ook toegepast worden op goederen die het Europees grondgebied binnenkomen. Onze boeren en de Europese agroalimentaire industrie moeten niet de dupe worden, omdat ze extra kosten moeten maken om aan de Europese eisen te voldoen. Er moet een goede samenhang zijn tussen dierenwelzijnsnormen en het Europees handelsbeleid, het behoud van werkgelegenheid, en jachtpraktijken in het kader van faunabeheer, die onontbeerlijk zijn voor het evenwicht in de biodiversiteit. Overigens heb ik enige reserves bij het opzetten van een Europees netwerk van referentiecentra voor dierenwelzijn. Als rapporteur voor de kwijting 2008 voor de gedecentraliseerde agentschappen van de EU, ben ik maar al te goed bekend met de problematiek van het opzetten van agentschappen waartussen geen algehele samenhang bestaat. Die problematiek, waar de interinstitutionele werkgroep voor de agentschappen zich momenteel over buigt, dient eerst te worden opgelost, alvorens te overwegen weer nieuwe agentschappen op te zetten.

23. De EU-landbouw en de klimaatverandering (korte presentatie)

De Voorzitter. – Aan de orde is het verslag (A7-0060/2010) van Stéphane Le Foll, namens de Commissie landbouw en plattelandontwikkeling, over de EU-landbouw en klimaatverandering (SEC(2009)0417 – 2009/2157(INI)).

Stéphane Le Foll, rapporteur. – (FR) Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de commissaris, het verslag dat ik hier aan het Parlement voorleg, wil uitleggen dat landbouw een plaats heeft in en een rol speelt bij de bestrijding van de klimaatverandering.

De natuur laat ons deze week weer eens zien – in de vorm van vulkanen deze keer – welke enorme invloed zij kan hebben op de menselijke activiteiten en op het klimaat. Maar dat neemt niet weg dat de mens, en Europa in het bijzonder, zijn verantwoordelijkheid moet nemen bij de bestrijding van wat we de klimaatverandering noemen.

Mijn verslag wil laten zien dat de landbouw enerzijds zijn uitstoot van CO₂ en zijn consumptie van fossiele brandstoffen nog verder kan terugdringen, en anderzijds een zeer actieve bijdrage kan leveren aan koolstoffixatie, zodat we wereldwijd gezien tot een vermindering van de uitstoot en een toename van de fixatie en opvang van koolstof kunnen komen.

Dit verslag wil laten zien dat we op het gebied van landbouw af moeten stappen van een versnipperde aanpak, waarbij we voor elk nieuw probleem een nieuwe richtlijn maken: inzake de bodem, water, pesticiden en wat dies meer zij; en dat we toe moeten werken naar een brede, systematische aanpak van landbouwvraagstukken.

Binnen een dergelijke aanpak moeten we benaderingen kunnen vinden die waarborgen, zoals ik al eerder zei, dat de landbouw niet alleen zijn energieverbruik terugdringt, maar ook een zeer actieve bijdrage levert aan koolstoffixatie. Daarbij gaat het vooral om de rol die fotosynthese en biomassa op dit gebied kunnen spelen, en in het bijzonder - iets waar ik groot belang aan hecht - ook de bodem, en de capaciteit die de Europese bodem heeft om organische koolstof op te slaan.

Ik ben van mening dat de Europese landbouw met een dergelijke aanpak, die ik in dit verslag bespreek, en die hopelijk steun zal krijgen bij de stemming tijdens de vergadering in Brussel, een nieuwe fase in kan gaan wat betreft duurzaamheid, en de transitie kan maken naar een meer milieubewuste vorm van landbouw. Dit zal de Europese landbouw een voorsprong geven ten opzichte van een aantal andere continenten en landbouwsystemen. Daardoor zal de Europese landbouw zowel economisch als op milieugebied, en daardoor op sociaal gebied, beter kunnen presteren.

Dit verslag gaat dus specifiek over landbouw en de strijd tegen de klimaatverandering, maar het verslag wil ook - dat hoop ik althans - andere perspectieven openen, om het debat te voeden dat zal gaan plaatsvinden over de toekomst van het landbouwbeleid na 2013.

Ik richt mij tot de Commissie, ik zal me tot de landbouwcommissies richten - zoals ik al zo vaak gedaan heb - en ik zal me ook tot de verschillende ministers richten als ik daartoe in de gelegenheid ben. Ik ben dus van mening dat we het roer moeten omgooien. Het GLB 2013 moet ambitieus zijn. Het moet gestoeld zijn op doelstellingen die het voor burgers begrijpelijk maken dat we een gemeenschappelijk landbouwbeleid nodig hebben.

We hebben een gemeenschappelijk landbouwbeleid nodig omdat het Europa van landbouw enerzijds de voedselveiligheid moet waarborgen, maar anderzijds ook moet kiezen voor duurzaamheid. Dat is in ieder geval wat ik in dit verslag voorstel, en ik hoop dat een grote meerderheid van dit Parlement me daarin zal volgen.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Mijnheer de Voorzitter, ik zou de rapporteur willen bedanken voor zijn verslag. De landbouw is de sector die nu al het meeste doet voor de milieubescherming, en die nog meer kan doen. Het is bijvoorbeeld al gelukt om de emissie van broeikasgassen door de landbouw met 20 procent te verlagen. Bovendien onttrekken landbouwgrond en planten enorme hoeveelheden CO₂ aan de lucht. De landbouw is dus een deel van de oplossing van het probleem van de klimaatverandering. Aan de andere kant heeft het produceren van levensmiddelen voor 500 miljoen burgers van de EU voorrang. Daarbij moeten we de middelen zo efficiënt mogelijk benutten, en het milieu en de biodiversiteit optimaal beschermen.

Dat kunnen de boeren niet alleen doen, daarvoor hebben ze de steun van een sterk Europees landbouwbeleid nodig. Dan is het mogelijk om voor een groeiende wereldbevolking voldoende levensmiddelen te produceren en tegelijkertijd het milieu te ontzien, om de klimaatverandering te bestrijden.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Mijnheer de Voorzitter, het verslag van de heer Le Foll is uitermate belangrijk, omdat de Europese voedselproductie en landbouw belangrijke zaken zijn.

Europa moet zelfvoorzienend zijn. Dat is ook belangrijk ter voorkoming van klimaatverandering, omdat korte vervoersafstanden en plaatselijk voedsel het beste zijn om klimaatverandering tegen te gaan.

Landbouw moet duurzaam zijn en in dat opzicht moeten wij nog veel doen. De lidstaten van de Europese Unie kunnen hierbij een pioniersrol vervullen. Europa en de lidstaten bevinden zich wat dit betreft in een goede positie, omdat wij de mogelijkheid hebben in onderzoek te investeren.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Mijnheer de Voorzitter, ik zou de heer Le Foll hartelijk willen bedanken voor zijn verslag. Het bevat een aantal heel belangrijke punten, waarmee we in de toekomst rekening moeten houden. De klimaatbescherming moet ook een onderdeel van de hervorming van het GLB zijn, en moet daarin aan bod komen. In de toekomst hebben we duurzame en ecologische procedés nodig om de

klimaatbescherming mogelijk te maken. De landbouw is niet alleen een slachtoffer van de klimaatverandering, maar ook een aanzienlijk deel van de oorzaak ervan. Niet minder dan 10 procent van de broeikasgassen komen tenslotte uit de landbouw, en dat percentage moet omlaag.

We moeten ook nota nemen van iets anders in het verslag-Le Foll, namelijk dat we heel veel soja invoeren, bijvoorbeeld uit Brazilië. De Europese landbouw is er ook ten dele verantwoordelijk voor dat in andere landen grote arealen oerwoud worden gerooid om er bijzonder intensieve landbouw te bedrijven, en dat heeft uiteindelijk ook hier gevolgen. Dat moeten we onder ogen zien. We moeten ook proberen in Europa weer zelf proteïnen te produceren. Ook dat is een deel van de oplossing van de milieuproblemen, en van de klimaatbescherming.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Een uitermate belangrijk element uit het verslag-Le Foll is dat we zonder de landbouw geen enkele kans zouden hebben op te treden tegen wereldwijde klimaatverandering. Tegelijkertijd denk ik hier dan in het bijzonder aan de rol van de bosbouw die nu nog niet de nodige steun geniet. Ik ben het er volledig mee eens dat de landbouw in de toekomst groener en milieuvriendelijker moet zijn. Aan de ene kant is dat absoluut van belang, aan de andere kant produceert de landbouw vandaag de dag verscheidene collectieve milieugoederen – biodiversiteit, landschapsbescherming, schoon water en andere zaken – die niet adequaat worden beloond door de markt en het gemeenschappelijk landbouwbeleid. Daarom moeten we in het gemeenschappelijk landbouwbeleid van na 2013 een markt creëren voor collectieve milieugoederen, zodat de boeren extra diensten krijgen en compensatie ontvangen voor de extra diensten die ze uitvoeren.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Mijnheer de Voorzitter, dit initiatiefverslag heeft betrekking op een uiterst belangrijke sector, want de rol van de landbouw zal in de toekomst alleen maar groter worden. De vraag naar voedsel neemt wereldwijd snel toe, terwijl de klimaatverandering de hoeveelheid landbouwgrond in de wereld verkleint. Bovendien worden de eisen van de consumenten met betrekking tot de kwaliteit van voedsel steeds hoger.

Naast het feit dat Europa op betrouwbare wijze moet zorgen voor zijn eigen voedselveiligheid, moet het ook een rol spelen in de voedselvoorziening in andere continenten.

Investeren in duurzame landbouw en een betere exploitatie van bossen moet ook als een belangrijk onderdeel van het communautaire landbouwbeleid worden gezien. Daarom was ik een beetje teleurgesteld dat er in de EU2020-strategie een te verwaarlozen bedrag in de land- en bosbouw werd geïnvesteerd. Land- en bosbouw spelen namelijk een cruciale rol in het waarborgen van de voedselveiligheid in Europa, effectievere productie van bio-energie en de levensvatbaarheid van plattelandsgebieden.

Marit Paulsen (ALDE). – (SV) Mijnheer de Voorzitter, ik zou, als ik mag, de rapporteur willen bedanken voor een zeer verfrissende nieuwe benadering. Persoonlijk ben ik ervan overtuigd dat land- en bosbouw de veruit belangrijkste factoren zijn in onze inspanningen om koolstofdioxide-emissies te reduceren, met name als we koolstof in bomen, gewassen en wortels moeten opslaan en in de bodem fixeren. Daarbij gaat het niet om het onder de knie krijgen van een nieuwe technologie of om het uitvoeren van onderzoeksprojecten, omdat we al over de vereiste kennis en instrumenten beschikken.

Omdat ik het net had over de bescherming en het welzijn van dieren, zou ik een radicale vraag willen stellen: is het niet het landbouwbeleid zelf dat we moeten veranderen? Als we de landbouwers zouden betalen voor alle voordelen die ze produceren en die van levensbelang zijn – zoals in dit geval – voor onze samenleving, in plaats van te betalen voor wat ze bezitten, dan zouden we hun betalen voor wat ze doen.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Allereerst wil ik de rapporteur feliciteren met de gekozen totaalbenadering van een van de meest urgente problemen van dit moment. Klimaatverandering vormt een van de ernstigste bedreigingen voor het milieu, maar ook op sociaal en economische gebied. De landbouwproductiviteit fluctueert van jaar tot jaar onder invloed van extreme schommelingen in de weersgesteldheid, waardoor alle economische sectoren indirect worden beïnvloed, zij het dat de landbouw het kwetsbaarst blijft.

Tegen deze achtergrond moet de strategie van de Europese Commissie aandacht geven aan zowel preventie als verzachting van de gevolgen voor de landbouw in de Europese Unie, door het uitvoeren van een actieplan in de meest getroffen gebieden. Ik doel hierbij op het aanpassen van landbouwactiviteiten aan de nieuwe omstandigheden: bebossing, het beheer van waterbronnen voor de landbouw en sanering van verontreinigde gronden.

De andere maatregel moet bestaan uit een plan voor de toekomst, gericht op het wegnemen van de oorzaken van klimaatverandering door het bevorderen van een koolstofarme wereldeconomie, in combinatie met het bevorderen van energiezuikerheid. De Europese Unie moet haar leidende positie in de strijd tegen klimaatverandering behouden, en niet afglijden naar een tweede positie door de huidige economische moeilijkheden.

Czesław Adam Siekierski (PPE). - (PL) Mijnheer de Voorzitter, ik ben onder de indruk van de allesomvattende benadering van dit verslag. Ik heb echter een eenvoudige vraag: wat is de werkelijke verantwoordelijkheid, invloed en impact van de landbouw op de klimaatverandering? Ik doel in dit verband zowel op de positieve als op de negatieve gevolgen. Kunnen we zeggen dat de conclusies van wetenschappers en de resultaten van ons onderzoek voldoende overtuigende argumenten zijn om te verlangen dat er zoveel extra middelen worden vrijgemaakt voor het tegengaan van de klimaatverandering waarvoor niet eens een goede definitie bestaat? Er is immers dringende behoefte aan maatregelen om de gevolgen van de economische crisis en de werkloosheid te bestrijden. Dat geldt eveneens voor andere moeilijke problemen die het gevolg zijn van de sociaaleconomische situatie in de Unie.

In hoeverre worden de eisen inzake klimaatbescherming reeds in praktijk gebracht in het kader van het gemeenschappelijk landbouwbeleid? Welke instrumenten kunnen in de toekomst op dit gebied in de context van het gemeenschappelijk landbouwbeleid worden toegepast?

Chris Davies (ALDE). - (EN) Mijnheer de Voorzitter, ik wil graag iets zeggen over waar ik vandaan kom. Ik heb het geluk om aan de rand van de Saddleworth Moorlands te wonen, tussen de steden Manchester en Leeds. Het is aan het zuidelijke uiteinde van een veengebied dat zich uitstrekt vanuit Engeland tot in Schotland.

Het is een bijzonder zeldzaam leefgebied in Europa, maar het is ook een leefgebied waar veel kaalslag heeft plaatsgevonden als gevolg van 250 jaar industriële vervuiling die geleid heeft tot de vernietiging van de diverse soorten die daar kunnen voorkomen. Overbegrazing, waarschijnlijk door schapen, en branden hebben hier ook aan bijgedragen. Natuurlijk komen er broeikasgassen vrij zodra het veen opdroogt. Er komt een enorme potentiële hoeveelheid broeikasgas vrij uit wat een schitterend gebied zou moeten zijn.

De Britse Koninklijke Vereniging voor de vogelbescherming probeert dit leefgebied momenteel in zijn oude staat terug te brengen en het sphagnum mos, waardoor het veengebied is ontstaan, weer aan het groeien te krijgen. De middelen die hiervoor nodig zijn, lopen niet in de miljoenen – het gaat eerder om tienduizenden of misschien honderdduizenden. Het vormt een klein element dat kan bijdragen aan het herstel en aan het stimuleren van biodiversiteit en tevens aan de bescherming van deze heidehabitat, wat ervoor zorgt dat deze broeikasgassen daar niet uit kunnen vrijkomen. Wanneer we naar de hervorming van het gemeenschappelijk landbouwbeleid kijken, dan is dit iets wat we heel goed in de gaten moeten houden.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). - (RO) De landbouw is verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de totale koolstofuitstoot. Daarom benadrukken wij de noodzaak om de energie-efficiëntie in deze sector te vergroten. Ik roep de Commissie op om het verband tussen hoge voedselprijzen en stijgende energieprijzen continu te bestuderen, en met name te kijken naar de gebruikte brandstoffen.

Ik wil u eraan herinneren dat de stimulering van duurzame energiegewassen de voedselproductie niet in gevaar moet brengen. Daarom roepen wij de Commissie op om de effecten van de toegenomen biobrandstofproductie in de Europese Unie en in derde landen in de gaten te houden wat betreft veranderingen in landgebruik, voedselprijzen en toegang tot voedsel.

Wij roepen de Commissie en de lidstaten op om onderzoek en ontwikkeling te stimuleren, ter aanpassing aan en voorkomen van klimaatverandering. Ik doel hier met name op onderzoek naar de volgende generatie biobrandstoffen.

Andris Piebalgs, lid van de Commissie. - (EN) Mijnheer de Voorzitter, ik wil graag de rapporteur, de heer Le Foll, bedanken voor dit zeer belangrijke verslag over landbouw en klimaatverandering.

De strijd tegen klimaatverandering vormt wereldwijd een absolute prioriteit. De EU levert hieraan een enorme bijdrage en ook de landbouwsector draagt al bij aan de strijd tegen klimaatverandering. We voeren een beleid waarmee de uitstoot van broeikasgassen wordt beperkt. De landbouw levert ook hernieuwbare energiebronnen door beter gebruik te maken van de gehele cyclus en alle producten die door de landbouw worden voortgebracht. Bovendien werkt het EU-landbouwbeleid aan het optimaliseren van de koolstofputfunctie van landbouwgrond.

Sinds de hervorming van 1992 is er aanzienlijke vooruitgang geboekt bij het integreren van alle milieuoverwegingen in het gemeenschappelijk landbouwbeleid. De recente "gezondheidscheck"-hervorming betekende een volgende stap in deze richting met specifieke nadruk op mitigatie van en aanpassing aan de klimaatverandering.

Het huidige kader van het gemeenschappelijk landbouwbeleid biedt een evenwichtige benadering tussen bindende vereisten in de vorm van randvoorwaarden die een rem zetten op enkele landbouwpraktijken, en positieve stimulansen voor klimaatvriendelijke landbouwpraktijken die voortvloeien uit de ontwikkeling van het platteland.

De Commissie is het volkomen eens met de opvatting dat de klimaatverandering nu wereldwijd moet worden aangepakt en het is belangrijk dat anderen ons voorbeeld volgen. We moeten enerzijds de EU-landbouw helpen om verder bij te dragen aan het verzachten van klimaatverandering door de broeikasgassen die deze zelf produceert, te reduceren, de opslag van CO₂ in de bodem te bevorderen en gebruik te maken van andere hernieuwbare energiebronnen, en anderzijds om productiever te worden en efficiënter in het leveren van voedselvoorraden. Op deze wijze laten we zien dat we beide doelstellingen kunnen bereiken: voedselzekerheid enerzijds en ecologische duurzaamheid anderzijds.

Bij de huidige voorbereiding van het gemeenschappelijk landbouwbeleid voor de periode na 2013, en in het licht van de resultaten van de lopende onderhandelingen over klimaatverandering, zal de Commissie onderzoeken op welke manieren de aanpassings- en mitigatiedoelstellingen verder en beter in de instrumenten van het gemeenschappelijk landbouwbeleid kunnen worden geïntegreerd.

De Voorzitter. – Het debat is gesloten.

De stemming vindt over twee weken plaats tijdens de volgende vergaderperiode in Brussel.

Schriftelijke verklaringen (artikel 149)

Robert Dušek (S&D), schriftelijk. – (CS) De landbouw wordt nu en in de toekomst rechtstreeks geraakt door de klimaatveranderingen. Dat heeft alles te maken met het feit dat het in de landbouw om levende organismen gaat en dat de opbrengsten ervan eerst en vooral afhankelijk zijn van de kwaliteit van grond, water en lucht. Ongelukkigerwijze produceert de landbouw eveneens broeikasgassen (ongeveer 10 procent van het totaal). Zo komt er uit stikstofhoudende meststoffen distikstofoxide vrij en ontstaat er methaan bij de spijsvertering van het vee. Daar staat echter tegenover dat juist de landbouw kan bijdragen aan de strijd tegen de wereldwijde opwarming, met name middels nieuwe, op het behoud van de bodem gerichte ploegmethodes, middels vermindering van de uitstoot van CO₂ of zelfs CO₂-opslag, alsook middels ondersteuning van de bosbouw, combinaties van land- en bosbouw en middels de ecologische landbouw. Ik schaar mij met groot genoegen achter het standpunt van de rapporteur inzake de invoering van een volwaardig Europees bosbouwbeleid in het kader waarvan het beheer en de verdere aanleg van bossen ondersteund kunnen worden zonder dat die bossen overwegend een winstoogmerk dienen, of dit nu ten gunste is van semioverheden of van personen en ondernemingen. Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat juist de landbouwsector als enige in staat is om op een natuurlijke, niet-vervuilende manier CO₂ op te slaan. Bovendien zijn bossen een middel tegen bodemverslechtering en -erosie, tegen watertekorten en tegen vervuiling. Ook helpen ze de biologische diversiteit van plant en dier te beschermen. Gezien alle hierboven genoemde redenen heeft het verslag mijn volle steun.

Mairead McGuinness (PPE), schriftelijk. – (EN) Ik verwelkom dit verslag dat precies op het goede moment komt en ingaat op de rol die de landbouw kan spelen bij het verzachten van de gevolgen van klimaatverandering. Het verslag van de FAO getiteld *The State of Food and Agriculture 2009* benadrukt dat vee onontbeerlijk is voor de wereldwijde voedselproductie. Om aan de wereldwijde vraag naar voedsel tegemoet te komen is het van wezenlijk belang om onze huidige productieniveaus te handhaven. We zullen echter een balans moeten vinden tussen het leveren van voldoende voedsel voor de wereldbevolking en tegelijkertijd het produceren van dit voedsel op een wijze die niet tot nadeligere gevolgen leidt voor het klimaat op aarde. De rol die Europese boeren hierbij kunnen spelen zal duidelijker onder de aandacht komen in het lopende debat over de toekomstige vorm van het GLB na 2013 en het is essentieel dat de EU onze boeren helpt om deze balans te vinden.

Ik sta volledig achter de oproep in dit EP-verslag om boeren te compenseren voor hun inspanningen om hun emissies te verminderen en om steun te bieden bij de aanpassing aan maatregelen om de effecten van klimaatverandering te verzachten. Het in het verslag genoemde voorstel voor de ontwikkeling van een strategie op EU-niveau om de gevolgen van slechte weersomstandigheden voor de landbouw in de EU aan

te pakken, is bijzonder welkom en ook bijzonder relevant, gezien de buitengewoon barre weersomstandigheden waar boeren de afgelopen maanden mee te maken hebben gehad.

Rovana Plumb (S&D), schriftelijk. – (RO) Klimaatverandering heeft een directe invloed op de landbouw. De meest ernstige effecten worden bij uitstek duidelijk op het platteland, waar mensen afhankelijk zijn van de landbouw om in hun levensonderhoud te voorzien. Vrouwen worden relatief zwaar getroffen door klimaatverandering. De reden hiervoor is dat ze de meerderheid van de werkenden in de landbouw uitmaken in vele landen. Bovendien blijven ze qua inkomen achter bij mannen.

De landbouwmethoden in dit nieuwe millennium vereisen menselijke inspanningen om te voldoen aan grote behoeften: voedselveiligheid en –zekerheid voor de wereldbevolking (verwachte groei tot negen miljard in 2050), het harmoniseren van maatregelen ter ondersteuning van een kwantitatieve en kwalitatieve toename van de voedselproductie enerzijds, en de ontwikkelingseisen vanuit de productie van biobrandstoffen anderzijds, het beschermen van ecosystemen en het verbreken van de band tussen economische groei en ecologische achteruitgang.

Ik ben van mening dat er een nieuwe strategie moet worden aangenomen, gebaseerd op een nieuwe benadering die zich richt op duurzame productiemodellen voor de landbouw. Er is compensatiesteun nodig om de extra kosten te dekken die met deze doelstellingen gepaard gaan (bijvoorbeeld lokale contracten voor milieucertificering), het creëren van “groene banen” en de integratie van vrouwen op de arbeidsmarkt (onderhoud van het platteland, behoud van biodiversiteit, broeikassen voor groenten en bloemen).

24. Landbouw in gebieden met natuurlijke handicaps - een speciale check-up (korte presentatie)

De Voorzitter. – Aan de orde is het verslag (A7-0056/2010) van Herbert Dorfmann, namens de Commissie landbouw en plattelandsontwikkeling, over landbouw in gebieden met specifieke natuurlijke handicaps - een speciale doorlichting (COM(2009)0161 – 2009/2156(INI)).

Herbert Dorfmann, rapporteur. – (DE) Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de commissaris, dames en heren, dit verslag gaat over een mededeling van de Commissie over de landbouw in gebieden met natuurlijke handicaps.

Het gaat met name over de afbakening van de gebieden met handicaps, daar moet een nieuwe methode voor komen. Dat gebeurt nu hoofdzakelijk of uitsluitend op basis van nationale criteria, dat zijn er al met al meer dan honderd, en die variëren sterk van lidstaat tot lidstaat.

Er is geen samenhangend model, en onze Rekenkamer heeft daar al meerdere malen kritiek op gegeven. De Commissie stelt in haar mededeling nu een nieuwe vorm van afbakening voor, en wel op basis van acht verschillende criteria, die volkomen nieuwe resultaten zullen opleveren.

Het Parlement weet niet wat de gevolgen van die nieuwe criteria zullen zijn. De Commissie had de lidstaten weliswaar verzocht om territoriale simulaties voor te leggen, maar dat is niet gebeurd, en daarom konden wij die simulaties ook niet raadplegen.

Ik wil graag samenvatten wat we in dit verslag voorstellen. Wij zijn van mening dat een eenvormige afbakeningsmethode in principe zinvol en waarschijnlijk ook nodig is om de noodzakelijke uniformiteit binnen de Europese Unie te garanderen. We geloven ook dat de compensatiebetaling die eigenlijk het belangrijkste resultaat van deze afbakening is - omdat we zo de compensatiebetaling in deze gebieden kunnen uitkeren - een bijzonder belangrijk element van het landbouwbeleid is. Op deze manier kunnen we landbouw bedrijven waar dat anders heel moeilijk zou zijn, bijvoorbeeld in probleemgebieden, en met name in bergachtige gebieden.

Hoe goed deze criteria zijn, of ze wel of niet functioneren, kunnen we echter niet goed beoordelen, omdat we nog geen territoriale simulaties hebben. We hebben echter gegronde twijfels of de voorgestelde criteria nauwkeurig genoeg zijn.

We moeten ook nog bepalen of de criteria die de Commissie nu voorstelt werkelijk apart moeten worden toegepast, of dat het denkbaar is dat meerdere criteria cumulatief worden toegepast. Een handicap houdt vaak verband met meerdere factoren, en het lijkt ons wel degelijk zinvol om te overwegen wat het cumuleren van deze criteria zou opleveren.

De vraag is ook of de subsidiariteit hierop misschien van toepassing is. Misschien moeten we met deze nieuwe criteria een algemeen kader afbakenen, en de lidstaten en de regio's dan de kans geven om dit concreet in te vullen.

Tot slot wil ik graag zeggen dat we beslist moeten overwegen of er overgangperiodes moeten komen. Deze afbakening zal ertoe leiden dat bepaalde gebieden uit de boot vallen, en die hebben recht op een redelijke overgangperiode.

Samenvattend zou ik willen zeggen – en ik geloof dat deze visie ook aan het verslag ten grondslag ligt – dat er nog heel wat moet worden verbeterd aan deze mededeling van de Commissie. Dit beleid heeft vergaande gevolgen voor de betrokken landbouwers, en voor het wordt uitgevoerd, moeten we hier nog eens goed over nadenken.

Tot slot zou ik de collega's in het Parlement en de medewerkers van de Commissie die in de afgelopen maanden aan dit verslag hebben meegewerkt, willen bedanken.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Mijnheer de Voorzitter, ik zou de rapporteur willen bedanken voor zijn uitstekende verslag. De ondersteuning van benadeelde gebieden is een essentieel onderdeel van het gemeenschappelijk landbouwbeleid, op die manier garanderen we dat er overal in Europa landbouw wordt bedreven. Daarom sta ik achter de visie van de Commissie, die voor de afbakening van deze gebieden een systeem wil invoeren dat in de hele EU kan worden gebruikt. Ik vraag me echter af of de acht criteria die daarvoor zijn ontwikkeld, wel voldoende zijn. Ik ben daar niet van overtuigd. Ik heb ook niet begrepen waarom de Commissie ons de resultaten van de simulatie van de gevolgen van die acht criteria niet ter beschikking heeft gesteld, en ik denk dat dit ook geldt voor de rapporteur en voor de hele Commissie landbouw en plattelandsontwikkeling. Daarom doe ik een beroep op de Commissie: dit mag echt niet al te vaak voorkomen.

Wanneer we dit voorstel beoordelen moeten we natuurlijk weten wat de gevolgen ervan zijn. Ik beschouw dit in zekere zin ook als een gebrek aan vertrouwen in het Parlement. Dat betekent dat dit voorstel voor een verordening nog aanzienlijk moeten worden verbeterd. Ik hoop dat de Commissie terdege rekening zal houden met het verslag van de heer Dorfmann, dat intussen ons verslag is geworden. Persoonlijk hoop ik dat de heer Dorfmann politiek verantwoordelijk blijft voor dit dossier.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Mijnheer de Voorzitter, ook ik zou de heer Dorfmann willen bedanken voor zijn verslag. Uit zijn betoog is wel gebleken dat er nog heel wat vragen moeten worden beantwoord. Net als andere sprekers voor mij ben ik van mening dat deze criteria voor de afbakening te grof zijn. In meerdere opzichten voldoen ze niet aan wat benadeelde regio's nodig hebben. Ik betwijfel dat we het met deze uitsluitend natuurlijke criteria kunnen redden.

We moeten ook nog eens nadenken over de sociale omgeving, die in benadeelde regio's een grote rol speelt. Het geld voor benadeelde regio's is voor veel bedrijven een kwestie van leven of dood, en daarom moet de Commissie toch nog eens overwegen of deze criteria niet nog wat kunnen worden gepreciseerd, dit is belangrijk voor het overleven van veel regio's.

Ik ben bang dat de uitvoering van deze regels tot enorme verschuivingen zal leiden, die niet altijd begrijpelijk zijn, en die in de wereld van de landbouw tot heel wat onrust en onzekerheid zullen leiden. Dat moet nog eens worden gezien.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Het is essentieel dat op grond van het verslag-Dorfmann in de begroting van het gemeenschappelijk landbouwbeleid de steun voor landbouwgebieden met natuurlijke handicaps ook in de toekomst prioriteit blijft krijgen, want zonder deze steun kunnen er in deze gebieden zeer ernstige ecologische schade en sociale problemen optreden. Het is verheugend dat de Commissie – en hier komt de Commissie alle lof toe – het systeem voor gebiedsindeling op grond van acht criteria aan de lidstaten overlaat. Tegelijkertijd wil ik er echter de aandacht op vestigen dat er tot op de dag van vandaag verschillen en discriminatie bestaan tussen de lidstaten en niet alleen op het vlak van de rechtstreekse betalingen die worden opgelegd aan de nieuwe lidstaten, in het bijzonder aan het thuisland van de commissaris, Letland, maar ook aan andere nieuwe lidstaten. In mijn land vormt de watervoorziening aan het gebied Homokhátság een bijzonder groot probleem, aangezien gedurende vier decennia het bodemwaterpeil met vier à vijf meter is gedaald en dit een quasiwoestijngebied is geworden. Maar ook in Zuid-Europa is dit een probleem en daarom is het van cruciaal belang dat het probleem van het waterbeheer in het toekomstige gemeenschappelijk landbouwbeleid wordt opgelost.

Michel Dantin (PPE). - (FR) Mijnheer de Voorzitter, ik wil onze collega, de heer Dorfmann, complimenteren met zijn uitstekende werk aan dit verslag. Ik vind dat hij de stand van zaken ten aanzien van de voorstellen van de Commissie over dit onderwerp uitstekend op een rijtje gezet heeft.

Ik wil mij vooral tot de commissaris richten. Dit werk is inmiddels enige maanden gaande. Dat heeft in verschillende productiesectoren van de lidstaten, die mogelijk met nieuwe criteria te maken krijgen, tot onrust geleid. Deze nieuwe criteria (zouden kunnen) komen op een moment - en dat zal morgenavond in een mondelinge vraag aan de orde komen - waarop veel bedrijven in grote moeilijkheden verkeren. We moeten daarom dringend voortgang maken. Ik vind niet dat we nog drie jaar kunnen wachten met helderheid te verschaffen aan de boeren die mogelijk met deze nieuwe afbakening te maken krijgen.

Sari Essayah (PPE). - (FI) Mijnheer de Voorzitter, het is zeer goed dat probleemgebieden specifiek naar voren worden gehaald in dit verslag. De centrale gedachte, waar waarschijnlijk iedereen hier het over eens is, is dat de voorwaarden voor rendabele landbouwproductie overal in de Europese Unie moeten worden gewaarborgd, zowel nu als in de toekomst.

Er lijkt veel verwarring te zijn ontstaan door de criteria voor het definiëren van probleemgebieden. Wij moeten vooral aandacht schenken aan de landbouw in probleemgebieden, want eerdere hervormingen van het gemeenschappelijk landbouwbeleid zijn zeer vaak doorgevoerd vanuit het oogpunt van gunstige gebieden.

Om ook in de toekomst landbouw te kunnen bedrijven in probleemgebieden, is het uitermate belangrijk om proportionele reguleringsmechanismen te gebruiken. Het opheffen van sommige eerdere reguleringsmechanismen voor de landbouw door de Europese Unie was geen succes. Bijvoorbeeld het schrappen van melkquota's en de braakleggingsregeling waren mislukte besluiten voor de probleemgebieden.

Czesław Adam Siekierski (PPE). - (PL) Mijnheer de Voorzitter, de subsidiëring van de Europese landbouw kan niet ter discussie worden gesteld. De belangrijkste redenen hiervoor zijn onder meer de uiteenlopende productievoorwaarden, zoals het klimaat, de bodemkwaliteit, het probleem van de toegang tot water, de ligging van de landbouwgrond en ook sociale en historische omstandigheden. Het merendeel van deze factoren heeft een aanzienlijke invloed op het productieniveau en de economische prestaties. Ze hebben eveneens een invloed gehad op de elementen die vandaag deel uitmaken van het gemeenschappelijk landbouwbeleid.

Ik deel de standpunten en de bezorgdheid van de auteur over het ontbreken van de verwachte gevolgen van de nieuwe benadering. Is het mogelijk dat de criteria die tot dusver zijn gebruikt helemaal niet geschikt waren? We wachten op berekeningen en een grondigere analyse van de gevolgen. Een belangrijke vraag is hoe de landbouwproductie in probleemgebieden in stand gehouden kan worden. Ik ben van mening dat ook in de toekomstige financiële vooruitzichten voor deze gebieden in een passend steunniveau moet worden voorzien als onderdeel van het gemeenschappelijk landbouwbeleid.

Andris Piebalgs, lid van de Commissie. - (EN) Mijnheer de Voorzitter, ik wil graag de heer Dorfmann bedanken voor een uitstekend verslag over de mededeling van de Commissie getiteld "Naar doelgerichte steun aan landbouwers in gebieden met natuurlijke handicaps".

Ik wil een aantal kwesties aan de orde stellen. De algemene doelstelling van de betalingen voor natuurlijke handicaps is de voortzetting van het gebruik van grond te garanderen en, door het beheer van landbouwgrond, landelijke gebieden in stand te houden alsook duurzame landbouwsystemen te bevorderen. De betalingen aan landbouwers in deze gebieden compenseren hen voor de extra kosten en gederfde inkomsten die het gevolg zijn van de natuurlijke handicap waar zij mee te maken hebben.

De Raad heeft besloten de sociaaleconomische criteria uit de doelstellingen van betalingen voor natuurlijke handicaps te schrappen. Het schrappen van sociaaleconomische criteria moet worden gezien in de context van een hele reeks maatregelen die in de verordening plattelandontwikkeling voor de lidstaten zijn neergelegd - de diversificatie naar niet-agrarische activiteiten, de ontwikkeling van micro-, kleine en middelgrote bedrijven en toeristische activiteiten, alsook het verschaffen van basisvoorzieningen.

De betalingen voor natuurlijke handicaps vormen dus niet een instrument dat is bedoeld om het ontvolkingsprobleem aan te pakken. Het compenseren van landbouwers in gebieden waar de productie niet wordt gehinderd door natuurlijke handicaps en waar geen sprake is van extra kosten of gederfd inkomen zou de concurrentie met landbouwers in andere gebieden verstoren. Voorts veranderen de sociaaleconomische indicatoren in de loop van de tijd en om die reden is er voor elk terrein waar deze betrekking op hebben een voortdurend follow-up- en herzieningsproces vereist.

Het voorstel om met een afgelegen ligging rekening te houden is niet praktisch tegen de achtergrond van het overeengekomen kader met betrekking tot natuurlijke handicaps dat de Raad heeft ingesteld. Als het gaat om het perifere karakter van een gebied, zijn er andere mogelijkheden tot afbakening, bijvoorbeeld via het artikel van de verordening dat specifiek betrekking heeft op handicaps.

Tijdens de verschillende stadia van het proces heeft de Commissie de lidstaten verzocht alternatieve voorstellen voor biofysische criteria en hun drempelwaarden in te dienen. Deze voorstellen zullen door wetenschappers worden getoetst op hun validiteit, en vooral op transparantie en op de vraag of ze in de gehele Gemeenschap kunnen worden toegepast. De alternatieve drempelwaarden moeten echter, zoals de Raad wenst, wel tot de conclusie leiden dat een bepaald gebied inderdaad onder een aanzienlijke handicap gebukt gaat.

Zodra het testen van een op biofysische criteria gebaseerde afbakening is afgerond, zal het voorstel van de Commissie voor het gemeenschappelijk landbouwbeleid na 2013 de resultaten daarvan meenemen. Bij alle wetsvoorstellen zal gestreefd worden naar een soepele overgang voor die gebieden die hun status van gebied met een natuurlijke handicap zouden kunnen verliezen.

De Voorzitter. – Het debat is gesloten.

De stemming vindt over twee weken plaats tijdens de volgende vergaderperiode in Brussel.

Schriftelijke verklaringen (artikel 149)

Anneli Jäätteenmäki (ALDE), schriftelijk. – (EN) Ik wil de rapporteur bedanken voor zijn uitstekende werk. Het behoud van diverse en actieve plattelandsgebieden is belangrijk om verschillende redenen, niet het minst vanwege de toenemende wereldwijde vraag naar voedselproducten en ecologisch duurzaam toerisme. Daarnaast zou het voor veel gebieden een ernstige terugslag betekenen als het land niet meer bewerkt wordt, zowel met betrekking tot een essentiële bron van inkomsten voor het platteland als de teloorgang van een eeuwenoud landschap.

Petru Constantin Luhan (PPE), schriftelijk. – (RO) De hulp voor gebieden met natuurlijke handicaps heeft geholpen de akkerbouw in deze gebieden te doen voortbestaan. Het belang van de juiste compensatiebetalingen voor probleemgebieden is onbetwistbaar.

Deze gebieden zijn aangegeven en geclassificeerd door de lidstaten op basis van een aantal criteria volgens ieders eigen indicatoren. Het is zeer ingewikkeld om deze indicatoren te vergelijken, aangezien er verschillende methoden voor het classificeren en indelen van de regio's worden gebruikt. Het vaststellen van een gezamenlijke hoeveelheid classificatiecriteria zou de transparantie, betrouwbaarheid en efficiëntie van de steunregeling in geheel Europa vergroten. Wat dit betreft onderschrijf ik de behoefte aan een herziening van de steunregeling voor landbouwers in gebieden met natuurlijke handicaps en aan een algemene strategie voor de probleemgebieden, waardoor de tussen lidstaten ontstane verschillen in verleende steun worden verminderd.

James Nicholson (ECR), schriftelijk. – (EN) We mogen niet vergeten dat 54 procent van de landbouwgrond in de EU momenteel als probleemgebied wordt geclassificeerd. De voortzetting van de regeling voor probleemgebieden is van essentieel belang willen wij landbouwers voor het leveren van openbare goederen compenseren, braaklegging van landbouwgrond voorkomen, biodiversiteit helpen bevorderen en helpen om plattelandsgemeenschappen te ondersteunen. De markt beloont noch compenseert de landbouwers voor deze prestaties in gebieden waar landbouwactiviteiten worden bemoeilijkt door natuurlijke handicaps. We moeten er daarom voor zorgen dat verdere hervorming van de regeling voor probleemgebieden binnen de algemene begroting voor het GLB adequaat wordt gefinancierd en dat het voor de classificatie gebruikte systeem rechtvaardig en non-discriminatoir is. In de eerste mededeling van de Commissie vielen de acht biofysische criteria die zij voorstelde om de classificatie van gebieden met aanzienlijke natuurlijke handicaps te beoordelen, onmiskenbaar uit in het voordeel van de warmere en drogere klimaten van het vasteland van Europa. Daarom was ik blij dat amendementen waarin “bodemvochtigheidsbalans” en “werkbare dagen” werden genoemd, op commissieniveau zijn aangenomen. Dit is een eerste stap om ervoor te zorgen dat landen in Noord-Europa, zoals het Verenigd Koninkrijk en Ierland, in het kader van een nieuw classificatiesysteem niet worden achtergesteld.

25. Vereenvoudiging van het GLB (korte presentatie)

De Voorzitter. – Aan de orde is het verslag (A7-0051/2010) van Richard Ashworth, namens de Commissie landbouw en plattelandontwikkeling, over vereenvoudiging van het GLB (COM(2009)0128 – 2009/2155(INI)).

Richard Ashworth, rapporteur. – (EN) Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de commissaris, we bevinden ons nog in een zeer vroeg stadium in het debat dat moet leiden naar de hervorming van het gemeenschappelijk landbouwbeleid na 2012. In dit verslag heb ik enkele van de beginselen aangegeven die ten grondslag moeten liggen aan het hervormd gemeenschappelijk landbouwbeleid. Het is duidelijk dat de landbouwsector moet veranderen. Deze sector moet veranderen om recht te doen aan de uitdagingen van de tijd waarin we nu leven, maar meer nog aan die van de tijd die gaat komen.

Het zal gaan om vraagstukken zoals voedselzekerheid, marktvolatiliteit, klimaatverandering, en de noodzaak om op adequate wijze tegemoet te komen aan de verwachtingen ten aanzien van de levering van openbare goederen. Het is daarom duidelijk dat het gemeenschappelijk landbouwbeleid zal moeten veranderen om aan die uitdagingen recht te doen, maar het is ook duidelijk dat de wijze waarop wij het gemeenschappelijk landbouw beleid toepassen, moet veranderen.

Bij de beschrijving van de beginselen die ten grondslag moeten liggen aan het hervormd gemeenschappelijk landbouwbeleid ben ik bewust niet in details getreden. Maar ik heb wel twee hoofdthema's ontwikkeld. In de eerste plaats dat het gemeenschappelijk landbouwbeleid eenvoudiger, rechtvaardiger en transparanter moet worden, en in de tweede plaats dat er een cultuuromslag moet komen in het gemeenschappelijk landbouwbeleid, dat een toekomstig hervormd gemeenschappelijk landbouwbeleid meer resultaatgericht dient te zijn en minder gebukt moet gaan onder buitensporige regulering.

Ik heb vier manieren benadrukt waarop we de bureaucratische rompslomp voor agrarische bedrijven kunnen beperken. In de eerste plaats moeten we ervoor zorgen dat de eisen die aan deze sector worden gesteld in verhouding zijn met het vastgestelde risico. Ten tweede zouden we de inspectienormen kunnen harmoniseren en moeten we een einde maken aan elkaar overlappende inspectienormen en procedures die de sector worden opgelegd. In de derde plaats zou er meer ruimte kunnen of dienen te komen voor zelfcertificering binnen deze sector en in de vierde plaats moeten we ervoor zorgen dat de opgelegde boetes aan agrarische bedrijven evenredig zijn met de omvang van de inbreuk in plaats van de huidige onrechtvaardige forfaitaire boetes, met name in die gevallen waarin inbreuken niet aan de landbouwer waren toe te schrijven.

In mijn opvatting zou een van de doelstellingen van het gemeenschappelijk landbouwbeleid moeten zijn de sector te helpen en aan te moedigen om zich aan deze nieuwe uitdagingen aan te passen. Om dat voor elkaar te krijgen is er een cultuuromslag nodig in het gemeenschappelijk landbouwbeleid. Er moet echt worden gekozen voor een flexibelere en coulantere aanpak. Er moet meer overleg komen met de belanghebbenden in deze sector, met name om de gevolgen van de voorgestelde verordening beter te kunnen beoordelen. De wetgeving moet ook eenvoudiger te interpreteren zijn. Uit het hervormd gemeenschappelijk landbouwbeleid moet duidelijk blijken dat deze sector verantwoordelijk is voor het leveren van openbare goederen. Met dit beleid moeten manieren worden gevonden om de implementatiekosten ervan voor de sector te reduceren en, ten slotte, moet de sector hiermee op doeltreffende en efficiënte en rechtvaardige wijze worden beheerd.

In dit verslag worden een aantal manieren uiteengezet waarop dat kan worden bereikt.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Mijnheer de Voorzitter, de administratieve last van de landbouwers moet beslist worden verkleind en de methoden die de rapporteur naar voren heeft gebracht, zijn zeer welkom. Sommige boeren zeggen dat zij zichzelf bijna criminelen voelen wanneer zij worstelen met verschillende administratieve documenten en regelingen. Het gemeenschappelijk landbouwbeleid moet eenvoudiger worden.

Ik moet er ook op wijzen dat als er meer veranderingen op de markt plaatsvinden en de communautaire importbescherming minder wordt, er ook in de toekomst administratie- en reguleringsmechanismen nodig zijn. Er zijn ook in de toekomst bijvoorbeeld inventarisatiesystemen en mogelijk exportbevorderende activiteiten nodig.

Het is duidelijk dat handhaving van deze systemen niet zo eenvoudig is. Bijvoorbeeld voor kwetsbare producten, zoals melk, moet er een reguleringsstelsel komen dat vergelijkbaar is met een quotastelsel. Anders wordt de productie in probleemgebieden onmogelijk.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Ik feliciteer de rapporteur, want niet alleen zijn concrete voorstellen maar zijn hele filosofie is uitmuntend, aangezien hij in de toekomst subsidies wil geven aan mensen die een actief boerenbedrijf hebben, dus aan degenen die daadwerkelijk het land bewerken. Ik vind het ook een uitstekend punt dat het belangrijk zou zijn om in het toekomstige gemeenschappelijke landbouwbeleid sectorale en andere scheefheden en ongelijkheden op te heffen, en hierbij moet ik opnieuw de discriminatie onderstrepen waardoor de nieuwe lidstaten worden getroffen. Het is ook heel belangrijk dat niet alleen de communautaire regelgeving wordt vereenvoudigd, maar daarnaast hangt heel veel af van de uitvoering door de lidstaten. Laat ik u een typerend voorbeeld geven: twee jaar geleden heeft de Raad een verordening aangenomen waarin de individuele elektronische identificatie van slachtschapen en -geiten jonger dan één jaar verplicht werd gesteld. Door deze maatregel werd de sector in de armere lidstaten, waar de staat hieraan geen steun kon geven, feitelijk te gronde gericht en in een hopeloze situatie gebracht. Dit laat eens te meer zien dat overregulering en overmatige bureaucratie erg vaak zeer ernstige schade kunnen toebrengen aan het gemeenschappelijk landbouwbeleid, en ook daarom is het verslag van de heer Ashworth belangrijk, evenals dat van de heer Dorfmann en de heer Le Foll.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Mijnheer de Voorzitter, ik zou de heer Ashworth willen bedanken voor dit uitstekende verslag. Het gemeenschappelijk landbouwbeleid is een succes, maar we verhinderen dat succes soms door bureaucratische wildgroei. Dat geldt voor de eerste pijler van het landbouwbeleid evenzeer als voor de tweede. Het geldt echter vooral voor de kleine bedrijven, waar de relatie tussen de input in de vorm van bureaucratie en de bijbehorende financiële output vaak gewoon niet in evenwicht is.

In het kader van de herziening van het landbouwbeleid moeten we nadenken over een regeling voor kleine producenten. Hoe kunnen we de hulp aan bedrijven, die we via allerlei hoofdstukken in de begroting vaak maar een paar honderd of een paar duizend euro als premie geven, sterk vereenvoudigen? Daarbij mogen we het doel niet uit het oog verliezen, en moeten we de subsidies volgens heldere criteria verlenen. Dat moet kunnen, en dat moet ons doel zijn.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) In het verslag van Richard Ashworth over de vereenvoudiging van het gemeenschappelijk landbouwbeleid worden uitstekende voorstellen geformuleerd. De grote verdienste van dit verslag is dat het probleem vanuit het perspectief van de boeren wordt onderzocht. Uiteraard is het ook belangrijk dat we het geld van de belastingbetalers op de meest legitieme wijze besteden. Dit is echter slechts een middel, geen doel. Het doel is de uitvoering van alle taken van het sectorbeleid. De instanties halen deze twee zaken vaak door elkaar, ten koste van de verwezenlijking van het doel. We hebben een radicale verandering in mentaliteit nodig. In plaats van een verhouding tussen klanten, boeren en ambtenaren die kan worden gekenmerkt door hiërarchie is er een cultuur van samenwerking nodig. De Commissie moet een richtlijn uitwerken waarbij de instanties verplicht worden tot schadevergoeding en hun sancties worden opgelegd, als vanwege een verzuim van hun kant de belangen van boeren worden geschaad. We moeten ervoor zorgen dat degenen op wie het beleid is gericht, ook het recht hebben zich tot een onafhankelijk gerecht te wenden voor een rechtsmiddel. In Hongarije bestaat deze mogelijkheid nog niet.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Mijnheer de Voorzitter, de vereenvoudiging van het gemeenschappelijk landbouwbeleid is een prachtig idee. Ik kan me nauwelijks voorstellen dat iemand zich hiertegen zou verzetten. Deze vereenvoudiging is synoniem met een vermindering van het aantal controles, een beperking van de administratieve kosten en tijdsparing voor de landbouwer. Dat is fantastisch.

Desalniettemin zou ik de aandacht willen vestigen op twee gevallen die een enigszins andere aanpak vergen. Ten eerste zijn er specifieke vormen van productie waarvoor het moeilijk is om de steuninstrumenten te vereenvoudigen. Ik denk hierbij aan tabak, hop en andere soortgelijke gespecialiseerde teelten. Het tweede geval heeft betrekking op het behoud van de productie in probleemgebieden waar erg specifieke instrumenten moeten worden gebruikt om de productie te ondersteunen, zoals een van de vorige sprekers ook al zei. Ik ben het eens met de auteur dat het gemeenschappelijk landbouwbeleid – het beleid van de toekomst – niet alleen duidelijk en transparant moet zijn, maar ook doeltreffend. Helaas gaat doeltreffendheid echter niet altijd gepaard met vereenvoudiging.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Mijnheer de Voorzitter, het Europese landbouwbeleid moet eenvoudiger, transparanter en begrijpelijker worden. Dat is de boodschap van de rapporteur, van de heer Ashworth, en hij heeft gelijk.

Met ons verslag willen we de Commissie aanmoedigen om nog meer te doen om het gemeenschappelijk landbouwbeleid aanzienlijk te vereenvoudigen. Dat zou onze boeren heel wat tijd en geld besparen, en tot meer ondersteuning in de samenleving leiden.

Bovendien zouden onze boeren zich dan weer kunnen concentreren op hun eigenlijke taak, het produceren van levensmiddelen. Daarom hoop ik dat het Parlement en de Commissie van het vereenvoudigen van het gemeenschappelijk landbouwbeleid een permanente taak maken.

Andris Piebalgs, *lid van de Commissie*. – (EN) Mijnheer de Voorzitter, vereenvoudiging en betere regelgeving vormen prioriteiten voor de Commissie. Ik wil graag de rapporteur, de heer Ashworth, bedanken voor een uitstekend verslag op dit nogal gecompliceerde en uitdagende terrein.

De Commissie is het er volledig mee eens dat de vereenvoudiging en vermindering van de administratieve lasten met name voordelen voor landbouwers moet opleveren. Daardoor zullen landbouwers meer tijd kunnen besteden aan agrarische kernactiviteiten. De Commissie is ingenomen met het gepresenteerde verslag; in grote lijnen worden hierin de belangrijkste punten van zorg voor de landbouwers aan de orde gesteld en verschaft het de Commissie nieuwe ideeën en opvattingen met betrekking tot het vereenvoudigen van het gemeenschappelijk landbouwbeleid.

In de afgelopen jaren heeft de Commissie aanzienlijke vooruitgang geboekt bij de vereenvoudiging van het gemeenschappelijk landbouwbeleid. Laat mij als bewijs hiervan één voorbeeld noemen: de Stoiber-groep, die de Commissie adviseert op het gebied van administratieve lasten, heeft duidelijk aangegeven dat voor landbouwers de administratieve rompslomp aanzienlijk is verminderd als gevolg van de door de Commissie verrichte vereenvoudigingsactiviteiten. Maar vereenvoudiging is een doorlopend proces; het werk zal ook in 2010 worden voortgezet.

Bovendien is er nu een algeheel denkproces in gang gezet over de toekomst van het gemeenschappelijk landbouwbeleid. We hebben al het startsein gegeven voor een openbaar debat, en dat betekent dat we allemaal moeten samenwerken om tot efficiënte manieren te komen om de administratieve lasten te verminderen en tegelijkertijd een hoog beschermingsniveau van de financiële belangen van de Europese Unie en ook een zeer efficiënt functionerende landbouw te handhaven. In dit kader wil ik ook waarschuwen voor één bepaalde wens, en ik zal daar één voorbeeld van noemen. Soms mag vereenvoudiging niet ten koste gaan van de uitdaging waar we mee te maken zouden kunnen krijgen. Neem bijvoorbeeld traceerbaarheid. Het is de laatste jaren rustig geweest, zonder grote schandalen of uitbraken van epidemieën, maar tegelijkertijd is traceerbaarheid de sleutel. We moeten deze niet zomaar afschaffen omdat er geen crises geweest zijn. Dus naar mijn idee moeten we in dit hele proces heel voorzichtig zijn wanneer we bezig zijn met vereenvoudigen; we moeten de lessen uit het verleden in gedachten houden en de redenen waarom we bepaalde regels hebben ingevoerd. De Commissie zal dus aan dit proces blijven werken en we zullen er goed op letten dat we de lessen die we hebben geleerd, niet vergeten.

De Voorzitter. – Het debat is gesloten.

De stemming vindt over twee weken plaats tijdens de volgende vergaderperiode in Brussel.

Schriftelijke verklaringen (artikel 149)

Jarosław Kalinowski (PPE), *schriftelijk*. – (PL) Het nieuwe systeem dient gebaseerd te zijn op objectieve en eerlijke criteria. Het verminderen van de verschillen in betalingen tussen de lidstaten is absoluut noodzakelijk om deze doelstelling te bereiken. De prijzen van goederenvervoer, landbouwmachines en meststoffen en ook de arbeidskosten hebben in veel landen een vergelijkbare bovengrens. Indien we willen dat de concurrentievoorwaarden op de interne markt dezelfde zijn, moet het niveau van de basisbedragen van de rechtstreekse betalingen in de hele Europese Unie gelijk of vergelijkbaar zijn. Het is hoog tijd dat beginselen die van toepassing zijn op andere domeinen van de economie ook van kracht worden in de landbouw. We moeten tevens in het achterhoofd houden dat de nieuwe lidstaten aanzienlijke middelen nodig hebben om de modernisering en de reorganisatie van de landbouw te steunen, teneinde hun achterstand op de vijftien landen van de “oude Unie” in te halen.

26. Agenda van de volgende vergadering: zie notulen

27. Sluiting van de vergadering

(De vergadering wordt om 23.00 uur gesloten)