

## ŚRODA, 22 KWIETNIA 2009 r.

**PRZEWODNICZY: Martine ROURE**

*Wiceprzewodnicząca*

### **1. Otwarcie posiedzenia**

*(Posiedzenie zostało otwarte o godz. 9.00.)*

### **2. Składanie dokumentów: patrz protokół**

### **3. Debaty na temat przypadków łamania praw człowieka, demokracji i państwa prawa (ogłoszenie złożonych projektów rezolucji): patrz protokół**

### **4. Agencje ratingowe – Wymogi dotyczące sprawozdawczości i dokumentacji w przypadku połączeń i podziałów – Podejmowanie i prowadzenie działalności w zakresie ubezpieczeń bezpośrednich i reasekuracji oraz ubezpieczeniowa i reasekuracyjna (przekształcenie) (debata)**

**Przewodnicząca.** – Następnym punktem posiedzenia jest debata łączna na temat:

- sprawozdania (A6-0191/2009) Jeana-Paula Gauzès, w imieniu Komisji Gospodarczej i Monetarnej, w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie agencji ratingowych (COM(2008)0704 – C6-0397/2008 – 2008/0217(COD)),

- sprawozdania (A6-0247/2009) Renate Weber, w imieniu Komisji Prawnej, w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 77/91/EWG, 78/855/EWG i 82/891/EWG oraz dyrektywę 2005/56/WE w odniesieniu do wymogów dotyczących sprawozdawczości i dokumentacji w przypadku połączeń i podziałów (COM(2008)0576 – C6-0330/2008 – 2008/0182(COD)), oraz

- sprawozdania (A6-0413/2008) Petera Skinnera, w imieniu Komisji Gospodarczej i Monetarnej, w sprawie zmienionego wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie podejmowania i prowadzenia działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (przekształcenie) (COM(2008)0119 – C6-0231/2007 – 2007/0143(COD)).

**Jean-Paul Gauzès, sprawozdawca.** – (FR) Pani przewodnicząca, panie komisarzu, panie i panowie! Praca nad sprawozdaniem dotyczącym agencji ratingowych, którego przygotowanie mi powierzono, była niezwykle interesująca. Cieszę się bardzo, że udało nam się osiągnąć porozumienie z Radą i z Komisją, bo dzięki temu przedmiotowe sprawozdanie ma szansę zostać przyjęte w pierwszym czytaniu.

Z analizy różnych przyczyn kryzysu finansowego wynika pilna potrzeba uchwalenia przepisów prawnych dotyczących agencji ratingowych. Parlament bardzo starannie rozpatrywał wniosek przedstawiony przez Komisję, chcąc zagwarantować, by europejskie przepisy prawne były równocześnie wzorcowe, skuteczne i pragmatyczne.

Niedawne wnioski G20 umocniły jeszcze tę determinację. Kompromis osiągnięty przez Komisję, prezydencję UE i Parlament jest zgodny z wytycznymi zaproponowanymi przez Parlament w odniesieniu do głównych punktów przedmiotowego rozporządzenia: zakresu, ratingów wystawionych w krajach trzecich oraz zapobiegania konfliktom interesów.

Przede wszystkim jednak cieszę się, że ten dokument mógł stworzyć podstawy europejskiego nadzoru w duchu wniosków zawartych w sprawozdaniu grupy de Larosière'a. Parlamentowi naprawdę zależało, by CESR był jedynym miejscem składania wniosków o rejestrację agencji. Wiemy, że przy obecnym stanie prawnym niewiele więcej można było zrobić, ale dzięki naszym działaniom zbudowaliśmy podstawy przyszłego nadzoru europejskiego.

W nadchodzących miesiącach Komisja wystąpi z inicjatywą legislacyjną, która umożliwi wdrożenie wytycznych zawartych w sprawozdaniu de Larosière'a w celu stworzenia skutecznego i skoordynowanego europejskiego nadzoru.

Rozporządzenie, jako środek tymczasowy oraz w oczekiwaniu na inicjatywę legislacyjną Komisji, będzie nadzorowane przez kolegium złożone z przedstawicieli właściwych organów państw członkowskich i koordynowane przez CESR, a legalność decyzji będzie gwarantował organ właściwy dla miejsca, w którym agencja jest zarejestrowana.

Chciałabym dzisiaj zwrócić uwagę, że podczas drugiej tury negocjacji Parlament był pełen uznania dla bardzo konstruktywnej i pomocnej postawy prezydencji czeskiej. Chodzi o to, że dzięki rozbawnej dyskusji mogliśmy opracować wiele przepisów, które powinny umożliwić zapewnienie koniecznej przejrzystości oraz zaradzić problemom i niedostatkom spowodowanym brakiem przepisów prawnych dotyczących agencji ratingowych.

Wynik jest zatem jak najbardziej zadowalający i dlatego w dniu jutrzejszym Parlamentowi zostanie przedstawiona całościowa poprawka zawierająca tekst, w sprawie którego Komisja, Parlament i prezydencja czeska – czyli państwa członkowskie – doszły do porozumienia.

Uważam, że w ten sposób Parlament Europejski, Komisja i prezydencja udowodniły, iż instytucje europejskie mając do czynienia z kryzysem na bezprecedensową skalę wykazały się dużą zaradnością. Mam nadzieję, że w tym samym duchu będziemy mogli przyjąć również inne przepisy objęte przedmiotowym pakietem finansowym, a w szczególności przekształcenie dyrektywy w sprawie wymogów kapitałowych dotyczących banków, określanej też jako Basel II.

Wydaje mi się, że w okresie, w którym Europejczycy powątpiewają w skuteczność Europy, zasadniczą sprawą jest, byśmy mogli udowodnić, że Europa jest w stanie poradzić sobie z kryzysem.

**Renate Weber, sprawozdawczyni.** – (RO) Uważam, że obecnie jest pora, aby zrobić jak najwięcej w celu uratowania spółek kapitałowych w Europie, a zwłaszcza znaleźć takie bodźce, które sprawią, że dobrze funkcjonujące przedsiębiorstwa będą w stanie zapewnić jak najwięcej miejsc pracy. Taka inicjatywa ma tym większe znaczenie właśnie teraz, w okresie panującego kryzysu. Jestem zadowolona z wniosku Komisji w sprawie dyrektywy mającej uprościć procedury dotyczące sprawozdawczości w przypadku połączeń i podziałów, ponieważ jego celem jest zmniejszenie o 25% do 2012 roku kosztów administracyjnych europejskich przedsiębiorstw, a dokładniej zwiększenie ich konkurencyjności.

W sprawozdaniu, które przygotowaliśmy i nad którym będziemy jutro głosować znalazły swoje odzwierciedlenie poglądy Komisji, a jego myśl przewodnią stanowiło kilka poniższych czynników. Po pierwsze, wymogi dotyczące sprawozdawczości w przypadku połączeń i podziałów muszą zostać ograniczone, aby umożliwić państwom członkowskim i przedsiębiorstwom większą elastyczność przy podejmowaniu indywidualnych decyzji, które sprawozdania są im rzeczywiście potrzebne. Jednocześnie należy zlikwidować przepisy będące obecnie przyczyną podwójnej sprawozdawczości, powodującej niepotrzebne koszty. Po trzecie, przepisy dotyczące publikowania i dostarczania informacji muszą zostać dostosowane do nowej rzeczywistości związanej z korzystaniem z internetu, byśmy mogli w pełni wykorzystać te nowe środki komunikacji, a jednocześnie występować z przesłaniem dotyczącym ochrony środowiska. Nie wolno nam również zapominać, że sposoby przekazywania informacji akcjonariuszom, przewidziane w aktualnie obowiązujących dyrektywach, zostały wprowadzone 30 lat temu i nigdy nie zostały dostosowane do obecnych możliwości technicznych. Chciałabym serdecznie podziękować kontrsprawozdawcom za ścisłą współpracę i za pomoc w całym procesie przygotowywania sprawozdania. Chciałabym także podziękować przedstawicielom Rady i Komisji za to, że w ostatnich miesiącach można się było z nimi łatwo skontaktować i za przyjazne nastawienie.

Dnia 7 kwietnia COREPER osiągnął porozumienie w sprawie całego kompromisowego pakietu wynegocjowanego z Parlamentem, w celu przyjęcia dyrektywy w sprawie połączeń i podziałów w pierwszym czytaniu. Chcielibyśmy, aby tak się stało i właśnie dlatego, dzięki przyjęciu kompromisu, który osiągnęliśmy podczas nieformalnych rozmów trójstronnych, na jutrzejsze głosowanie na posiedzeniu plenarnym zgłoszono wiele poprawek. Problemy, które bardzo niepokoiły niektóre państwa członkowskie, takie jak publikacje w lokalnych gazetach czy też dostarczanie wydruków oraz korzystanie z internetu zostały rozwiązane, a przedstawiciele grup politycznych wyrazili zgodę na te poprawki. Jeśli chodzi o publikowanie informacji w lokalnej prasie, taka praktyka będzie nadal możliwa w tych państwach członkowskich, które uznają to za konieczne. Jeśli chodzi o wydruki, to zasada jest taka, że nie są one potrzebne wówczas, gdy akcjonariusze mają możliwość ściągnięcia dokumentów z internetu i wydrukowania ich, ale państwa członkowskie mogą zarządzić, że dokumenty te mają być do wglądu w biurach spółek kapitałowych.

Kolejny ważny kompromis dotyczy daty wdrożenia dyrektywy, będzie to 30 czerwca 2011 r., tak jak to zostało przewidziane we wniosku Komisji. Państwa członkowskie będą także miały możliwość podjęcia decyzji co do konsekwencji w przypadku czasowej przerwy w dostępie do internetu z powodu problemów technicznych. Ważna poprawka dotyczy uproszczonych połączeń i podziałów, gdy do ich zatwierdzenia nie będą już konieczne walne zgromadzenia. Szacuje się, że tylko dzięki zastosowaniu tych uproszczonych procedur corocznie będzie można zaoszczędzić około 154 mln euro, a zatem warto, abyśmy przyjęli przedmiotową dyrektywę w pierwszym czytaniu.

**Peter Skinner, sprawozdawca.** – Pani przewodnicząca! Zaskoczyła mnie pani trochę, ponieważ nie zauważyłem całkowitej zmiany dzisiejszego programu posiedzenia, ale jestem wdzięczny mogąc wystąpić przed wysoką Izbą w tak ważnej sprawie, jaką jest sektor usług finansowych, to znaczy sektor ubezpieczeń i reasekuracji, oraz mogąc poinformować, co zrobiliśmy w sprawie sprawozdania dotyczącego Solvency II i w jaki sposób wreszcie zajął się tym Parlament, byśmy mogli stworzyć coś, co moim zdaniem będzie stanowić bardzo konkretną podstawę regulacji w całej Unii Europejskiej.

Oczywiście jest to temat, do którego wracamy. Najpierw było Solvency I i jestem wdzięczny panu posłowi Ettlowi, że poprzednio w Parlamencie omawialiśmy tę sprawę dość dokładnie i udało nam się stworzyć pewne podstawy. Teraz jednak musimy je unowocześniać, a sektor ubezpieczeń zalicza się do tych licznych branż usług finansowych, które muszą znaleźć się w awangardzie zmian. Jasne jest jednak, że wobec kryzysu finansowego i wszystkiego, co się z tym wiąże, sektora ubezpieczeń nie można pozostawić samemu sobie.

Istnieje szereg środków uwzględnionych w Solvency II, które moim zdaniem sprawiły, iż jest to jedno z wiodących sprawozdań, które będzie światowym liderem w tej dziedzinie. Zalicza się do nich kwestia zarządzania ryzykiem. Myślę, że teraz nie wystarczy, by organy regulacyjne po prostu odhaczały na liście punkty w celu stwierdzenia, czy sektor, którego mają pilnować i chronić w imieniu konsumentów działa tak jak trzeba. Zasadniczą sprawą jest, by organy regulacyjne przez pewien czas rzeczywiście obserwowały, zarządzały i monitorowały codzienne funkcjonowanie zakładów ubezpieczeń i reasekuracji.

Tylko i wyłącznie dzięki temu procesowi będziemy w stanie ustanowić prawdziwą i odpowiednią formę regulacji. To sprawozdawczość spółek: tak, będą coś robić, aby poinformować organy regulacyjne czym się zajmują, ale organy regulacyjne będą musiały się zaangażować. A jeśli chodzi o 27 państw członkowskich, to już nie będzie tak, że każde państwo członkowskie ma swoje oddzielne przepisy i zastanawia się, co może zastosować w kontekście tego rozporządzenia, ale rzeczywiście w całej Unii Europejskiej będzie stosowana standardowa formuła przepisów, co mówiąc szczerze doprowadzi do powstania lepszej platformy ochrony konsumentów, niż się spodziewamy.

Także spółkom uda się uzyskać ekonomię skali w oparciu o to rozporządzenie, ponieważ teraz każdemu z organów regulacyjnych będą składać jeden rodzaj sprawozdań. O tym, co produkują, co mają do powiedzenia, co robią i jak składają sprawozdania będą informować nie tylko jeden organ regulacyjny, ale może to być kolegium organów regulacyjnych, zwłaszcza w przypadku grup, ponieważ ze względu na to, że zakłady ubezpieczeniowe mają formę transgraniczną, istotne jest aby teraz organy regulacyjne połączyły siły i współpracowały w celu zapewnienia, by odpowiedni poziom sprawozdawczości, odpowiedni poziom danych liczbowych i rodzaj dostarczanych informacji sprawiły, że rynki będą najlepiej chronione.

W czasie dyskusji z Radą Parlament zauważył pewne interesujące, a być może czasem nawet umyślne posunięcia mające w taki czy inny sposób zmusić do działania krajowe sektory, więc nie będę udawał, że było to bardzo łatwe dossier do negocjacji z Radą: było ono trudne. Parlament zmusił Radę do wielu działań. Myślę, że zmusił ją do znacznie większej liczby działań, niż Rada sobie zaplanowała i niż chciała podjąć w okresie ostatnich dwóch prezydentur, więc jestem bardzo dumny i bardzo się cieszę, że współpracowałem z takim zespołem, by zmusić Radę do działania.

Niestety, nie będziemy mieli takiego wsparcia grupowego, na jakie początkowo liczyliśmy, ale ponieważ możemy wprowadzić do tej dyrektywy klauzulę dotyczącą przeglądu, będziemy mogli wrócić do kwestii wsparcia grupowego, i mam nadzieję, że w trzy lata po wprowadzeniu tej konkretnej dyrektywy – spodziewam się, że pan komisarz powie mi, że on też spodziewa się, że tak się stanie – będziemy mogli ponownie w taki czy inny sposób znowu zająć się wsparciem grupowym, w szczególności, aby uzupełnić ekonomiczną stronę tego konkretnego podejścia.

Chcemy uregulować prawnych, które będą oparte na ryzyku i oparte na zasadach, ale i takich, które będą wspierać potencjał sektora i które będą promować najlepsze instynkty organów regulacyjnych w Unii Europejskiej i zagranicą. Zakończę w tym samym duchu. Musimy także rzucić wyzwanie organom

regulacyjnym w innych częściach świata i uznawać tylko systemy między państwowe. Mam nadzieję, że pan komisarz zgodzi się ze mną w tej sprawie.

**Charlie McCreevy, komisarz.** – Pani przewodnicząca! Dzisiejsza debata odbywa się w chwili, gdy stoimy wobec największego wyzwania dla gospodarki europejskiej naszych czasów. Konieczne są pilne działania: energiczne, celowe i kompleksowe celem przywrócenia zaufania, wzrostu gospodarczego i miejsc pracy oraz naprawy systemu finansowego, celem odbudowy stabilności na przyszłość, promowania handlu i inwestycji oraz lepszej ochrony naszych obywateli – krótko mówiąc w celu stworzenia skutecznego i stabilnego systemu finansowego.

W oparciu o komunikat Komisji z początku marca Rada Europejska na posiedzeniu wiosennym zaplanowała zdecydowany unijny plan działań na przyszłość – strategię, która ma zająć się lukami prawnymi w sektorze finansowym, przywróceniem zaufania i zreformowaniem nadzoru zgodnego z jednolitym rynkiem usług finansowych w UE. Za kilka tygodni Komisja przedstawi swój pogląd na działania zmierzające do stworzenia najnowocześniejszych ram nadzoru w Europie. Zostaną one przedyskutowane przez szefów państw i rządów w czerwcu. Komisja jest przygotowana, aby jesienią przedstawić konkretne środki do dyskusji.

Globalne problemy ewidentnie wymagają globalnych rozwiązań. Inicjatywa UE dotycząca uzgodnienia skoordynowanej ogólnoświatowej reakcji na kryzys finansowy cieszy się dużym powodzeniem. Na spotkaniu w Londynie przywódcy państw G20 podjęli szczegółowe zobowiązania dotyczące rozwiązania kwestii słabych punktów systemu usług finansowych w skoordynowany sposób, wspólnego budowania nowej struktury finansowej przy jednoczesnej obronie otwartej, globalnej gospodarki.

Sytuacja w sektorze finansowym UE jest poważna. Wiele już jednak zrobiono i z przyjemnością zauważam, że Komisja, Parlament Europejski i Rada szybko zadziałały i ściśle współpracowały reagując na kryzys. Wkrótce z powodzeniem przyjmimy trzy kluczowe środki: po pierwsze, rozporządzenie w sprawie agencji ratingowych; po drugie, przekształcenie Solvency II, oraz po trzecie, przegląd trzeciej i szóstej dyrektywy w sprawie prawa spółek w kwestii krajowych połączeń i podziałów.

Po pierwsze, porozumienie osiągnięte w kwestii rozporządzenia w sprawie agencji ratingowych pomoże rozwiązać jeden z problemów, które przyczyniły się do tego kryzysu i w ten sposób stworzy pewne perspektywy przywrócenia zaufania do rynku. Wniosek przyjęty przez Komisję w listopadzie ubiegłego roku wyznacza pewne jasne cele w zakresie większej rzetelności, przejrzystości, odpowiedzialności i prawidłowego zarządzania agencjami ratingowymi. Istota pierwotnego wniosku została zachowana w tym rozporządzeniu, które w szczególności zabezpieczy niezależność analityczną agencji ratingowych, rzetelność procesu przyznawania ratingów oraz właściwe zarządzanie konfliktami interesów istniejącymi wcześniej w procesie przyznawania ratingów. Ponadto powstanie kompleksowy system nadzoru. Europejskie organy regulacji będą nadzorować postępowanie agencji ratingowych i w razie konieczności podejmować działania mające na celu egzekwowanie prawa.

Jeśli chodzi o sprawę nadzoru to głośno mówię o potrzebie umacniania współpracy w dziedzinie nadzoru. Dlatego też nie sprawia mi trudności, aby zgodzić się z potrzebą nieustępowania w tej kluczowej dziedzinie. W związku z tym Komisja, celem zapewnienia spójności i jednolitości we wszystkich stosownych regulacjach dotyczących sektora finansowego, zgadza się zbadać, w oparciu o zalecenia zawarte w sprawozdaniu de Larosièrè'a, potrzebę wzmocnienia przepisów przedmiotowego rozporządzenia pod kątem architektury nadzoru.

Jeśli chodzi o traktowanie ratingów kredytowych wystawianych w krajach trzecich, to wyniki szczytu G20 zmieniły sytuację na świecie. Wszyscy członkowie G20 zgodzili się na prawne uregulowanie sytuacji agencji ratingowych dzięki wprowadzeniu obowiązkowej rejestracji i systemu nadzoru. Dlatego właśnie zgadzam się z rozwiązaniem uzgodnionym podczas negocjacji między Radą i Parlamentem w sprawie traktowania ratingów wystawianych w krajach trzecich.

Z przyjemnością zauważam, że utrzymane zostały ambitne cele określone we wniosku Komisji. Komisja jest bardzo zadowolona z wyniku procedury współdecyzji.

Przejdę teraz do Solvency II. Chciałbym podziękować sprawozdawcy, panu posłowi Skinnerowi, oraz Parlamentowi za ich pracę i wolę kompromisu w celu osiągnięcia porozumienia w tej ważnej sprawie w pierwszym czytaniu. Taki rezultat będzie przyjęty z zadowoleniem przez sektor ubezpieczeniowy w UE, przez organy nadzoru i generalnie przez zainteresowane strony.

Muszę jednak przyznać, że jestem rozczarowany niektórymi aspektami tego kompromisu. Skreślenie systemu wsparcia grupowego, który uważam za jeden z najbardziej nowatorskich aspektów wniosku Komisji oznacza,

że nie będziemy mogli zmodernizować – tak bardzo jak byśmy chcieli – systemu nadzoru w przypadku ubezpieczycieli i reasekuratorów świadczących usługi transgranicznie.

Poza tym nadal niepokoi mnie, że niektóre z poprawek dotyczących traktowania ryzyka związanego z inwestowaniem w akcje mogłyby spowodować wprowadzenie nierozważnego systemu inwestowania w kapitał obciążony ryzykiem. Dotyczy to w szczególności poprawek, które wprowadzają tzw. „duration approach” jako możliwość przysługującą państwom członkowskim. Komisja będzie czujna chcąc zapewnić, by środki wykonawcze zaproponowane w tym względzie były rozsądne i bezpieczne.

Komisja poprze jednak porozumienie między Parlamentem i Radą, jeśli zatwierdzą je państwo w głosowaniu. Obecny system dotyczący wypłacalności ma ponad 30 lat. Solvency II wprowadzi system oparty na ryzyku ekonomicznym, który pogłębi integrację wspólnotowego rynku ubezpieczeń, zwiększy ochronę ubezpieczających oraz konkurencyjność wspólnotowych zakładów ubezpieczeń.

Ostatnio CEIOPS potwierdził w swoim sprawozdaniu w sprawie wniosków wyciągniętych z kryzysu finansowego, że bardziej niż kiedykolwiek potrzebujemy Solvency II jako pierwszej odpowiedzi na obecny kryzys finansowy. Potrzebujemy regulacji, która wymaga od zakładów należytego zarządzania ryzykiem, która zwiększa przejrzystość i gwarantuje, że organy nadzoru będą skuteczniej współpracować i koordynować swoje działania. Solvency II wprowadzi taki system dla sektora ubezpieczeń, który może posłużyć jako wzór dla podobnych reform na arenie międzynarodowej.

Wprowadzenie klauzuli przeglądu, w której wyraźnie mówi się o systemie wsparcia grupowego umożliwi Komisji powrót do tego zagadnienia. Spodziewam się, że postęp w wielu różnych dziedzinach, związany z zaleceniami zawartymi w sprawozdaniu de Larosièrre’a, stworzy bardziej korzystne warunki dla reform związanych ze współpracą transgraniczną macierzystych i przyjmujących organów nadzoru.

Przejdę teraz do sprawozdania pani poseł Weber. Dzięki wydajnej pracy sprawozdawczyni, pani poseł Weber, możliwe było znalezienie kompromisu w sprawie uproszczenia wymogów dotyczących sprawozdawczości i dokumentacji w przypadku połączeń i podziałów spółek akcyjnych, który utrzyma bardzo znaczną część potencjału oszczędności zawartego w pierwotnym wniosku Komisji, wynoszącego 172 milionów euro rocznie.

Pomiary i badania przeprowadzone w kontekście zmniejszenia obciążeń administracyjnych pokazują, że prawo spółek jest jedną z najbardziej uciążliwych dziedzin wspólnotowego dorobku prawnego. Z wielu przyczyn obciążenia administracyjne mocniej uderzają w MŚP, niż w większe przedsiębiorstwa. W sprawozdaniu ekspertów z 2007 roku szacuje się, że małe przedsiębiorstwa wydają 10 razy więcej niż muszą wydać duże, aby dostosować się do wymogów dotyczących informacji narzuconych przez przepisy prawa. Powtarzam, dziesięć razy więcej. A przecież małe firmy stanowią podstawę naszej europejskiej gospodarki i obecnie muszą sprostać bardzo trudnemu okresowi gospodarczemu.

W trudnej i stanowiącej wyzwanie obecnej sytuacji gospodarczej nie możemy sobie pozwolić na takie przeszkody. Przeciwnie, musimy zwiększyć wysiłki w celu zmniejszenia obciążeń naszych przedsiębiorstw. W rezolucji z dnia 12 grudnia 2007 r. Parlament Europejski wyraził zadowolenie z determinacji Komisji w sprawie osiągnięcia celu polegającego na zmniejszeniu o 25% obciążeń przedsiębiorstw w UE i na szczeblu krajowym do 2012 roku i podkreślił, że będzie analizował wnioski legislacyjne pod tym kątem. Dziś, zaledwie siedem miesięcy od przedstawienia wniosku przez Komisję bardzo cieszę się ze wspomnianego kompromisu, pomimo że w pierwotnej wersji wniosku Komisja poszła jeszcze dalej. Oczekuję, że Parlament poprze ten kompromis, który szybko przyniesie istotne korzyści przedsiębiorstwom, zwłaszcza MŚP. I nie powinniśmy zatrzymać się w tym miejscu. Uproszczenie i ograniczenie biurokracji będzie nadal stanowić centralny element programu Komisji.

**Gay Mitchell**, sprawozdawca komisji opiniodawczej Komisji Gospodarczej i Monetarnej. – Pani przewodnicząca! Nie kieruję tych uwag pod adresem konkretnej osoby. Uważam, że Solvency II, regulacja i agencje ratingowe to wszystko jest bardzo istotne i ważne, ale musimy nie tylko zbudować remizę strażacką, ale i ugasić pożar. Myślę, że zbyt często wdajemy się w szczegóły mówiąc: och, kiedyś w przyszłości zbudujemy tę remizę.

Sądzę, że gdyby prezydent Sarkozy był nadal przewodniczącym Rady Europejskiej, to nie posuwalibyśmy się w takim ślimaczym tempie, jak teraz. Prezydencja czeska jest wielkim rozczarowaniem, a w szczególności wielkim rozczarowaniem jest prezydent Czech.

Chcę państwu powiedzieć, że jeśli prezydencja czeska lub jej następcy nie będą w stanie zrobić tego, co do nich należy, to oznacza to, że traktat lizboński jest nam naprawdę potrzebny: naprawdę potrzebujemy kogoś, kto na bardziej stałych zasadach będzie kierował Unią Europejską.

Ludzie potrzebują nadziei, ludzie poszukują informacji o naprawie gospodarczej. Czy ktokolwiek z państwa naprawdę sądzi, że gdyby przewodniczącym Komisji był Jacques Delors, to posuwalibyśmy się w takim ślimaczym tempie? To jest pora na działanie i na umiejętność kierowania i to jest sprawa, którą należy tutaj poruszyć dzisiejszego przedpołudnia.

Europejski Bank Inwestycyjny mógłby zrobić dużo więcej. Unia Europejska i jej instytucje, wraz z takimi krajami jak Chiny, mogłyby zrobić dużo więcej. To nie jest rok 1937. Wtedy nie mieliśmy takich instytucji ani możliwości rozwiązywania problemów, jakie mamy dzisiaj. Teraz w Unii Europejskiej i poza nią mamy takie instytucje – niewielką grupę instytucji, które mogą ze sobą współpracować. Brakuje nam umiejętności kierowania. Niech wróci prezydent Sarkozy, albo ktoś taki jak Sarkozy, zróbmy coś, żeby Komisja była należycie kierowana, aby dać ludziom nadzieję, i zaczniemy mówić o ożywieniu gospodarczym. Nie widzę, żeby Rada Europejska wychodziła z taką inicjatywą, a jest najwyższa pora, aby to zrobiła.

**Sharon Bowles**, sprawozdawczyni komisji opiniodawczej Komisji Prawnej. – Pani przewodnicząca! Jestem zadowolona z porozumienia w sprawie Solvency II i podobnie jak inni, biorąc pod uwagę pewne uzasadnione obawy, ubolewam nad odsunięciem wsparcia grupowego do czasu przyszłego przeglądu oraz nad niezdolnością Rady do przeanalizowania wraz z nami sposobów umożliwiających jego zastosowanie. Zarówno w Komisji Prawnej, jak i w Komisji Gospodarczej i Monetarnej obserwowałam, co dzieje się z przepływem kapitału w okresach grupowego napięcia, takiego jak bliskość niewypłacalności, i z pewnością nie jest to takie proste, jak to przedstawia projekt Komisji czy przedstawiciele sektora ubezpieczeniowego.

Istnieją jednak instrumenty, które umożliwiłyby osiągnięcie celu i zaleciliśmy regulacje poziomu 2, ale obecnie możemy tylko liczyć, że w przyszłości znajdziemy sposoby maksymalnego zwiększenia bezpiecznego, rentownego wykorzystania kapitału w grupie. Mam nadzieję, że gdy trzeba będzie poszukać lepszych rozwiązań dotyczących likwidacji, państwa członkowskie staną na wysokości zadania.

Przejdę teraz do niektórych zagadnień zawartych w pakiecie. Zmiany w art. 27 określały, że organy nadzoru muszą dysponować odpowiednim doświadczeniem i potencjałem. Złożyłam oryginalną poprawkę częściowo mając na myśli sprawozdanie w sprawie Equitable Life, ale w kontekście kryzysu finansowego ma ona szersze znaczenie i udało mi się włączyć podobne elementy do wniosków dotyczących wymogów kapitałowych i agencji ratingowych.

Musi być absolutnie jasne, że stosowanie podejścia opartego na ryzyku nie jest pójściem na łatwiznę. Należyte zrozumienie modeli i leżących u ich podstaw założeń powinno stanowić bardziej intensywną formę nadzoru, niż lista z punktami do zaznaczania. Testy warunków skrajnych muszą wykraczać poza wygodną strefę założeń, a współczynniki korelacji powinny być przedmiotem stałego przeglądu.

Nadzór nad grupą stał się obecnie kompleksowym procesem, a nie działaniem z rodzaju „zwyczajca bierze wszystko” dla organu nadzoru nad grupą, chociaż w jakimś punkcie musi istnieć odpowiedzialność końcowa. Rola CEIOPS została zwiększona i warto podkreślić, że to dyskusja wokół Solvency II utorowała drogę do głównego myślenia o zwiększonej roli komitetów poziomu 3. Co ważniejsze, wyjaśniono również, że nie może być konfliktów między mandatem krajowego organu nadzoru i jego rolą w ramach CEIOPS.

Poprawki powstawały jakiś czas temu i wówczas były dość przezorne, ale potwierdziły swoją wartość wraz z rozwojem kryzysu finansowego. Jak powiedział poseł sprawozdawca, zespół Parlamentu zrobił dobrą robotę, a w kontekście Solvency II to samo zrobiła prezydencja czeska.

**Karsten Friedrich Hoppenstedt**, w imieniu grupy PPE-DE. – (DE) Pani przewodnicząca, panie komisarzu, panie i panowie! Sprawozdawca już wskazał zarówno na aspekty godne krytyki, jak i pozytywne aspekty rezultatów osiągniętych w sprawie Solvency II. Uważam, że można powiedzieć, iż oznacza ona znaczny postęp na drodze do przekształcenia europejskiego sektora ubezpieczeń w sektor sprawnie działający, nawet w czasach kryzysu. Sądzę również, że jak to już zostało powiedziane, jasno daliśmy do zrozumienia, jakie aspekty podlegają krytyce i chodzi tutaj o nadzór nad grupą. Oczywiście jest jeszcze więcej do zrobienia w połączonej dziedzinie nadzoru nad grupą i wsparcia grupowego. Jest rzeczą naturalną, iż w czasach kryzysu, gdy przepływy kapitałowe nie są takie, jakich można by oczekiwać w normalnej sytuacji, istnieje potrzeba nadrobienia braków w tej dziedzinie, a także trzeba mieć wzgląd na kraje doświadczające trudności.

Omawialiśmy także inne zagadnienie, które jest kluczowe, ponieważ w Unii Europejskiej jest 500 milionów konsumentów, którzy są także wszyscy ubezpieczonymi, ponoszącymi ryzyko związane z inwestowaniem w akcje. Sektor, gospodarka i państwa członkowskie także mają zdecydowane zdanie na ten temat. Musieliśmy zaakceptować kompromis w tej sprawie, co może również na pewnym etapie znaleźć odzwierciedlenie w analizie w ramach systemu opartego na klauzuli przeglądu. Istotne jest, że możemy powiedzieć, iż Unia

Europejska wysłała w tym względzie wyraźny sygnał, że Europa nie stoi w miejscu, że jest zdolna do działania. Uważam, że Stany Zjednoczone, Chiny i inne kraje pracujące nad omawianymi kwestiami ostrożnościowymi i przygotowujące lepsze systemy na przyszłość w tej konkretnej sytuacji także dostrzegły ten sygnał. To jest jedno z ważnych spostrzeżeń.

Chcę także bardzo wyraźnie podkreślić rzecz następującą w odniesieniu do przeszłości. Zaangażowane były tutaj cztery prezydencje, w tym także obecna. Negocjacje były bardzo różne, podlegały także naciskom ze strony poszczególnych państw członkowskich, ale osiągnęliśmy skutek. To jest pierwsze spostrzeżenie.

Drugie spostrzeżenie jest takie, że współpracowaliśmy z europejskim sektorem ubezpieczeń i że w tym względzie bardzo istotne były analizy oddziaływania na poszczególne dziedziny. Dlaczego tak się stało? Z powodu konieczności zaangażowania sektora ubezpieczeń w znalezienie rozwiązania w związku z bardzo skomplikowanym systemem i przedmiotem. Jeśli uznamy, że w ostatniej analizie oddziaływania wzięło udział 1400 przedsiębiorstw – zarówno dużych, jak i małych, ponieważ celem nie jest dopuszczenie do obrotu, ale zaangażowanie wszystkich podmiotów w interesie konsumentów – to jest to duży sukces. Wraz z zespołem negocjującym Solvency II nie poddaliśmy się żadnym naciskom pochodzącym z różnych źródeł i wybraliśmy wyraźny kurs w interesie konsumentów, sektora ubezpieczeń, a przede wszystkim oczywiście naszych obowiązków parlamentarnych.

**Gianni Pittella**, w imieniu grupy PSE. – (IT) Pani przewodnicząca, panie i panowie! Sądzę, że dla wszystkich jest jasne, że pewien cykl rozwoju się skończył, cykl, który w ostatnich latach wydobył na światło dzienne zachwiania równowagi oraz sprzeczności w pewnym sposobie rozumienia globalizacji: skrajnie liberalnej globalizacji, która w zbyt wielu przypadkach korzystała ze słabości instytucji i postrzegała politykę jako zawadę, coś irytującego, czego trzeba się pozbyć.

Teraz właśnie do polityków należy odbudowa zaufania obywateli w świetle poważnego kryzysu gospodarczego, z którym mamy do czynienia. Aby politycy mogli to uczynić, muszą przejąć inicjatywę, wskazując na perspektywy na przyszłość i przeszkody, które trzeba pokonać. Musimy zaradzić sprzeczności między szybkim wzrostem światowego rynku i słabością instytucji mogących stanowić przeciwwagę dla nadmiernej potęgi gospodarki finansowej i mogących ją kontrolować.

Rozporządzenie dotyczące agencji ratingowych stanowi w tym względzie ważny krok naprzód. Pracowałem nad tym dossier jako kontrsprawozdawca grupy socjalistycznej w Parlamencie Europejskim, ściśle współpracując z Jeanem-Paulem Gauzès, autorem sprawozdania, któremu szczerze gratuluję.

Najbardziej znaczące punkty rozporządzenia są wynikiem zaangażowania Parlamentu podczas trudnych negocjacji z Radą. Chodzi mi o poważne osiągnięcia, takie jak wymóg, by agencje były zarejestrowane w Europie, prognozowanie i odpowiedzialność cywilna, podwójny system zabezpieczeń w przypadku zatwierdzania ratingów wystawianych w krajach trzecich, a przede wszystkim możliwość szybkiego wejścia w życie przedmiotowego rozporządzenia, a nie po dwóch latach, czego początkowo domagały się rządy krajowe.

Rozporządzenie ma również duże znaczenie symboliczne. W rzeczywistości wprowadzamy uregulowania prawne dla sektora, który podobnie jak inne – myślę na przykład o funduszach spekulacyjnych – korzystała w ostatnich latach z całkowitej próżni legislacyjnej. Wszyscy widzą rezultat tego rodzaju samoregulacji i jest on okropny. Teraz jest pora, aby zdobyć się na odwagę i zbudować nową strukturę dla rynków finansowych. Musimy zdawać sobie sprawę, że w tym sektorze, nawet bardziej niż w innych, panie komisarzu, nie wystarczą działania samych tylko rządów krajowych!

Z tej przyczyny, pomimo znakomitego wyniku, odczuwam pewien żal, ponieważ straciliśmy szansę. Z powodu sprzeciwu ze strony państw członkowskich – za co Rada jest w dużym stopniu odpowiedzialna – zabrakło woli, aby w tekście zawrzeć zapis w sprawie utworzenia jednego, wspólnotowego organu nadzoru zajmującego się sektorem agencji ratingowych. W tej sprawie zwrócono się do Parlamentu z oficjalną prośbą, ale brak ambicji i realizmu politycznego jak dotąd uniemożliwiły znalezienie dla niej poparcia. W tej sprawie Parlament nadal wykazuje się zdolnością do przyszłościowego myślenia i mam nadzieję, że rządy krajowe zrobią to samo.

**Wolf Klinz**, w imieniu grupy ALDE. – (DE) Pani przewodnicząca! Niedociągnięcia agencji ratingowych poprzedzające kryzys sprawiły, że nieuniknione stały się uregulowania prawne dotyczące tych agencji. Celem omawianego rozporządzenia dotyczącego rejestracji agencji ratingowych są raz jeszcze przejrzystość, gwarancja wysokiej jakości, większa konkurencja, przewycięzenie konfliktu interesów i w rezultacie lepsza ochrona inwestorów. Osiągnięcie porozumienia nie było łatwym zadaniem. Początkowo stanowiska Komisji,

Parlamentu i Rady bardzo się różniły, ale ogólnie biorąc cele te zostały w znacznym stopniu osiągnięte. Dobrą rzeczą jest istnienie tylko jednej kategorii ratingu. Kategorie 1 i 2 do przepisów prawnych i innych będą należeć do przeszłości. Konflikt interesów został zlikwidowany: nie będzie usług doradczych na dodatek do działalności ratingowej. Agencje ratingowe z krajów trzecich będą miały możliwość wejścia na wspólnotowy rynek i działania na nim na podstawie systemu równorzędnego statusu związanego z certyfikacją – co jest ważne dla małych agencji – lub dzięki systemowi przyjmowania standardów, który mogą stosować większe agencje.

Komitet Europejskich Organów Nadzoru nad Papierami Wartościowymi (CESR) będzie odgrywał kluczową rolę w rejestracji i nadzorze nad agencjami ratingowymi. Pomimo tego zauważyłem jednak pewne niedociągnięcia w omawianym dossier i rozporządzeniu. Obawiam się, że w praktyce możliwość wejścia na europejski rynek będzie utrudniona z powodu tych wszystkich przepisów i wymogów. Wymogi te są być może zbyt restrykcyjne i mogłyby w końcu spowodować oddzielenie europejskiego rynku i doprowadzić do protekcjonizmu tylnymi drzwiami – co byłoby niedobre. Mam nadzieję, że moje obawy okażą się nieuzasadnione.

Nasze przepisy dotyczące wewnętrznego zarządzania idą bardzo daleko – faktycznie za daleko. To gruba przesada. W żadnym innym wspólnotowym rozporządzeniu nie ma takich przepisów. Byłoby lepiej, gdybyśmy zdefiniowali jasno i wyraźne zasady i pozostawili obowiązek ich wdrażania i rozwoju samym przedsiębiorstwom.

Na koniec powiem, że moim zdaniem nie dokonaliśmy żadnego postępu w celu położenia kresu oligopolom. Przez wiele lat będziemy musieli cierpliwie znosić bardzo niewielką konkurencję.

**Cristiana Muscardini**, w imieniu grupy UEN. – (IT) Pani przewodnicząca, panie i panowie! Kryzys gospodarczy jeszcze się nie skończył, chociaż przynależność do strefy euro dała Europie pewną stabilność. Międzynarodowy Fundusz Walutowy określa koszty kryzysu finansowego na 4 biliony dolarów, z czego dwie trzecie można przypisać bankom.

Należy osiągnąć wiele celów: przywrócić zaufanie, wspierać wzrost gospodarczy i chronić zatrudnienie. Można to osiągnąć tylko dzięki polityce gospodarczej, mogącej doprowadzić do porządku system finansowy, ale Europa nie ma jak dotąd polityki gospodarczej! Pomimo przedstawionych w Londynie propozycji G20 dotyczących pobudzenia systemu kredytowego nadal brak jest – o czym mówimy od lat – jasnych i wyraźnych przepisów regulujących rynek finansowy, podmioty na nim działające, oferowane produkty i instrumenty pochodne.

Rynki powinny podlegać regulacji i nadzorowi, przede wszystkim w przypadku sektora finansowego, który, niekontrolowany, utorował drogę eskalacji bezprecedensowego zadłużenia. Co zrobić z tym olbrzymim długiem, który powstał w wyniku udzielania kredytów bez gwarancji? Czy powinien zostać umorzony? Czy powinien zostać włączony do mechanizmu oczyszczania wprowadzanego przez banki? Czy na przyszłość należy zakazać transakcji dotyczących pozagiełdowych instrumentów pochodnych i zażądać od banków, aby raz na zawsze położyły kres kontraktom dotyczącym instrumentów pochodnych?

Potrzebujemy zdecydowanych odpowiedzi, nowych linii kredytowych dla małych i średnich przedsiębiorstw oraz dla osób gromadzących oszczędności w celu zapobieżenia niekontrolowanym przeniesieniom i dostosowania przepisów dotyczących OMC do sytuacji faktycznej. Jeśli nie będziemy mówić o światowych zasadach dotyczących handlu, nie rozwiążemy żadnego problemu: znaczy to, że wobec kryzysu systemowego musimy zreformować system, odbudowując politykę, której tak często brak kierowniczej roli, zwracając uwagę na prawdziwą gospodarkę i porzucając łatwo dostępną ułudę w postaci wirtualnych finansów!

**Alain Lipietz**, w imieniu grupy Verts/ALE. – (FR) Pani przewodnicząca, panie komisarzu, panie i panowie! Przede wszystkim chcę powiedzieć, że całkowicie zgadzam się z tym, co w swoim wystąpieniu powiedział pan poseł Mitchell. Nie zdążamy na czas, nie dotrzymujemy tempa. Niemniej jednak chciałbym mu powiedzieć, że ważne jest, by w odniesieniu do prezydenta Francji nie popełniać tego samego błędu, jaki Francuzi popełniają czasem w odniesieniu do premiera Browna. Wygłaszanie przemówień o działaniach nie gwarantuje, że działania będzie skuteczne.

Jeśli chodzi o sam kryzys jasne jest, że dla nas kryzys nie rozpoczął się od finansów. Jego źródłem jest sfera społeczna i środowiskowa. W dalszej kolejności łączy się to z cyklem finansowym, co oznacza, że gdy cykl finansowy sprawnie funkcjonuje, to podejmujemy ryzyko, ale gdy przestaje sprawnie działać, mówimy sobie, że może warto byłoby wprowadzić pewne uregulowania prawne.



Jesteśmy na etapie, na którym konieczna jest regulacja – i to zdecydowana regulacja. Konieczna jest regulacja na szczeblu jednolitego rynku, to znaczy, że potrzebujemy dużo bardziej scentralizowanej regulacji na szczeblu europejskim. To kieruje nami w sposobie głosowania. Całkowicie popieramy sprawozdanie posła Gauzès i postęp, jaki ono wprowadza. Od wielu lat apelujemy o bardziej scentralizowaną regulację i nadzór na szczeblu europejskim, i naszym zdaniem pierwszy etap, który został osiągnięty dzięki CESR jest zupełnie odpowiedni.

Jednak pomimo starań pana posła Skinnera – i w tej kwestii jesteśmy tak samo krytyczni, jak pan poseł Mitchell – ubolewamy, że rządy nic nie zrozumiały. Nie zgadzamy się z proponowanym kompromisem, który odrzuca system nadzoru nad grupą. Uważam, że taka metoda spowoduje kolejne klęski.

Będziemy zatem głosować przeciw sprawozdaniu pana posła Skinnera – nie przeciw pracy samego pana posła, ale przeciwko kompromisowi narzuconemu przez rządy.

**Sahra Wagenknecht**, w imieniu grupy GUE/NGL. – (DE) Pani przewodnicząca, panie i panowie! Rynek finansowy, podobnie jak bezpieczeństwo publiczne, wymiar sprawiedliwości czy ochrona środowiska jest dobrem publicznym i jako taki powinien podlegać kontroli publicznej. Widzimy przecież co się dzieje: ktokolwiek pozostawia regulację rynków finansowych wielkim bankom, zakładom ubezpieczeniowym, funduszom hedgingowym i agencjom ratingowym sektora prywatnego naraża się na ryzyko, że gigantyczne sumy znikną stając się przedmiotem spekulacji w dążeniu do maksymalnych zysków, a w końcu to społeczeństwo będzie płacić rachunek za straty.

Kryzys nazbyt wyraźnie pokazał, że dobrowolna samoregulacja zawiodła, ale Komisja nie zrezygnowała z tego pomysłu. Zamiast zakazać ryzykownych produktów finansowych i narzucić sektorowi finansowemu jasne przepisy, nadal chce umożliwiać prywatnym podmiotom samodzielne decydowanie o podejmowaniu ryzyka i o sposobach jego oceny. Uważamy, że takie postępowanie jest nieodpowiedzialne.

Teraz stało się jasne, że w interesie zysku agencje ratingowe systematycznie lekceważyły ryzyko związane ze strukturyzowanymi produktami finansowymi i w ten sposób praktycznie uruchomiły obrót nieściągalnymi pożyczkami. Właściwym sposobem działania byłoby całkowite położenie kresu zlecaniu zarządzania ryzykiem prywatnym podmiotom nastawionym na zysk i stworzenie europejskiej publicznej agencji ratingowej, która będzie wydawać niezależne opinie o jakości różnych papierów wartościowych. Komisja ma dopiero rozważyć takie rozwiązanie.

Pan poseł Gauzès w swoim sprawozdaniu słusznie żąda, aby rating długu państwowego był uważany za dobro publiczne i w związku z tym musiał być wystawiany przez podmioty publiczne. Dlatego jednak ta zasada powinna być jednak ograniczona do długu publicznego?

Również w przypadku planowanej dyrektywy Solvency II Komisja i sprawozdawca popierają nieudaną koncepcję samoregulacji. Na przykład grupom ubezpieczeniowym umożliwi się korzystanie z wewnętrznych modeli oceny ryzyka podczas obliczania wymogów kapitałowych i wymogów wypłacalności. Czas pokaże, czy organy nadzoru państw członkowskich mają wystarczający potencjał, aby zrozumieć te modele. Osobiście w to wątpię.

Ponadto zarówno minimalny wymóg kapitałowy, jak i kapitałowy wymóg wypłacalności są zbyt niskie i muszą zostać znacznie podwyższone. Ponieważ może to stanowić problem dla niektórych banków lub zakładów ubezpieczeń proponujemy, aby to podwyższenie kapitału miało formę udziałów rządowych pociągających za sobą odpowiedni wpływ na politykę spółki. Taka częściowa nacjonalizacja stanowiłaby odważny pierwszy krok w kierunku ukierunkowania sektora finansowego na dobro publiczne.

W długofalowej perspektywie cały sektor finansowy powinien zostać tak czy owak przeniesiony do sektora publicznego, ponieważ tylko nacjonalizacja może zagwarantować, że sektor ten będzie spełniał swoje obowiązki publiczne zamiast przepuszczać środki w celu uzyskania coraz większych zysków na światowych rynkach finansowych. Najwyższa pora, aby wyciągnąć wnioski z katastrofy.

**Godfrey Bloom**, w imieniu grupy IND/DEM. – Pani przewodnicząca! Od czterdziestu lat pracuję w usługach finansowych, sądzę więc, że mam pewne pojęcie o tym, o czym będę mówił.

Chcę powiedzieć kilka słów o brytyjskim organie Financial Services Authority (FSA), aby pokazać, jak popełniane są błędy. FSA w Wielkiej Brytanii posiada zbiór przepisów o objętości pół miliona słów. Nikt ich nie rozumie – a najmniej sam FSA. FSA utrzymuje wykładnię swojego zbioru przepisów w tajemnicy, nakładane przezeń kary pieniężne zasilają pensje i emerytury jego urzędników, nie ma sądu odwoławczego. Pisałem w tej sprawie do pana komisarza McCreevy'ego; niestety to art. 6 i 7 jego własnej ustawy o prawach

człowieka. Nie ma sądu odwoławczego. Jeśli popełni błąd, nie ma żadnej możliwości odwołania na drodze sądowej. Społeczeństwo ma poczucie, że jeżeli przepisy mają stempel FSA, to nie mogą być błędne. Nie istnieje pojęcie ograniczenia zasady dobrej wiary w obrocie handlowym (*caveat emptor*).

Wydaje się, że teraz FSA będzie mieć do towarzystwa jakiegoś wspólnotowego nadzorcę, w którego składzie bez wątpienia znajdą się niedouczeni biurokraci, gospodynie domowe ze Skandynawii, bułgarska mafia i rumuńscy producenci wieszaków. Naprawdę myślę, że bardzo dobrze się ze sobą dogadacie.

**Bruno Gollnisch (NI).** – (FR) Pani przewodnicząca! Sprawozdanie pana posła Gauzès w sprawie agencji ratingowych, pani poseł Weber w sprawie wymogów dotyczących sprawozdawczości i dokumentacji w przypadku połączeń i podziałów oraz pana posła Skinnera w sprawie podejmowania i prowadzenia działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej zawierają zapisy, które są bez wątpienia pożyteczne, ale nie można ich określić mianem środków umożliwiających walkę z kryzysem finansowym. Kryzys, z jakim mamy do czynienia ma niewątpliwie większą skalę i nie można się z nim uporać tylko przy pomocy takich jednorazowych środków technicznych.

Jakie działania są konieczne, aby uporać się z tym strasznym kryzysem, jaki przeżywamy? Po pierwsze, trzeba zerwać z dogmatami, na których do chwili obecnej opierają swoją pracę ci, którzy wierzą w dobroczynność międzynarodowego podziału pracy, swobodnego przepływu osób oraz towarów i kapitału.

Trzeba zerwać ze swobodnym przepływem towarów, który skonfrontował europejskich pracowników z pracownikami z takich krajów, jak komunistyczne Chiny, które są rajem dla najbardziej cynicznej formy kapitalizmu, gdzie pracownicy nie mają prawa do strajku, swobody zrzeszania się, odpowiednich emerytur ani ochrony socjalnej i gdzie mają śmiesznie niskie wynagrodzenia. Chiny nie są jednak jedynym takim krajem.

Trzeba zerwać ze swobodnym przepływem osób, który doprowadził nas, doprowadził państwa do zaakceptowania, a nawet do zalecania, jako jedyne go środka zastępowalności przyszłych pokoleń, polityki na rzecz masowej imigracji, której fatalne konsekwencje wyraźnie widać już dziś.

Wreszcie trzeba zerwać ze swobodnym przepływem kapitału, który stanowił przyczynę kryzysu, ponieważ pozwolił, aby kryzys na amerykańskim rynku kredytów hipotecznych – będący kryzysem całkowicie lokalnym, który powinien ograniczyć się do rynku amerykańskiego – stopniowo zatruwał wszystkie nasze gospodarki i rujnował naszych posiadaczy oszczędności, naszych pracowników i naszych pracodawców.

Wynika z tego, że małe i średnie przedsiębiorstwa należy uwolnić z okowów kombinacji podatkowych i biurokracji; potrzebne są proste przepisy, aby wartość pieniężna rzeczywiście odpowiadała temu, co istnieje w kontekście zasobów przemysłowych lub usługowych; należy też wprowadzić politykę inwestycyjną, ale musi to być polityka możliwa do realizacji. To tylko kilka podstawowych środków, jakie chcielibyśmy, aby rządy państw członkowskich wreszcie podjęły w kontekście tych polityk krajowych, które pokazały ich wyjątkową zdolność reakcji.

**John Purvis (PPE-DE).** - Pani przewodnicząca! Cieszę się, że wreszcie doszło do podjęcia decyzji w sprawie Solvency II. Pan poseł Skinner i kontrsprawozdawcy wykazali się tutaj niezwykłą wytrzymałością i cierpliwością. Żałuję, podobnie jak inni, że zostało wykluczone wsparcie grupowe, ale szczerze mówiąc w obecnych gorączkowych okolicznościach nie jestem tym zaskoczony. Musimy ciężko pracować, aby stworzyć system grupowy, który będzie dobrze funkcjonował na prawdziwie europejskim jednolitym rynku ubezpieczeń, i będzie także skuteczny w przypadku krajów trzecich – nie możemy sobie pozwolić na kolejne fiasko w rodzaju AIG.

Chciałbym także pogratulować panu posłowi Gauzès i Radzie racjonalnego porozumienia dotyczącego regulacji agencji ratingowych. Oczywiście, agencje te popełniały poważne błędy i pewien rodzaj regulacji był nieunikniony. Ale kto nie popełnia błędów? Popełniają je także same organy regulacyjne i czy można mieć pewność, że w przyszłości już ich nigdy nie popełnią?

Obawiałem się, że wrogie i zaciekle zrzucanie odpowiedzialności na agencje ratingowe może zaowocować nazbyt natarczywą i destrukcyjną regulacją, mającą wymiar przytłaczająco eurocentryczny, protekcyjnistyczny i eksterytorialny. Cieszę się, że kompromis złagodził w pewnym stopniu te tendencje, ale nie w takim stopniu, w jakim bym tego chciał.

Ratingi kredytowe są opinią – pożyteczną opinią, opinią ekspertów, ale są to tylko opinie, a więc inwestorzy powinni ponosić pełną odpowiedzialność za swoje decyzje inwestycyjne. Nie ma żadnej wątpliwości, że takie wnioski zostały wyciągnięte, ale zbyt surowo i pewnym kosztem.

Cieszę się, że zakres rozporządzenia ogranicza się do ratingów wykorzystywanych dla celów określonych w przepisach prawa. Cieszę się widząc, że w przypadku ratingów wystawionych w krajach trzecich odeszliśmy od równoważności i potwierdzenia w kierunku równoważności lub potwierdzenia. Ale czy pan komisarz zechciałby potwierdzić, że to oznacza, iż inwestorzy mogą nadal swobodnie inwestować w akcje oraz obligacje w krajach trzecich, które nie są oceniane w Europie lub które nie mają równorzędnego statusu?

Musimy być wyczuleni na niezamierzone konsekwencje. Przy braku wcześniejszej oceny skutków z pewnością takie konsekwencje się pojawią i w związku z tym wymóg dotyczący przeglądu zawarty w art. 34 ma zasadnicze znaczenie.

**Pervenche Berès (PSE).** – (FR) Pani przewodnicząca! Jeśli chodzi o Solvency II, to ta reforma została rozpoczęta dużo wcześniej, niż zaczął się kryzys, który rzucił na nią nowe światło. Jako prawodawcy zastanawialiśmy się, czy należy osiągnąć to porozumienie w pierwszym czytaniu?

W końcu determinacja negocjatorów umożliwiła nam osiągnięcie kompromisu, który jak sądzę ma przynajmniej dwie zalety: po pierwsze, zmusza sektor ubezpieczeń do lepszej oceny ryzyka, który to proces do chwili obecnej odbywał się przy zastosowaniu stosunkowo starych mechanizmów, które bez wątpienia nie przystawały do rzeczywistości sektora ubezpieczeń, a po drugie, kładzie nacisk na potrzebę dostosowania mechanizmów nadzoru do aktualnej sytuacji zakładów ubezpieczeń, zarówno pod względem liczebności instrumentów i ofert zorientowanych na klienta, jak i ich ponadnarodowych struktur.

Jako prawodawcy bardzo chcieliśmy uwzględnić realia wspomnianego rynku, czyli rynku, na którym na przykład w niektórych krajach istnieją mechanizmy ubezpieczeń na życie mające znaczący udział w tym sektorze i gdzie, w świetle kryzysu, musieliśmy uwzględnić skutek procykliczności w odniesieniu do sektora ubezpieczeń.

Musieliśmy także zadbać, by przyjęcie tych przepisów prawnych nie zakłóciło architektury rynku ubezpieczeń, a w szczególności, aby w tych przepisach znalazło się miejsce dla towarzystw ubezpieczeń wzajemnych. Jest jednak jasne, że to tylko pewien etap i chciałabym wymienić sześć punktów związanych z omawianym sektorem, nad którymi będziemy musieli wznowić prace w najbliższej przyszłości.

Po pierwsze, należy się zająć wnioskami zawartymi w sprawozdaniu de Larosièrre'a oraz potrzebą zapewnienia równości i istnienia harmonijnych warunków między różnymi kolegiami organów nadzoru, i w tym celu konieczne jest umocnienie europejskiego organu odpowiedzialnego za monitorowanie zakładów ubezpieczeń.

Po drugie – wspominało o tym wielu kolegów – należy wdrożyć ten cieszący się złą sławą mechanizm wsparcia grupowego i w tej kwestii nie podzielam poglądów pana posła Lipietza. Oczywiście wolelibyśmy mieć wsparcie grupowe, ale co jest dziwnego w tym, że dziś krajom, w których 80% lub 100% sektora ubezpieczeniowego jest w rękach zagranicznych spółek, trudno jest bez solidnej podstawy prawnej zaakceptować ten mechanizm? Potrzebny jest postęp w tej dziedzinie.

Trzecia sprawa na przyszłość to harmonizacja między tym, czym zajmujemy się tutaj, a tym co dzieje się z funduszami emerytalnymi. Jak można myśleć o poprawie wypłacalności w kontekście ubezpieczeń, ale nie zadać sobie tego samego pytania o fundusze emerytalne? Jest to naprawdę olbrzymie wyzwanie.

Czwarte zadanie na przyszłość dotyczy założenia, utworzenia, ustanowienia mechanizmu gwarantowania depozytów, jaki mamy obecnie w bankowości, ale którego nadal brak jest w sektorze ubezpieczeń.

Piąty punkt dotyczy marketingu produktów ubezpieczeniowych i gwarancji, że sposób, w jaki pośrednicy ubezpieczeniowi oferują produkty ubezpieczonym umożliwia uwzględnienie ich interesów i wymogów związanych z ochroną.

I wreszcie ostatni punkt dotyczy transpozycji w tym sektorze tego, co zamierzamy wprowadzić dla sektora bankowego, a mianowicie mechanizmów podtrzymujących w związku z sekurytyzacją.

Mam nadzieję, że w przyszłości będziemy mogli na tej podstawie wyciągnąć wnioski z obecnego kryzysu w celu zagwarantowania obywatelom Europy sektora ubezpieczeń, który stanowi dla nich realną gwarancję

...

(Przewodnicząca wyłączyła mikrofon)

**Marielle De Sarnez (ALDE).** – (FR) Pani przewodnicząca! Nie jest to wina naszych sprawozdawców, ale uważam, że wnioski Komisji pojawiły się dość późno i nie pasują do tego, co się wydarzyło. Aby zapobiec dalszym kryzysom musimy najwyraźniej być dużo bardziej ambitni i bardziej proaktywni.

Po pierwsze, musimy być bardziej ambitni i bardziej proaktywni w dziedzinie regulacji. Musimy zharmonizować nasze przepisy prawne, a najmocniejszym sygnałem byłoby niewątpliwie utworzenie europejskiego organu regulacyjnego. Jest to ostateczny sposób, aby zaznaczyć swoje stanowisko.

Jeśli chodzi o agencje ratingowe musimy stworzyć europejskie agencje, które będą miały zagwarantowaną niezależność, oraz położyć kres skandalicznemu zachowaniu agencji oceniających firmy, które im płacą.

Jeśli chodzi o fundusze hedgingowe musimy poddać je regulacji i zaplanować taki rodzaj opodatkowania, który uderzy we wszystkie krótkoterminowe transakcje finansowe.

I wreszcie jeśli chodzi o raje podatkowe, należy zastosować kilka bardzo prostych środków. Musimy zakazać działalności w Europie wszystkim bankom, które prowadzą transakcje z rajami podatkowymi lub które odmawiają współpracy.

To na razie wszystko. Wierzę jednak, że musimy pójść dalej i chciałabym zaproponować dwa sposoby działania. Po pierwsze, musimy moim zdaniem zastanowić się nad powiększeniem strefy euro i przyjęciem nowych członków. Ten gest polityczny miałby prawdopodobnie równie wielkie znaczenie, jak w swoim czasie miało zjednoczenie Niemiec oraz byłby oznaką solidarności istniejącej w Europie i zwiększyłby znaczenie naszej Unii.

Drugi sposób jest taki, że musimy podążać w kierunku integracji gospodarczej, budżetowej i walutowej oraz w kierunku harmonizacji opodatkowania, która stanowi jedyny sposób, aby zwalczyć dumping podatkowy w Europie.

Wszystko to jest konieczne, ale nasi współobywatele najbardziej czekają na to, byśmy – mam nadzieję, że Komisja to słyszy – podjęli działania w odpowiedzi na kryzys. Nasi współobywatele nadal czekają na prawdziwy europejski plan ożywienia gospodarczego i na przykład na znaczącą pożyczkę. Nadal czekają, by Europa zapewniła odpowiednie wsparcie naszym MŚP, by autentycznie planowała inwestycje na przyszłość i przede wszystkim, by wsparła tych wszystkich, których dotknął kryzys. Myślę o bezrobotnych, o osobach pracujących w niepełnym wymiarze godzin i o gospodarstwach domowych, które w chwili obecnej mają olbrzymie trudności.

To jest moim zdaniem najpilniejsze i na tej podstawie europejscy przywódcy będą oceniani w przyszłości.

**Ewa Tomaszewska (UEN).** – (PL) Pani przewodnicząca! Wprowadzenie Solvency II, zmiany przygotowywanej przez kilka ostatnich lat w systemie działalności i nadzoru ubezpieczeniowego, jest posunięciem dużej wagi, szczególnie w dobie kryzysu finansowego. Od lat zajmuję się systemami ubezpieczeń emerytalnych i mam świadomość znaczenia nadzoru finansowego nad funduszami emerytalnymi wobec mobilności pracowników i konieczności nadzoru transgranicznego.

Gdy do tej mobilności zachęcamy, musimy zapewnić takie warunki, by pracownicy zmieniający kraje zatrudnienia, a także systemy ubezpieczeń, mieli pewność, że ich składki ubezpieczeniowe potrącane są w sposób właściwy, trafiają na właściwe konta i że bezpieczeństwo oczekiwanej przyszłej emerytury będzie wzrastać dzięki wspólnotowym rozwiązaniom w zakresie zasad inwestowania i nadzoru nad funduszami emerytalnymi.

Gratuluje CEIOPS-owi i jego panelowi konsultacyjnemu, w którego pracach miałam zaszczyt uczestniczyć do września 2007 r., gratuluje sprawozdawcy, panu Peterowi Skinnerowi.

**Mary Lou McDonald (GUE/NGL).** - Pani przewodnicząca! W raporcie MFW dotyczącym stabilizacji finansowej szacuje się, że kryzys finansowy będzie kosztować 4 biliony dolarów. Te szacunki mogą się zwiększyć. Obecny kryzys, jak wszyscy wiemy, został spowodowany przez swego rodzaju kapitalizm spekulacyjny, kapitalizm kumoterski i przez sektor usług finansowych, który nie podlegał żadnej regulacji, lub też tylko muśnięciom regulacji, jak to się czasami uprzejmie określa.

Dla pracowników i rodzin w całej Europie rezultaty tego wszystkiego graniczą z katastrofą. W debacie i w przygotowanych sprawozdaniach zaskoczył mnie niezwykle wytworny sposób, w jaki mówimy o tym skandalu. Jestem zaskoczona faktem, że grupy liberałów i chrześcijańskich demokratów niepokoją się nadmierną normatywnością lub tym, że protekcjonizm może zostać wprowadzony tylnymi drzwiami.

Faktem jest, że reakcja UE na kryzys finansowy jest powolna i ograniczona do minimum. Faktem jest, że potrzebujemy protekcjonizmu, a tymi, których trzeba chronić są pracownicy i realna gospodarka. Mamy

dopiero odbyć debatę w sprawie miejsc pracy – chociaż to jest coś, co ma znaczenie dla obywateli – a ta instytucja pozostaje oddana systemowi, który zawiodł. Uznajmy to i bądźmy radykalni i odważni.

**PRZEWODNICZY: Rodi KRATSA-TSAGAROPOULOU**

*Wiceprzewodnicząca*

**Nils Lundgren (IND/DEM).** – (SV) Pani przewodnicząca! Światową gospodarką wstrząsa globalny kryzys finansowy, a propozycje dotyczące tego, jak uniemożliwić jego ponowne wystąpienie mnożą się jak grzyby po deszczu. „Na fali” jest więcej regulacji i więcej nadzoru. Oczywiście punktem wyjścia musi być jednak zadanie sobie pytania, co poszło nie tak. Spróbuję streścić przyczyny w 50 sekund.

Mamy kapitalizm bez właściciela. Instytucjami finansowymi kierują urzędnicy, mogący planować systemy, które przynoszą im gigantyczne premie i emerytury, gdy zyski rosną. Zyski można zwiększyć na krótką metę poprzez podnoszenie przez kadrę kierowniczą poziomu ryzyka w instytucjach przy pomocy mniejszej liczby udziałów. Gdy ryzyko staje się rzeczywistością, kadra kierownicza ma swoje pieniądze, a straty ponoszą inni.

Ci, którzy mogliby zmienić tę politykę nie mają bodźców, aby to zrobić. Osoby składające pieniądze w bankach wiedzą o istnieniu gwarancji depozytów bankowych. Wszyscy wiedzą, że większość banków jest zbyt duża, aby zbankrutować. Zostaną uratowane przez podatników. Agencje ratingowe wiedzą, że nie będą miały pracy, jeśli będą poddawać w wątpliwość wypłacalność swoich klientów. Polityka banków centralnych i ministerstw finansów opiera się na koncepcji, że bańka nie może pęknąć. Bańka robi się więc zbyt duża.

Czy rozmawiamy o rozwiązaniu tych problemów? Nie!

**Othmar Karas (PPE-DE).** – (DE) Pani przewodnicząca, panie i panowie! Kryzys gospodarczy, najpoważniejszy od czasów II wojny światowej, ma globalne skutki. Niepewność, niecierpliwość, bezradność oraz utrata zaufania są ewidentne, podobnie jak luki w regulacji rynków finansowych. Konieczność zmusza nas do przyjęcia wspólnych europejskich rozwiązań i przejęcia globalnej inicjatywy. Uświadomienie sobie potrzeby stworzenia „więcej Europy” sprawia, że możliwe stają się rzeczy, które zaledwie kilka miesięcy temu były odrzucane i uniemożliwiane przez członków Komisji i Rady, a o które apelował Parlament.

Nasz model społecznej gospodarki rynkowej – tyle rynku, ile to możliwe, tyle regulacji, ile to konieczne – tworzy ramy nie tylko europejskiej, ale także ogólnoswiatowej regulacji. Działania Unii Europejskiej były udane, ale nie zostały jeszcze zakończone i jesteśmy daleko od osiągnięcia naszego celu. Finalizowany jest kolejny etap, a dalsze rozdziały muszą być niezwłocznie rozpatrywane lub finalizowane. Jedynie zdecydowanie i odwaga podjęcia śmiałych działań regulacyjnych na szczeblu europejskim buduje zaufanie.

Dziś także – o wiele za późno – podejmujemy decyzję w sprawie działań regulacyjnych dotyczących agencji ratingowych. Potrzebujemy rejestracji, potrzebujemy kontroli, musimy radzić sobie z niezgodnościami. Przyjmujemy dyrektywę Solvency II – którą i tak musielibyśmy przyjąć nawet gdyby nie było kryzysu na rynkach finansowych. Dyrektywa bankowa ma zostać przyjęta w maju. Z istniejącego systemu regulacyjnego musimy raz na zawsze wyeliminować efekty procykliczne. Regulacji należy poddać nie tylko fundusze hedgingowe, ale także prywatne inwestycje kapitałowe. Wszystkie wynagrodzenia kadry kierowniczej uwzględniające dywidendy powinny także uwzględniać straty.

W Europie mniej się dyskutuje o kwestiach odpowiedzialności niż w USA, a europejski system nadzoru nie jest jeszcze gotowy. Powinniśmy go zorganizować zgodnie z europejskim systemem banków centralnych i do lata pospieszyć się z podjęciem możliwie jak największej liczby decyzji. Wzywam państwa, aby to zrobić.

**Robert Goebbels (PSE).** – (FR) Pani przewodnicząca, panie i panowie! Parlament właśnie ma przyjąć przepisy regulujące finanse międzynarodowe. Nie będą one wystarczające, ponieważ ani w Europie, ani w USA najwyraźniej nie ma woli politycznej, aby zlikwidować nadmiar czystej spekulacji, takiej jak na przykład „naked short selling”, czyli sprzedaż na krótko instrumentów niebędących w posiadaniu danej osoby.

Międzynarodowy kryzys finansowy nie zaczął się gdzieś daleko. Zaczął się w Stanach Zjednoczonych i dotarł do londyńskiego City, a stamtąd do innych wielkich centrów finansowych. Wszystkie one miały jakoby podlegać odpowiednim uregulowaniom prawnym. Niemniej jednak G20 znalazła idealnych winowajców: raje podatkowe, prawdziwe bądź wymyślone.

Już w 2000 r. w moim sprawozdaniu dla Parlamentu w sprawie reformy architektury międzynarodowej zalecałem zlikwidowanie wszystkich czarnych dziur w finansach międzynarodowych, począwszy od funduszy hedgingowych i innych funduszy o charakterze czysto spekulacyjnym.

G20 zamierza objąć uregulowaniami prawnymi jedynie fundusze spekulacyjne stanowiące ryzyko systemowe. Ryzyko systemowe staje się widoczne dopiero później, gdy kryzys już wybuchł. W rzeczywistości główne potęgi G20 oszczędzają swoje własne centra offshore, Wyspy Normandzkie, Wyspy Dziewicze, Hong Kong i Macao, nie wspominając już o takich centrach onshore, jak Delaware.

Jak powiedział Jacques Attali: w przyszłości Londyn i Nowy Jork będą miały monopol na spekulację. Przesłanie jest jasne: finanse międzynarodowe zostaną poddane uregulowaniom prawnym jedynie dla dobra dużych krajów. Wszystkie zwierzęta są równe, ale niektóre są równiejsze.

**Andrea Losco (ALDE).** – (IT) Pani przewodnicząca, panie i panowie! Słowa krytyki i wskazywanie na opóźnienia są rzeczą słuszną, ale równie słuszne i właściwe jest stwierdzenie, że dzisiaj robimy krok naprzód i że w obliczu tego okropnego kryzysu, który wstrząsnął gospodarkami świata, instytucje europejskie wprowadzają specjalne środki legislacyjne w kluczowych sektorach, takich jak agencje ratingowe i ubezpieczenia.

Uważam, przynajmniej na podstawie moich bacznych obserwacji, że dyrektywa w sprawie podejmowania i prowadzenia działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej jest wielce istotna. Porozumienie osiągnięte *in extremis* z Radą w gruncie rzeczy dało tym sektorom nowe, bardziej efektywne przepisy, które uwzględniają dynamikę realnego rynku, poza ustalonymi formułami.

Zasady oceny gospodarczej i wymogi kapitałowe zgodne z ryzykiem rzeczywiście podejmowanym przez spółki, a także bodźce związane z zarządzaniem ryzykiem, harmonizacja, nadzór nad sprawozdaniami, powszechnie dostępne informacje i przejrzystość są podstawowymi czynnikami, które sprawiają, że sektor ubezpieczeń staje się bardziej konkurencyjny oraz które wzmacniają ochronę ubezpieczonych.

Ostateczny kompromis umożliwił znalezienie racjonalnych rozwiązań problemów związanych z potencjalnymi efektami procyklicznymi nowych przepisów oraz przepisów dotyczących traktowania inwestycji. Oczywiście, że mogliśmy zrobić więcej, ale uważam, że osiągnęliśmy punkt, z którego możemy pójść dalej.

**Adamos Adamou (GUE/NGL).** - (EL) Pani przewodnicząca! Obecny kryzys gospodarczy raz jeszcze skierował uwagę na nasze zdecydowane stanowisko dotyczące potrzeby regulacji, a nie deregulacji połączeń oraz powstawania przedsiębiorstw wielonarodowych i innych, na potrzebę zmian w przepisach antymonopolowych oraz potrzebę zapobiegania powstawaniu monopolu i karteli, które między innymi manipulują rynkiem, ustalają ceny i zwalniają pracowników, a które kierują się wyłącznie chęcią zysku.

Obywatele widzą skutki wzrostu gospodarczego nie mającego żadnych ambicji społecznych, który zamiast tworzyć miejsca pracy, dąży do dalszej koncentracji bogactwa i władzy w rękach nielicznych. Liberalizacja rynków finansowych, będąca standardem w polityce prawicy i innych ugrupowań, spowodowała głęboką ranę ekonomiczną, która bezpośrednio dotyka obywateli.

Zważywszy, że jeszcze rok temu polityczni orędownicy deregulacji i przeciwnicy regulacji rządowej chętnie się stanem gospodarki, chciałbym państwu przypomnieć, że to właśnie taka polityka doprowadziła do fal nierówności i ubóstwa, do ujemnego wzrostu gospodarczego i do działalności spekulacyjnej przedsiębiorstw w przemyśle spożywczym, których zysk w 2008 roku wyniósł 40 miliardów.

Obywatele pokażą jednak co myślą tym, którzy spowodowali kryzys, a wraz z nim i nierówności.

**Johannes Blokland (IND/DEM).** - (NL) Teraz, gdy banki centralne Europy i Stanów Zjednoczonych prognozują pierwsze oznaki ożywienia gospodarczego, istotne jest, aby nie odkładać na później wdrażania wytycznych i uniknąć powtórzenia się podobnej sytuacji.

Rola agencji ratingowych w kryzysie kredytowym jest znaczna, ponieważ rzeczywiście inwestorzy ślepo wierzyli radom tych agencji bez konsultacji ze stronami trzecimi. Istnieją różnorodne powody, dla których ratingi nie były odpowiednio dostosowane na zmieniającym się rynku – powody, którym nie można w całości zapobiec wprowadzając nowe przepisy. Wprowadzenie wymogu zarejestrowania działalności gospodarczej w Unii Europejskiej w celu prowadzenia działalności ratingowej to dobry punkt wyjścia, ale biorąc pod uwagę globalny charakter rynku, to tylko punkt wyjścia.

Komisja Europejska musi pilnie zharmonizować wytyczne z krajami trzecimi i z tego powodu byłoby pożądane przyjęcie centralnego podejścia w tej dziedzinie w całej Unii Europejskiej. Jasne jest, że potrzeba więcej, aby przywrócić zaufanie do rynków finansowych. Zaczniemy więc od nowej moralności w finansach.

**Werner Langen (PPE-DE).** – (DE) Pani przewodnicząca! Zajmujemy się dzisiaj pierwszymi wnioskami legislacyjnymi z pakietu dotyczącego rynku finansowego. Solvency II należało wprowadzić już dawno temu, ale nie będę o tym wspominał. Negocjacje w tej sprawie były bardzo dobre, wyniki są sensowne i ta sprawa ma nasze poparcie.

W przypadku agencji ratingowych pojawił się problem, o którym naprawdę można powiedzieć, że jest to porażka rynku i polityki. Parlament od lat wzywał Komisję do przedstawienia wniosków dotyczących różnorodnych aspektów przyczyn kryzysu na rynkach finansowych, co zajęło jej bardzo wiele czasu. To co wynegocjował pan poseł Gauzès jest przydatne. Ustanawiane są niezależne kryteria i nowe struktury nadzoru i rzeczywiście istnieje możliwość rozstrzygnięcia konfliktu interesów w dziedzinie doradztwa i oceny oraz zwiększenia przejrzystości. To rozsądny wniosek.

To jednak nie wystarczy. Pamiętam debatę w tej Izbie z udziałem brytyjskiego premiera Tony’ego Blaira, który zachowywał się tak, jakby dysponował rozwiązaniem przed szczytem G20 w Londynie. Faktem jest, że w ciągu ostatnich dziesięciu lat nawet w Unii Europejskiej – głównie ze strony Wielkiej Brytanii, ale także Komisji Europejskiej – przypadki odmowy uregulowania pewnych kwestii w sposób, który powinien być oczywisty. Nie było to nowe zjawisko, bańka rzeczywiście zrobiła się bardzo duża. Teraz chodzi o dokonanie postępu w zakresie zasad rozliczeń – jak wspominał pan komisarz w kontekście oceny kadry kierowniczej i systemów premiowania. To niedopuszczalne, że nie ma żadnych uregulowań prawnych w tej dziedzinie. Oprócz tego do końca maja musimy rozwiązać problem kapitału – na przykład sekurytyzacji – a także znaleźć szybkie rozwiązanie dotyczące europejskich struktur nadzoru i generalnie sprawozdania de Larosièrè’a.

Nie możemy z tymi wszystkimi sprawami czekać na Stany Zjednoczone. Postępujemy tak, jak w przypadku pakietu dotyczącego działań w sprawie klimatu i energii odnawialnych: niech Europejczycy przejmą inicjatywę i przedstawią światu przydatny wzorzec. Wtedy wniesiemy swój wkład w przezwyciężenie kryzysu.

**Ieke van den Burg (PSE).** – (NL) Jeśli pozwolą mi państwo na wstępną uwagę, to chciałabym powiedzieć, że ze zdumieniem słuchałam wszelkiego rodzaju wystąpień wygłaszanych tutaj przez posłów do tej Izby na temat przewodnictwa i uporania się z kapitalizmem. Żadnego z tych posłów nie widzieliśmy podczas pracy u podstaw w celu skierowania kapitalizmu we właściwym kierunku.

Byłam kontrsprawozdawcą w związku ze sprawozdaniem pani poseł Weber i to ona wykonała zasadniczą pracę dotyczącą dossier poświęconego modernizacji, uproszczenia i zmniejszenia obciążeń dla firm w kontekście europejskich przepisów i regulacji. To dossier stanowiło część dużego pakietu przepisów wyższego rzędu i chciałabym podkreślić, że w tych przepisach wyższego rzędu chodzi nie tylko o sprawę regulacji i deregulacji, ale także o bardziej adekwatną, bardziej elastyczną i bardziej dynamiczną reakcję na wydarzenia, dzięki wyraźnie określonym uprawnieniom zwłaszcza dla zainteresowanych organów nadzoru.

W związku z tym chciałabym powiedzieć dwie rzeczy, które w rzeczywistości dotyczą także pozostałych dwóch dossier będących dzisiaj przedmiotem dyskusji. Po pierwsze, nie ma sensu próbować rozwiązywać wczorajszych problemów. Zamiast tego powinniśmy uprzedzać przyszłe wydarzenia i stworzyć procedurę, która pozwoli nam na odpowiednią reakcję na dynamiczne zjawiska i innowacje. Właśnie dlatego wprowadziliśmy taki proces do powstałej niedawno procedury Lamfalussy’ego.

Po drugie, powinniśmy rozważyć poziom, jaki podlega kontroli. Podmioty na rynku przekraczają granice i stają się podmiotami międzynarodowymi. A ponieważ tak jest, nie ma sensu się łudzić, że podmioty te mogą być kontrolowane przez małe krajowe organy nadzoru. Tymi znaczącymi podmiotami, które w dużym stopniu dominują na rynku należy się zająć na szczeblu europejskim i światowym. Oznacza to, moim zdaniem, że na tym szczeblu należy wprowadzić takie uprawnienia, aby był możliwy bezpośredni nadzór.

Jak to czasem bywa uwzględniły to agencje ratingowe. Na początku zamiarem Parlamentu było przyznanie Komitetowi Europejskich Organów Nadzoru nad Rynkiem Papierów Wartościowych uprawnień do zajmowania się rejestracją, ale niestety nie doszło do tego z powodu walki, jaka niewątpliwie wybuchłaby między dużymi krajami i wielkimi centrami finansowymi o przyciągnięcie jego siedziby i możliwość grania tam pierwszych skrzypiec, a także próby wzięcia pod swoje skrzydła dużych agencji ratingowych. Moim zdaniem to godne ubolewania. Wolałabym, aby od samego początku zostało to zrobione na szczeblu europejskim.

Taki sam scenariusz miał miejsce w przypadku Solvency II. Zdecydowanego działania zabrakło również, gdy przydzielano uprawnienia próbując składać wiążące oświadczenia na szczeblu europejskim na wypadek gdyby organy nadzoru nie doszły do porozumienia. Oznacza to również, że te organy nadzoru odmawiają przekazania uprawnień organom nadzoru odgrywającym pierwsze skrzypce. Chociaż jest to godne ubolewania, to jednak także w punkcie 25 preambuły znalazł się zapis wyraźnie wskazujący, że w przyszłym roku Parlament powinien spróbować udoskonalić i umocnić ten aspekt w oparciu o propozycję de Larosière'a.

**Olle Schmidt (ALDE).** - (SV) Pani przewodnicząca, panie komisarzu! Kryzys finansowy i gospodarczy pokazał, że my Europejczycy musimy być zdatni do wspólnego działania. Powinniśmy być zadowoleni, że Europa miała i nadal ma euro zamiast 16 różnych walut. To łagodzi trudne czasy. Dopiero wówczas, gdy przedstawiciele krajów strefy euro spotkali się w Paryżu jesienią ubiegłego roku kryzys mógł zostać ustabilizowany i mogło rozpocząć się ożywienie. Następnie kontynuowano działania ogólnosiwiatowe na szczycie G20, który był początkiem czegoś nowego – świata, w którym największe państwa świata spotykają się na równych zasadach.

Teraz musimy zadbać, byśmy byli lepiej wyposażeni na wypadek następnego kryzysu. Omawiane dzisiaj dyrektywy są ważne i, moim zdaniem, wyważone. Potrzebujemy większej otwartości i przejrzystości na rynku, większych możliwości działania ponad granicami i lepszego nadzoru. Musimy także zwalczać protekcyjizm i moim zdaniem wpierać wolny handel. Musimy także ograniczać podejmowanie ryzyka i położyć kres brakowi umiaru. Wolny rynek także potrzebuje granic i przepisów. Jako liberał mogę oczywiście także się z tym zgodzić. Musimy jednak uważać, aby nie doprowadzić do nadmiernej regulacji, która jest groźna przy obecnych nastrojach. Nie zapominajmy, że gospodarka rynkowa tworzy dobrobyt.

**Bernard Wojciechowski (IND/DEM).** - (PL) Pani przewodnicząca! Panie komisarzu! Na początku tego miesiąca dowiedzieliśmy się, że podjęto już wszystkie środki zaradcze przeciwko kryzysowi finansowemu. Aż o 500 mld dolarów, a więc trzykrotnie, wzrośnie budżet Międzynarodowego Funduszu Walutowego. O 100 mld wzbogaci się Bank Światowy. Wreszcie 250 mld przeznaczono na dofinansowanie handlu międzynarodowego. Będzie mieć miejsce rzekomo ostrzejszy nadzór nad rynkiem finansowym, kontrola rajów podatkowych i wynagrodzeń bankierów. Prezydent Barack Obama powiedział, że zakończony szczyt G-20 będzie punktem zwrotnym w pogoni za ożywieniem gospodarczym na świecie.

W sumie nie ma chyba o co się martwić. Może z jednym wyjątkiem. Dlaczego światowi przywódcy tak długo zwlekali z wprowadzeniem w życie swojego misternego i ratunkowego planu wsparcia i nie raczyli ożywić światowej gospodarki już wcześniej? Czyżby nie mieli tego biliona? Zasadne pytanie więc brzmi: skąd wzięto ten bilion? Ze sprzedaży 400 ton złota? Podobno w oficjalnych komunikatach nie ma na ten temat ani słowa. A może pożyczono w jakimś banku? Skoro nastąpi teraz takie ożywienie, to może przywódcy – i tu prosba do panów Barroso i Topolanka – spotkają się raz jeszcze i dorzucą kolejny bilion. Tak, żebyśmy mieli jakieś „turboożywienie”.

**Margaritis Schinas (PPE-DE).** - (EL) Pani przewodnicząca! Nie ma wątpliwości, że dzisiaj Europa ponosi konsekwencje anarchicznego, dziwaczego amerykańsko-anglosaskiego modelu organizacji rynków finansowych, który nauczył się funkcjonować bez przepisów, bez nadzoru i bez demokratycznej odpowiedzialności i który oczywiście skaził światową i europejską gospodarkę.

Przy pomocy dokumentów, nad którymi dziś prowadzimy debatę, a jutro będziemy głosować, budujemy w Europie tarczę ochronną dla naszych obywateli. Tarczę, która będzie ich chronić przed paradoksalną sytuacją, w której teraz żyjemy, gdzie przepływy pieniężne są ponadnarodowe, a przepisy dotyczące nadzoru i odpowiedzialności, jeśli takowe istnieją, są krajowe.

Europa, chociaż powoli, zaczęła reagować, ale lepiej późno niż wcale. To oczywiście rodzi dwa ważne pytania, na które trzeba odpowiedzieć. Pierwsze pytanie brzmi: dlaczego musieliśmy przeżyć kryzys, aby zareagować? Dlaczego musieliśmy czekać, aż to wszystko się wydarzy, aby wprowadzić przepisy? Odpowiedzi udzielą obywatele nagradzając tych którzy apelują o wprowadzenie przepisów prawnych i karząc tych, którzy chcieli nas przekonać, że samoregulacja stanowi panaceum na całe zło, którego dzisiaj doświadczamy.

Drugie pytanie brzmi: czy te dokumenty, nad którymi dziś debatujemy będą jedynymi, czy też będzie miał miejsce ogólny nadzór i ogólny przegląd ram prawnych i regulacyjnych? Na to pytanie odpowiedzi udzielimy my, ponieważ jako współlegislatorzy będziemy wywierać naciski, aby nie zatrzymywać się tylko na sprawozdaniu w sprawie agencji ratingowych autorstwa posła Gauzès, który nie zauważył góry lodowej zbliżającej się do Titanica, będącej przyczyną wszystkiego, co się zdarzyło, ale szybko zauważył, że niektóre państwa członkowskie trzeba zaszerzować do niższej kategorii, ponieważ „jakoby” nie mają odpowiedniego ratingu kredytowego.



Musimy to od początku zbadać i poprawić: po obecnym kryzysie nic w Unii Europejskiej nie będzie już takie samo.

**Manuel Medina Ortega (PSE).** – (ES) Pani przewodnicząca! Zajmę się wyłącznie sprawozdaniem pani poseł Weber na temat wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 77/91/EWG, 78/855/EWG i 82/891/EWG oraz dyrektywę 2005/56/WE w odniesieniu do wymogów dotyczących sprawozdawczości i dokumentacji w przypadku połączeń i podziałów.

Jesteśmy w trakcie procesu uproszczania procedur administracyjnych. Popieramy wnioski Komisji wprowadzające pewne zmiany, ale wprowadziliśmy pewne poprawki, które zostały złożone przez niemal wszystkie grupy polityczne i które oczywiście poparłem, ponieważ umożliwiają one uproszczenia.

Mówimy oczywiście o bardzo istotnej zmianie, która polega na likwidacji dokumentacji, wprowadzeniu stron internetowych i odniesień do stron internetowych, likwidacji wymogów dotyczących ekspertów i innego rodzaju wymogów obowiązujących do tej pory, i która mogłaby spowodować znaczne ograniczenie kosztów i czasu, a jednocześnie nadal dawać gwarancje zarówno wierzycielom, jak i na przykład pracownikom zatrudnionym w przedsiębiorstwie i innym osobom mającym do niego dostęp.

Wierzę, że wnioski, które przedstawiła nam Komisja są dość pozytywne i że zaproponowane przez nas zmiany w tekście idą w tym samym kierunku, gwarantując niezależność, przede wszystkim w przypadku korzystania ze stron internetowych, oraz konieczność umieszczania na pozostałych wykorzystywanych stronach internetowych odniesień do wszelkich znajdujących się tam informacji, aby korzystanie z nich nie było skomplikowane i aby liczba dodatkowych informacji była wystarczająca.

Krótko mówiąc, pani przewodnicząca, uważam, że Parlament będzie mógł przyjąć ten wniosek dotyczący dyrektywy znaczną większością głosów i że wynikający stąd tekst dokumentu będzie lepszy, niż ten pierwotnie przedłożony nam przez Komisję.

**Margarita Starkevičiūtė (ALDE).** – (LT) Obecne wydarzenia pozwalają nam zobaczyć, jaki wpływ mają wielkie grupy finansowe i popełniane przez nie błędy na realną gospodarkę, zwłaszcza na gospodarki małych krajów. Dlatego też przedstawione dokumenty powinny stworzyć ramy prawne pozwalające zarządzać dwoma procesami: po pierwsze, umożliwić harmonizację swobodnego procyklicznego przepływu kapitału z koniecznością zapewnienia płynności realnej gospodarki i stabilności makroekonomicznej podczas recesji gospodarczej; po drugie, pomóc w podziale odpowiedzialności między macierzystymi i przyjmującymi instytucjami nadzoru, celem zapewnienia, że działalność grupy finansowej będzie właściwa i wyjaśnienia, kto pokryje straty, jeśli zostaną popełnione błędy.

Należy powiedzieć, że przedstawiony dokument to tylko pierwszy krok w tym kierunku i chciałabym podkreślić, że te problemy nie zostaną rozwiązane dopóki nie zostanie oceniony wpływ prawa konkurencji na działalność grup finansowych. Zawsze zapominamy o tym aspekcie, a powinien on stanowić priorytet Parlamentu nowej kadencji.

**Sirpa Pietikäinen (PPE-DE).** - Pani przewodnicząca! Uważam, że omawiany pakiet, który stanowi część środków mających zaradzić kryzysowi finansowemu jest dość dobry jeśli chodzi o Solvency II i agencje ratingowe i zaowocuje dobrymi kompromisami i wynikami.

Jednak patrząc przyszłościowo chciałabym poruszyć trzy zagadnienia. Po pierwsze, chciałabym, by Unia Europejska była bardziej ambitna i aktywna na szczeblu ogólnoświatowym. Nawet jeśli wyniki szczytu G20 stanowią krok we właściwym kierunku, są wciąż zbyt skromne i dalekie od istnienia odpowiednich, globalnych, opartych na umowie uregulowań prawnych, dotyczących zarówno funduszy i różnych instrumentów finansowych, jak i regulacji.

Po drugie, jeśli chodzi o sprawozdanie de Larosière'a i nasze własne działania, sądzę, że wynik sprawozdania de Larosière'a był raczej dobry, zwłaszcza jeśli chodzi o nadzór i analizę ryzyka systemowego na szczeblu europejskim. Chciałabym jednak wskazać tutaj na dwie pułapki. Pierwsza dotyczy mikronadzoru: widzę, że proponowana tutaj moralność, która nadal opierałaby się na współpracy zamiast na scentralizowanym aspekcie Europejskim, ma bardzo poważne problemy. Po drugie, z tego co już słyszeliśmy o przygotowaniach Komisji dotyczących kapitału typu venture i funduszy hedgingowych, można wiązać z nimi wiele nadziei i wiele po nich oczekiwać.

A zatem jeśli rzeczywiście chcemy być skuteczni na tym szczeblu globalnie, będziemy musieli odpowiednio się przygotować i naprawdę chciałabym widzieć lepsze i bardziej ambitne podejście ze strony Komisji w tej dziedzinie.

**Antolín Sánchez Presedo (PSE).** - (ES) Pani przewodnicząca! Pakiet środków dotyczących agencji ratingowych, ubezpieczeń oraz połączeń i podziałów spółek stanowi pierwszy krok w kierunku budowy zaufania i skuteczności rynków finansowych. Jest on zgodny z popartymi przez Unię Europejską i G20 zasadami polegającymi na wzmocnieniu przejrzystości, odpowiedzialności i rzetelności na rynkach finansowych i sytuuje Unię Europejską na czołowej pozycji na arenie międzynarodowej. Z tego powodu popieram te środki, mimo że powinniśmy pójść dalej.

Niedostatki agencji ratingowych są jedną z przyczyn kryzysu finansowego: samoregulacja nie wystarcza. Regulacja odgrywa pionierską rolę we wprowadzaniu rejestracji, odpowiedzialności i monitorowania agencji, w likwidacji konfliktu interesów, poprawie metod pracy i jakości różnego rodzaju kwalifikacji, także pochodzących z krajów nieczłonkowskich. Trzeba się jeszcze będzie zająć przyszłym przeglądem systemów płatności i stworzeniem europejskiej agencji publicznej.

Dyrektywa w sprawie wypłacalności kodyfikuje cały istniejący dorobek prawny dotyczący ubezpieczeń prywatnych i uwzględnia postęp techniczny w kwestii lepszego zarządzania ryzykiem, co da impuls dla innowacji, lepszego wykorzystania zasobów oraz zwiększy ochronę ubezpieczonych i stabilność finansową sektora. Nowe ramy nadzoru nad grupami ubezpieczeniowymi są rozsądne, otwarte na dalszy rozwój. Utworzenie organów nadzoru stanowi krok naprzód w procesie integracji i wzmocnienia europejskiego nadzoru finansowego, który musi się nadal rozwijać i mógłby być wzorem, który może stać się światowym standardem. Parlament będzie monitorował i propagował jego rozwój.

I wreszcie zmiana różnych dyrektyw w odniesieniu do wymogów dotyczących sprawozdawczości i dokumentacji w przypadku połączeń i podziałów stanowi rodzaj uproszczenia legislacyjnego i podkreśla fakt, że cel polegający na zmniejszeniu o 25% obciążeń dla firm można doskonale połączyć ze wzmocnieniem praw społeczeństwa i akcjonariuszy, pod warunkiem wykorzystania technologii informacyjnych i komunikacyjnych.

**Daniel Dăianu (ALDE).** - Pani przewodnicząca! Cieszę się, że w końcu w Parlamencie i w Komisji przeważał zdrowy rozsądek w kwestii przyczyn obecnego kryzysu finansowego. Ludzie zdali sobie sprawę, że ten kryzys nie ma cyklicznego charakteru i że bardzo potrzebny jest całościowy przegląd regulacji i nadzoru nad rynkami finansowymi. Uwidocznione to zostało dość wyraźnie w sprawozdaniu grupy de Larosière'a, a także w sprawozdaniu lorda Turnera. Sprawozdania są pod względem analitycznym zgodne z duchem sprawozdania Parlamentu stanowiącego przegląd procedury Lamfalussy'ego.

Dokumenty będące przedmiotem dzisiejszej debaty powinny być postrzegane w tym samym kontekście logicznym. Niestety, nasze gospodarki jeszcze przez jakiś czas będą cierpieć, także z powodu publicznych budżetów oraz prawdopodobnie przyszłego osłabienia działań, które są podejmowane w celu posprzątania wielkiego bałaganu. Miejmy nadzieję, że tym razem wyciągniemy lepsze wnioski, niż w czasie poprzednich kryzysów.

**Klaus-Heiner Lehne (PPE-DE).** - (DE) Pani przewodnicząca, panie i panowie! To jest naprawdę interesująca, dobra debata, z tej prostej przyczyny, że analizując sprawozdania łączymy dwa aspekty, które w pierwszej chwili nie wydają się bezpośrednio powiązane, ale które dotyczą sposobów radzenia sobie z kryzysem i zżywieniem gospodarki.

Byłem kontrsprawozdawcą Komisji Prawnej w związku ze sprawozdaniem pani poseł Weber i przede wszystkim chcę pogratulować pani poseł tego sprawozdania. Poświęcone jest ono nie zarządzaniu kryzysowemu w tradycyjnym sensie, ale uproszczeniu prawa spółek oraz sposobom ograniczenia biurokracji i likwidacji obciążeń dla firm. Pojawiając się w tym szczególnym momencie, pod koniec kadencji parlamentarnej wyraźnie udowadnia ono i ilustruje traktowanie przez Parlament Europejski tego konkretnego zagadnienia sprawy oraz podejmowane przezeń próby dalszego rozwoju prawa spółek w interesie firm, z czego bardzo się cieszę.

Ponieważ ta debata jest okazją, aby powiedzieć coś ogólnie o przepisach prawnych dotyczących rynku finansowego, należy zauważyć, że fakt, iż Parlament osiąga teraz rezultaty i w pierwszym czytaniu kończy procedurę w sprawie pakietu dotyczącego rynku finansowego również stanowi pewien sygnał na koniec obecnej kadencji parlamentarnej. Uważam, że to także ma znaczenie.

Niemniej jednak chciałbym także zauważyć, że drugi pakiet – który oczywiście jest w chwili obecnej jeszcze przygotowywany przez Komisję – powstanie zbyt późno dla tej kadencji Parlamentu. Istnieją po temu powody. Jak państwo pamiętają w przeszłości rzeczywiście dyskutowaliśmy o regulacji pewnych dziedzin rynków finansowych, zwłaszcza w komisjach tej Izby i wielokrotnie na posiedzeniach plenarnych, ale zawsze

spotykało się to z ogromnym sprzeciwem. Sprzeciwiała się Rada. Socjalistyczny premier Wielkiej Brytanii, Gordon Brown, przez długi czas odmawiał przyjęcia do wiadomości pewnych realiów.

Sprzeciwiała się także Komisja – która przez długi czas wyrażała sprzeciw w sprawie funduszy hedgingowych i innych sektorów – a także wysoka Izba. Kiedy doszło do przygotowania sprawozdań legislacyjnych z własnej inicjatywy, przewodnicząca Komisji Gospodarczej i Monetarnej przez dłuższy czas wyrażała sprzeciw ze względu na niepotrzebny spór w sprawie kompetencji. Cieszę się, że teraz wszyscy przejrżeli na oczy. Pan komisarz McCreevy reguluje fundusze hedgingowe, pani przewodnicząca Berès zgadza się na sprawozdania z własnej inicjatywy, a pan premier Brown też zmienił zdanie. To pozytywne zjawisko, z którego ja i moja grupa bardzo się cieszymy.

**Jean-Pierre Audy (PPE-DE).** – (FR) Pani przewodnicząca! Moje wystąpienie będzie dotyczyć sprawozdania poświęconego agencjom ratingowym i na początek chciałbym wyrazić wdzięczność mojemu koledze, panu posłowi Gauzès, który działał w sposób kompetentny, przytomnie i pragmatycznie.

Jednak ryzykując, że odbiegnę nieco od tematu, chciałbym, pani przewodnicząca, powiedzieć o problemie ratingu państw. W kryzysie, który przeżywamy, w obliczu potencjalnego upadku sektora finansowego państwa stały się poważnymi graczami finansowymi.

Podjęły gwarancje, mają długi, mają udziały kapitałowe i właśnie dlatego zastanawiam się, czy w ramach nowej globalnej regulacji kapitalizmu Unia Europejska nie powinna zaproponować utworzenia światowej publicznej agencji ratingowej wystawiającej ratingi państwom, niezależnego organu w ramach Międzynarodowego Funduszu Walutowego, który umożliwiłby obywatelom zorientowanie się, dzięki tym ratingom, w stanie finansów państw, które, powtarzam, stały się kluczowymi graczami finansowymi.

**Kurt Joachim Lauk (PPE-DE).** – (DE) Pani przewodnicząca! Trzy krótkie punkty, które moim zdaniem są ważne. Po pierwsze, osiągnęliśmy solidny konsens co do konieczności poddania w przyszłości regulacji wszystkich instytucji finansowych, bez wyjątku. Komisja może teraz stopniowo przedstawiać wnioski obejmujące wszystkie podmioty, co jest sprawą całkowicie zasadniczą.

Po drugie, powinniśmy rozważyć, jak rozwijać niezbędne w tej sytuacji europejskie organy nadzoru finansowego i poddać je naszej kontroli, oraz w znacznym stopniu zmniejszyć naszą zależność – oficjalną lub nieoficjalną – od instytucji regulacyjnych Stanów Zjednoczonych, ponieważ wiemy, że poniosły one spektakularną klęskę.

Mój trzeci punkt jest taki, że niepokoję się o sytuację finansową w całej strefie euro, ponieważ rozpiętości i zadłużenie między poszczególnymi krajami oraz działalność tych krajów w zakresie ratingów kredytowych raczej oddalają się od siebie niż zbliżają. Powinniśmy podjąć w tej sprawie wszelkie możliwe działania i żądać od poszczególnych krajów stosowania dyscypliny.

Mój ostatni punkt jest taki, że musimy zadbać, aby UE nie skończyła w długach. Wystarczy, że państwa członkowskie są dostatecznie zadłużone i nie potrzebujemy żadnych innych zadłużonych instytucji.

**Pervenche Berès (PSE).** – (FR) Pani przewodnicząca! Chciałabym tylko zwrócić uwagę panu posłowi Lehne, że to socjaliści w Parlamencie chcieli przepisów prawnych dotyczących funduszy spekulacyjnych i że to przede wszystkim ich determinacja doprowadziła do powstania przepisów w sprawie funduszy spekulacyjnych, a także do wezwania Komisji, w sprawozdaniu pana posła Gauzès, aby zajęła się koncepcją publicznej agencji ratingowej.

Zmieniając temat, chciałabym mimo wszystko skorzystać z okazji, aby powiedzieć panu komisarzowi, że jestem zaskoczona sytuacją, w której istnieją podwójne standardy w odniesieniu do monopolu Komisji na inicjatywy legislacyjne. Kiedy Rada zwraca się do Komisji o przedłożenie wniosku w sprawie harmonizacji gwarancji depozytów bankowych, w trzy tygodnie później mamy wniosek. Kiedy Parlament Europejski przedkłada projekt inicjatywy legislacyjnej posła Rasmussena, który na posiedzeniu plenarnym został przyjęty znaczną większością głosów, Komisja działa tak, że przedmiotowy wniosek zostaje przedłożony wówczas, gdy Parlament Europejski nie będzie już mógł go przedyskutować.

Zwróciliśmy się do pana o inicjatywę legislacyjną w tej dziedzinie we wrześniu ubiegłego roku. Co pan zrobił od tamtej pory, panie komisarzu?

**Charlie McCreevy, komisarz.** – Pani przewodnicząca! Wyrażam uznanie i podziw dla tego, jak sprawnie Parlament, a zwłaszcza troje sprawozdawców, zajął się trzema przedmiotowymi dossier. Zaowocowało to szybkim konsensem, który zdecydowanie poprawi funkcjonowanie naszych rynków finansowych.

Wspólnotowe rozporządzenie w sprawie agencji ratingowych zdecydowanie poprawi rzetelność, przejrzystość, odpowiedzialność i prawidłowe zarządzanie działaniami w zakresie ratingów kredytowych.

Pan poseł Purvis zadał parę pytań w tej konkretnej sprawie, dotyczących swobody inwestowania w konkretne produkty. Obecnie można inwestować we wszystkie produkty, niezależnie od tego, czy pochodzą one z Unii Europejskiej, czy nie. Ratingi nie są obowiązkowe, a zatem unijne firmy nie mają obowiązku inwestowania w oceniane produkty. Chciałbym jednak podkreślić, że dla celów przepisów prawnych – to znaczy obliczania wymogów kapitałowych – można wykorzystywać ratingi albo wystawione w Unii Europejskiej dla zarówno dla produktów wspólnotowych, jak i pochodzących z krajów trzecich, albo zatwierdzone bądź uznane za równoważne w Unii Europejskiej.

Chociaż, jak już podkreśliłem wcześniej, jestem rozczarowany niektórymi aspektami porozumienia w sprawie Solvency II, UE będzie miała ramy prawne dla sektora ubezpieczeń, które mogą posłużyć jako wzorzec dla podobnych reform na arenie międzynarodowej. Oczywiście to nie koniec. Pozostaje jeszcze wiele do zrobienia: środki wykonawcze będą musiały zostać wprowadzone przez październikiem 2012 roku, aby dać państwom członkowskim i sektorowi czas na wprowadzenie Solvency II. Mogę państwa zapewnić, że Komisja spełni swoją rolę w celu ułatwienia tego procesu i jak najszybszego wprowadzenia w życie tych reform, które należało wprowadzić dawno temu, w interesie wszystkich zainteresowanych stron.

Mimo że już mówiłem o tym w moich uwagach wstępnych, chciałbym jeszcze raz podkreślić, że w proponowanej wersji Solvency II pozostaje nadzór nad grupą, chociaż wypadło z niej wsparcie grupowe – myślę, że ważne jest, by kompletnie nie pomieszać tych dwóch pojęć.

I wreszcie dzięki uproszczonym wymogom dotyczącym sprawozdawczości i dokumentacji w przypadku połączeń i podziałów spółek akcyjnych realizacja kalendarza działań w zakresie zmniejszania obciążeń administracyjnych postępuje i to zwiększy potencjał wzrostu gospodarczego oraz pomoże Europie na drodze do ożywienia gospodarczego.

**Jean-Paul Gauzès, sprawozdawca.** – (FR) Pani przewodnicząca, panie i panowie! Ograniczę się do dwóch czy trzech krótkich uwag. Po pierwsze, w tej Izbie doszło do dość szerokiego porozumienia na temat sprawozdania dotyczącego agencji ratingowych. Oczywiście europejskie przepisy prawne będą z upływem czasu ewoluować, ale uważam, że na razie może ono posłużyć jako wzorzec dla porozumienia międzynarodowego.

Na koniec chciałbym podziękować kontrsprawozdawcom panu posłowi Pittelli i panu posłowi Klinzowi, którzy ciężko pracowali wraz ze mną, zespołom z Komisji, prezydencji oraz oczywiście sekretariatowi Komisji Gospodarczej i Monetarnej i ekspertom, bez których praca ta nie zostałaby tak pomyślnie zakończona.

**Renate Weber, sprawozdawczyni.** – Pani przewodnicząca! Z dużym zainteresowaniem słuchałam dzisiaj wszystkich wystąpień w Parlamencie, w czasach, gdy nie tylko przeżywamy najpoważniejszy kryzys finansowy i gospodarczy, ale także zbliżają się wybory europejskie. Zadaniem sprawozdań, nad którymi dziś debatujemy, a jutro będziemy głosować nie jest zlikwidowanie kryzysu finansowego, ale mają one pomóc nam uniknąć powielania tych samych błędów w przyszłości albo przynajmniej najpoważniejszych błędów i miejmy nadzieję, że pomogą one odnowić europejską gospodarkę.

Kiedy słyszę, że obecnie małe przedsiębiorstwa muszą zużyć 10 razy więcej czasu niż duże, aby dostosować się do wymogów unijnych przepisów prawnych w zakresie sprawozdawczości, to jest normalne, że zastanawiam się, dlaczego tak się dzieje i w jaki sposób powstały takie przepisy, których skutki mogą w istocie zniszczyć te przedsiębiorstwa, oraz dlaczego tyle czasu zajęła nam zmiana tej sytuacji. Cieszę się, że pan komisarz McCreevy wspomniał, że prawo spółek jest prawdopodobnie najsurowsze z całego wspólnotowego dorobku prawnego. Być może pora je zmienić, oczywiście nie złagodzić, ale być może lepiej dostosować do obecnej rzeczywistości, w której funkcjonujemy.

Jeżeli chcemy być skuteczniejsi, to lepiej przeznaczyć energię na konstruktywne działania i uważam, że należy stwierdzić, że losy omawianego dzisiaj przez nas pakietu są tego dowodem. Jest to dowód, że działaliśmy w sposób odpowiedzialny i że osiągnęliśmy kompromis z Radą i Komisją celem przyjęcia tego pakietu w pierwszym czytaniu. Czy możemy zrobić coś więcej? Oczywiście, ale zagłosujmy w tej sprawie i podążmy we właściwym kierunku.

**Peter Skinner, sprawozdawca.** – Pani przewodnicząca! Chciałabym rozpocząć od tego, co powinienem był chyba powiedzieć na samym początku, czyli od podziękowania wszystkim służbom Komisji, Rady, a w szczególności Parlamentu, za wykonaną przez nie pracę. Muszę powiedzieć, że bez ich pracy i bez ich pomocy nie udało by się nam tego osiągnąć.

Podobnie jak wielu tutaj zgromadzonych jesteśmy dość zaskoczeni poziomem szczegółów technicznych zawartych w wielu z tych sprawozdań, ale o Solvency II możemy powiedzieć, że powstawało ono przed kryzysem, aby stawić czoła kryzysowi. Uwzględniono w nim zarządzanie ryzykiem i – jak wiele osób w tej Izbie słyszało – dzieje się tak po raz pierwszy w przypadku przepisów prawnych dotyczących usług finansowych. Uwzględniono w nim także – i zgadzam się z panem komisarzem – nadzór nad grupą. Wypadło z niego niestety wsparcie grupowe, ale wszystko o nim słyszeliśmy. Miejmy nadzieję, że będziemy je mogli przywrócić. Kapitał również został zdefiniowany. Wiele aspektów tego sprawozdania sprawia, że jest ono światowym liderem.

Mój drugi punkt dotyczy strategicznych skutków stosowania takich przepisów prawnych. Pod wieloma względami sama regulacja obejmująca 27 państw członkowskich nie zadziała bez bliźniaczego elementu, jakim jest strategiczny organ regulacyjny na szczeblu europejskim, który również będzie obejmował 27 państw. Musimy przezwyciężyć różnice istniejące między organami regulacyjnymi i zadbać o to, by mówić jednym głosem. Ma to szczególne znaczenie w sytuacji, gdy mamy uznawać inne systemy na świecie. W ten weekend spotkałem się z Paulem Kanjorski, przewodniczącym podkomisji ds. finansów w Kongresie USA i z innymi osobami, którzy w tej chwili mówią o większych szansach powołania w USA jednego organu regulacyjnego na szczeblu federalnym. Jeśli oni zrobią to wcześniej niż my w Europie, to możemy znaleźć się w poważnym kłopotcie nie mając potrzebnego organu regulacyjnego na szczeblu europejskim.

Jest to sprawozdanie na globalnym poziomie i stanowi globalny środek, proces, z którego wszyscy możemy być dumni, ale musimy także zadbać, by dalej dążyć do zmian w sprawach, które zostały poruszone w sprawozdaniu de Larosièrè'a, a także w sprawie wsparcia grupowego, co doprowadzi do wydajności gospodarki. Mam nadzieję, że wszyscy możemy poprzeć te środki.

**Przewodnicząca.** - Zamykam łączną debatę.

Głosowanie nad sprawozdaniem (A6-0191/2009) pana posła JeanPaula Gauzès odbędzie się w czwartek 23 kwietnia 2009 r.

Głosowanie nad sprawozdaniem (A6-0247/2009) pani poseł Renate Weber i sprawozdaniem (A6-0413/2008) pana posła Petera Skinnera odbędzie się dzisiaj.

#### **Oświadczenia pisemne (art. 142 Regulaminu)**

**Sebastian Valentin Bodu (PPE-DE), na piśmie.** – (RO) Nie chcę dyskutować tutaj o znaczeniu agencji ratingowych. Wszyscy wiedzą, że odgrywają one kluczową rolę w dostarczaniu solidnych podstaw decyzji inwestycyjnych, zarówno w odniesieniu do produktów finansowych, jaki emitentów (co oznacza zatem, że dostarczają coś więcej, niż tylko zwykłe opinie). Chcę jednak podkreślić znaczenie utworzenia europejskiej agencji.

W okresie głębokiego kryzysu gospodarczego, takiego jak ten, który przeżywamy w chwili obecnej, agencje ratingowe powinny nadal, niezależnie od warunków gospodarczych, pozostać przejrzystymi i wiarygodnymi instrumentami udzielającymi wsparcia, gdy Europa przechodzi przez te trudne czasy. Nie możemy ukrywać faktu, że obecny kryzys jest także spowodowany przez agencje ratingowe, ponieważ w całkowicie pogmatwany sposób analizowały one instrumenty konwencjonalne wraz z innymi instrumentami hybrydowymi, a wszystko to w kontekście oskarżeń o brak przejrzystości i konflikt interesów.

Potrzebujemy nowych organizacji w tym sektorze, które będą generować konkurencję w zakresie wystawiania obiektywnych ratingów. Musimy myśleć o ochronie inwestorów i ich zaufaniu do agencji ratingowych. UE musi zagwarantować, że agencje ratingowe będą działały zgodnie z jasnymi przepisami. Czy jest lepszy sposób, aby spełnić te warunki, niż powołanie europejskiej agencji ratingowej, działającej zgodnie z przepisami wspólnotowymi?

**Călin Cătălin Chiriță (PPE-DE), na piśmie.** – (RO) Chciałbym powiedzieć, że jestem zadowolony i popieram wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej wcześniejsze dyrektywy w sprawie wymogów dotyczących sprawozdawczości i dokumentacji w przypadku połączeń i podziałów. W szczególności jestem zadowolony z konkretnych środków zaproponowanych w celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych, które niepotrzebnie zakłócają działalność gospodarczą w europejskim sektorze przedsiębiorstw.

Popieram cel przedmiotowej inicjatywy polegający na zwiększeniu konkurencyjności spółek w UE dzięki ograniczeniu obciążeń administracyjnych narzuconych przez europejskie dyrektywy w dziedzinie prawa

spółek kapitałowych, jeśli do tego ograniczenia można doprowadzić nie powodując negatywnych skutków dla innych zainteresowanych stron.

Zdecydowanie popieram skuteczne zastosowanie programu działań zatwierdzonego na wiosennym posiedzeniu Rady Europejskiej w marcu 2007 roku, mającego na celu zmniejszenie obciążeń administracyjnych o 25% do 2012 roku.

Uważam, że europejskie firmy i obywatele bardzo potrzebują zmniejszenia biurokracji narzuconej przez wspólnotowy dorobek prawny i przepisy prawne niektórych państw.

## **5. Mechanizm średniookresowego wsparcia finansowego dla bilansów płatniczych państw członkowskich – Mechanizm średniookresowego wsparcia finansowego dla bilansów płatniczych państw członkowskich (debata)**

**Przewodnicząca.** - Następnym punktem posiedzenia jest debata łączna nad:

- sprawozdaniem w sprawie instrumentu średnioterminowej pomocy finansowej dla bilansów płatniczych państw członkowskich sporządzonym przez (A6-0268/2009) Pervenche Berès w imieniu Komisji Gospodarczej i Monetarnej (COM(2009)0169 – C6-0134/2009 – 2009/0053(CNS)) oraz

- oświadczeniami Rady i Komisji dotyczącymi instrumentu średnioterminowej pomocy finansowej dla bilansów płatniczych państw członkowskich.

**Pervenche Berès, sprawozdawczyni.** – (FR) Pani przewodnicząca! Rada Europejska podjęła decyzję o podwojeniu kwoty przeznaczonej na instrument pomocy finansowej dla bilansów płatniczych krajów spoza strefy euro, a w dniu 8 kwietnia Komisja wprowadziła konkretne przepisy, które miały na celu urzeczywistnienie tej propozycji.

Tutaj, w Parlamencie Europejskim, pragniemy wywiązać się z naszych obowiązków i umożliwić Radzie Ecofin pilne podjęcie działań, ponieważ dla nas w tej propozycji przejawia się solidarność z krajami nienależącymi do strefy euro, a ta ma ona decydujące znaczenie dla opanowania źródła obecnego kryzysu.

Już w listopadzie ubiegłego roku podwoiliśmy kwotę przewidzianą na omawiany instrument pomocy finansowej dla bilansów płatniczych, ponieważ wzrosła ona z 12 do 25 miliardów euro, a dzisiaj biorąc pod uwagę nie tylko realia, powagę kryzysu, w którym się znajdujemy i który ma szczególny wpływ na kraje poza strefą euro, ale także mając niewątpliwie na względzie harmonogram prac Parlamentu Europejskiego proponujemy ponownie podwojenie tej kwoty do wysokości 50 miliardów euro, wiedząc, że podjęta przez nas decyzja listopadowa już umożliwiła udzielenie pomocy dla Węgier, Łotwy, a wczoraj - dla Rumunii.

Uważamy, że jest to konieczne i odbyliśmy własną wewnętrzną debatę - nie będę tego przed państwem ukrywać - by się zorientować, czy ocena krajów spoza strefy euro powinna być wyłącznie dokonywana na zasadzie analizy indywidualnych przypadków, czy też w rzeczywistości mamy właściwie do czynienia z sytuacją o charakterze bardziej globalnym, w której znalazły się kraje spoza strefy euro.

Dlatego właśnie w naszej rezolucji proponujemy rozważenie kwestii warunków rozszerzenia i potwierdzenie, na ile przynależność do strefy euro może stanowić czynnik ochronny.

Nalegamy też w sposób bardzo zdecydowany, aby Parlament Europejski był informowany o istotnych elementach analizy dotyczącej sytuacji kryzysowych z którymi wymienione kraje się borykają. Wynika to stąd, że w przypadku, gdy Komisja udziela pożyczek krajom spoza strefy euro, Parlament Europejski musi otrzymywać informacje na temat postępowania banków prywatnych jak też postępowania podmiotów, które doprowadziły do kryzysu, przy czym musi być zapewniony odpowiedni poziom przejrzystości i jakości tych informacji.

Uważamy wreszcie, że Komisja powinna wykorzystać i wdrożyć wszelkie możliwe mechanizmy przyczyniające się do opanowania obecnego kryzysu. W szczególności chodzi tutaj o art. 100 Traktatu, który także pozwoliłby wdrożyć specjalne mechanizmy w odniesieniu do krajów strefy euro. Uważamy, że ze względu na powagę kryzysu konieczne jest zbadanie opisanych możliwości.

Są jeszcze dwa ostatnie elementy. Po pierwsze, według nas uwarunkowania dotyczące udzielania pożyczek to kwestia wymagająca omówienia; zdajemy sobie z tego sprawę. Mówiąc ogólnie, Komisja prowadzi te działania we współpracy z MFW. Z kolei my chcemy powołania grupy roboczej, która przyjrzałaby się, w

jaki sposób opracowuje się te protokoły oraz w jaki sposób uwzględniają one rzeczywistą sytuację danego kraju, ale też ogólną strategię Unii Europejskiej, zwłaszcza w przypadku takich kwestii, jak rozstrzygnięcia w sprawie inwestycji, wspieranie siły nabywczej oraz uwarunkowania w kontekście strategii ekologicznego wzrostu i zrównoważonego rozwoju.

Wreszcie, znajdujemy w tym mechanizmie element świadczący o zdolności kredytowej, jaką na rynkach międzynarodowych posiadają Unia Europejska i Komisja; dlatego uważamy, że mamy należyte podstawy, aby na nich oprzeć debatę – którą również prowadzimy – na temat zaciągania pożyczek przez Europę oraz na temat wydolności Unii Europejskiej w zakresie finansowania przyszłych strategii i inwestycji przy pomocy tego rodzaju kredytowania.

Reasumując, Komisja wdrożyła nowy mechanizm, który ma sprawić, że dzięki spłatom budżet Unii Europejskiej będzie mógł sprostać tym wymaganiom. Popieramy wprowadzenie omawianej poprawki do rozporządzenia i mamy nadzieję, że Parlament poprze w pełni tę interesującą propozycję.

**Charlie McCreevy, komisarz.** – Uczestniczę w obecnej debacie w imieniu mojego kolegi, pana komisarza Almunii.

Wniosek, jaki dzisiaj mamy przed sobą, dotyczy jednej z podstawowych wartości Unii, a mianowicie solidarności. W kontekście międzynarodowego kryzysu finansowego Komisja proponuje jeszcze większą solidarność z państwami członkowskimi, które dotychczas nie mają parasola ochronnego w postaci euro. Instrument, który ma zapewnić wsparcie dla bilansów płatniczych państw członkowskich, jest z definicji przewidziany na sytuacje wyjątkowe i w przeszłości był wykorzystywany zaledwie kilka razy. Żyjemy jednak w czasach wyjątkowych.

Jak wiadomo, w zeszłym roku Komisja zaproponowała zwiększenie pułapu niewypłaconych pożyczek, które Wspólnota może zapewnić w celu wsparcia bilansów płatniczych państw członkowskich. Pułap ten podwyższono z 12 miliardów euro do 25 miliardów euro, przy czym zasadnicza część tej kwoty została już rozdysponowana na konkretne cele. W listopadzie Rada ECOFIN, na wniosek zainteresowanych krajów, postanowiła udzielić pomocy dla bilansu płatniczego Węgier w kwocie 6,5 miliarda euro. W dniu 20 stycznia Rada postanowiła przyznać Łotwie do 3,1 miliarda euro, a decyzja o przyznaniu Rumunii kwoty 5 miliardów euro jest przygotowywana.

Tym samym środki przeznaczone na pomoc finansową na podstawie omawianego rozporządzenia wynoszą już łącznie około 15 miliardów euro. Poza tym nie ma widoków na szybkie zakończenie kryzysu finansowego czy na globalne oddłużenie, a utrzymujące się napięcia finansowe w innych państwach członkowskich mogą powodować potrzebę dalszej pomocy finansowej.

Dlatego w dniach 19-20 marca Rada Europejska z zadowoleniem przyjęła zapowiedź pana przewodniczącego Barrosa, że Komisja ma zamiar złożyć wniosek w sprawie podwyższenia pułapu wspólnotowej pomocy dla bilansów płatniczych do wysokości 50 miliardów euro. Podwojenie kwoty maksymalnej będzie stanowić ważny sygnał dla rynków finansowych, gdyż oznacza zdecydowaną wolę udzielania przez Unię Europejską pomocy państwom członkowskim doświadczającym napięć finansowych. Podwyższenie całkowitego dopuszczalnego limitu linii kredytowej do poziomu 50 miliardów euro będzie stanowić istotne zabezpieczenie, które umożliwi zaspokojenie ewentualnych potrzeb w zakresie wsparcia finansowego w przyszłości.

Równie zdecydowane przejawy solidarności wśród państw członkowskich powinny także pomóc w opanowaniu obaw inwestorów finansowych, które są związane z dalszym pogarszaniem się sytuacji na rynkach finansowych w państwach członkowskich. Ograniczenie oddziaływania bodźców do wycofywania kapitału zmniejszyłoby prawdopodobieństwo wystąpienia problemów z bilansami płatniczymi w zainteresowanych krajach.

W tym kontekście chciałbym przekazać państwu wyrazy wdzięczności i szacunku za znakomitą atmosferę współpracy w Parlamencie Europejskim, a w szczególności w Komisji Gospodarczej i Monetarnej. Komisja Europejska przyjęła omawiany wniosek w dniu 8 kwietnia, tuż przed Świętami Wielkanocnymi, a już dwa tygodnie później na posiedzeniu plenarnym ma się tutaj niebawem odbyć głosowanie nad rezolucją legislacyjną i projektem rezolucji.

Dzięki waszej szybkiej i efektywnej pracy Rada ECOFIN będzie mogła w dniu 5 maja przyjąć zmienione rozporządzenie. Tym samym Unia Europejska będzie dobrze przygotowana, aby szybko reagować w sytuacji, gdy w przyszłości powstanie potrzeba udzielenia pomocy dla bilansu płatniczego. Dla państw członkowskich

jest to silny sygnał, że Unia Europejska chce i jest gotowa pomagać i że do niej w pierwszej kolejności należy się zwracać w razie problemów związanych z bilansem płatniczym.

Oczywiście nie wyklucza to występowania przez państwa członkowskie o pomoc do innych organizacji międzynarodowych, np. do MFW, z którym Komisja ściśle współpracowała nad najnowszymi pakietami pomocy finansowej.

Kończąc chciałbym powiedzieć, że zgadzam się ze stwierdzeniem zawartym w projekcie rezolucji Parlamentu, że aktualna sytuacja międzynarodowa dowodzi znaczenia euro i że wszystkie państwa członkowskie pozostające poza strefą euro należy zachęcać, aby spełniły kryteria z Maastricht w celu wejścia to tej strefy.

**Przewodnicząca.** – Rada zapowiedziała, że nie wygłosi oświadczenia. Dlatego w dalszej części debaty wysłuchamy wystąpień w imieniu grup politycznych.

**Zsolt László Becsey, w imieniu grupy PPE-DE. – (HU)** Chciałbym rozpocząć od podziękowania sprawozdawczyni za tak szybkie sporządzenie omawianego sprawozdania, a jeżeli pani poseł Berès mnie teraz słucha – także za okazane wyczulenie na tę kwestię, co ze wszech miar jest rzeczą pozytywną. Nie rozwiązuje to jednak problemu, jaki mam ze zrozumieniem konieczności zajmowania się tą sprawą w sposób znamionujący paniczny lęk, bez uwzględniania opinii przeciętnego posła do PE. Koniec końców 25 miliardów euro dotychczas dostępnych mogłoby z łatwością pokryć koszty pilnej pomocy dla Rumunii.

W krótkim okresie czasu temat ten jest podejmowany po raz drugi. W swoim wystąpieniu w listopadzie rzeczywiście stwierdziłem, że podwyższony pułap jest niewystarczający, i miałem rację. Przyczyna leżała nie tylko w tym, że nowe państwa członkowskie wysunęły nowe roszczenia, ale także w tym, że – jak nadal sądzę, podtrzymując pogląd wówczas wyrażony – jest to problem polityczny. Naprawdę to hańba, że to nie UE rozwiązuje problem środków dla państw członkowskich spoza strefy euro związanych z bilansem płatniczym, lecz że zajmujemy się tym wspólnie z MFW, gdzieś między kredytami dla Turcji i Pakistanu. To hańba dla państw członkowskich.

Dotychczas sądziliśmy, że po przystąpieniu będziemy służyć jednemu bogowi, lecz teraz musimy służyć kilku bogom. Z drugiej strony, powinniśmy też dokładnie zbadać – o co już w listopadzie wnioskowaliśmy do Komisji, niestety bez jakiegokolwiek skutku – co do tej sytuacji doprowadziło. Wówczas okazałoby się, że główną przyczyną była nieodpowiedzialna polityka gospodarcza prowadzona przez rządy poszkodowanych państw członkowskich – tak jak jest to w przypadku Węgier – do czego przyczyniła się również Komisja, ze względu na wspólną odpowiedzialność za politykę gospodarczą lub może raczej za jej brak. Lecz stałoby się również jasne, że solidarność uznawana za jedną z podstawowych wartości UE poniosła fiasko wówczas, gdy przyszło do działań o charakterze prewencyjnym. W istocie rzeczy za problemami płatniczymi państw członkowskich oraz dewaluacją walut stoi problem braku płynności w euro. Częściowo wynika to z ostrożności firm macierzystych wobec sieci jednostek zależnych na szczeblu lokalnym, a częściowo z tego, iż nie otrzymały one żadnej konkretnej, praktycznej pomocy ze strony strefy euro, głównie z Banku Centralnego, w przeciwieństwie do innych państw członkowskich w strefie euro, których płynność jest maksymalnie „napompowana”. Natomiast inny czynnik, który utrudnia zachowanie konkurencyjnej neutralności, polega na tym, że z powodu słabości swoich walut kraje pozostające poza strefą euro nie mogą w okresie kryzysu korzystać również z bodźców budżetowych oferowanych przez resztę krajów.

Cieszę się, że w naszym sprawozdaniu podniesiono kwestię zaangażowania Parlamentu Europejskiego. Uwaga moich kolegów posłów mogłaby głównie być zwrócona na konkretne warunki dotyczące pomocy częściowej uzgodnione z krajami spoza strefy euro, które znalazły się w tragicznym położeniu. Jak mogło dojść do tego, że zgodnie z umową podpisaną z rządem węgierskim, zupełnie lekceważąc podstawowy problem europejskich tendencji demograficznych, zapisano radykalną obniżkę zasiłków wychowawczych? Uważam za szczególnie wstrętne, że w dodatkowej umowie podpisanej w marcu bieżącego roku Węgry zostały zmuszone do zmniejszenia krajowych kwot wyrównawczych dotyczących dopłat bezpośrednich dla rolników. W końcu nie jest to kwestia socjalna, lecz zapis w traktacie akcesyjnym w celu złagodzenia skutków niekorzystnej z punktu widzenia konkurencyjności sytuacji, jaka istnieje w naszym kraju. W jaki sposób tak niemoralne postępowanie mogło przyjść państwu do głowy, a razem z państwem i temu tchórzliwemu rządowi węgierskiemu? Czy mają państwo pojęcie, jak bardzo to szkodzi rolnikom węgierskim i wizerunkowi UE? Oczywiście będziemy głosować za wnioskiem, ponieważ jest to krok naprzód, lecz oznacza jedynie solidarność częściową. Naszą powinnością jest osiągnięcie pełnej solidarności.

**Elisa Ferreira, w imieniu grupy PSE. – (PT)** Pani przewodnicząca! Kryzys ujawnił nie tylko – obok innych aspektów – ogromne różnice między krajami w strefie euro, co być może było najważniejszym wnioskiem



wynikającym ze sprawozdania <mailto:EMU@10>”, ale w szczególności wyjątkową bezbronność tych krajów, które będąc członkami Unii Europejskiej, nie należą do strefy euro.

Dlatego właśnie absolutnie niezbędne jest zwiększanie zasobów UE dostępnych na cele pomocy związanej z kryzysami bilansów płatniczych. Również dlatego właśnie z zadowoleniem przyjmujemy podwyższenie pułapu pomocy finansowej z 12 miliardów euro do 25 miliardów euro, a obecnie do 50 miliardów euro.

Ważniejsze jest jednak uporanie się z przyczynami leżącymi u źródła problemów, a nie tylko z najbardziej oczywistymi ich przejawami.

Poszerzona Europa oraz strefa euro muszą teraz ponownie dokonać wykładni zasady solidarności europejskiej oraz celów spójności i rzeczywistej konwergencji. W tym zakresie musimy nie tylko zdawać sobie sprawę z europejskich możliwości polityki międzysektorowej w poszczególnych obszarach, ale także w nowy sposób przyrzeć się nowym instrumentom finansowania, takim jak euroobligacje.

Wsparcie finansowe dla bilansów płatniczych ma istotne znaczenie, natomiast w żaden sposób nie jest wystarczające jako gwarancja trwałości projektu europejskiego i jednolitej waluty europejskiej.

**Guntars Krasts (UEN).** - (LV) Dziękuję, pani przewodnicząca! Zwiększenie przez Unię Europejską instrumentu średnioterminowej pomocy dla bilansów płatniczych do kwoty 50 miliardów euro to reakcja, która w aktualnej sytuacji jest konieczna. To ważny sygnał dla państw członkowskich Unii Europejskiej, które nie znajdują się w strefie euro, a zwłaszcza dla tych państw członkowskich, które stosunkowo niedawno stały się członkami Unii Europejskiej. Wpływ światowego kryzysu finansowego na sytuację finansową i gospodarczą w wymienionych krajach jest zróżnicowany, lecz we wszystkich z nich znacząco spadło lokalne i międzynarodowe zaufanie do systemów finansowych tych krajów. Dlatego wzmocnienie mechanizmu pomocy wspólnotowej to manifestacja wzajemnej solidarności państw członkowskich; odegra ono na rynkach finansowych rolę stabilizującą i posłuży do zmniejszenia ryzyka niestabilności gospodarki Unii Europejskiej jako całości. Wzmocnienie mechanizmu pomocy średnioterminowej ułatwi także państwom członkowskim uzyskanie potrzebnego im finansowania od międzynarodowych instytucji finansowych. Popieram wniosek stosownej komisji, aby zalecić Komisji Europejskiej przekazanie Parlamentowi Europejskiemu informacji na temat protokołów ustaleń z państwami członkowskimi, stanowiących potwierdzenie otrzymania pomocy, jak również uznać konieczność przeprowadzenia po upływie dwóch lat kontroli w zakresie warunków stanowiących podstawę udzielonej pomocy. Dziękuję.

#### **PRZEWODNICZY: Mario MAURO**

*Wiceprzewodniczący*

**Alain Lipietz, w imieniu grupy Verts/ALE.** – (FR) Panie przewodniczący panie komisarzu! Już drugi raz musimy podwyższyć kwotę gwarancji ze strony Unii Europejskiej w celu przezwyciężenia problemów jej członków nienależących do strefy euro. To drugi raz: w grudniu już tę kwotę podwyższyliśmy.

Pan komisarz McCreevy pogratulował nam szybkości działania. Już w grudniu działaliśmy szybko i pragniemy powiedzieć panu komisarzowi McCreevy'emu, jak to przed chwilą zaznaczyła pani Pervenche Berès, że winda...

Tak, panie komisarzu McCreevy, słucham? Proszę? Panie komisarzu...

...Pragniemy przestrzegania zasady wzajemności, przez co rozumiem taką sytuację, że gdy Parlament Europejski zwraca się do państwa z prośbą o przygotowanie projektu rozporządzenia dotyczącego funduszy hedgingowych, natychmiast nam odpowiadacie i w tych samych ramach czasowych, jakie my honorujemy, gdy państwo kierujecie do nas prośbę o zwiększenie pomocy dla ochrony bilansów płatniczych.

Rzeczywiście mamy kryzys; może nie musimy obradować codziennie, natomiast przynajmniej nie pozwólcie, abyśmy musieli czekać sześć miesięcy od momentu zgłoszenia przez Parlament Europejski wniosku o przedłożenie projektu dyrektywy w sprawie funduszy hedgingowych a spełnieniem tego żądania przez Komisję!

A więc oczywiście, jeżeli chodzi o omawianą pomoc, w pełni jesteśmy zgodni co do potrzeby zwiększenia omawianej linii kredytowej i jestem lekko zdziwiony uwagami pana posła Becseya. W grudniu przeprowadziliśmy dokładnie taką samą dyskusję. Pan komisarz Almunia wyjaśnił panu posłowi Becseyowi, że to sam rząd węgierski zażądał pomocy od MFV, a nie od Unii Europejskiej i że to właśnie Unia Europejska powiedziała: „Ależ my też możemy wam pomóc”.

Jest zupełnie jasne, że Unia Europejska ma obowiązek okazywania solidarności wobec krajów spoza strefy euro, natomiast brak jest także powodów dla których należałoby odrzucać pomoc MFW wspieranego przez każde z naszych krajów, łącznie z Węgrami i Rumunią.

Stąd w sprawozdaniu pani Pervenche Berès – za poparciem którego będziemy w każdym razie głosowali – zawarte są dwie rzeczy budzące nasz niepokój. Po pierwsze, na czym polega sens wskazywania w punkcie 4, że musimy się zobowiązać tylko do solidarności między krajami, a następnie podkreślenia w punkcie 11, że w żadnej sytuacji zobowiązania danego kraju nie są dla nas wiążące? To prawda, że zobowiązania określonego kraju nie są dla nas wiążące, lecz nie ma potrzeby wskazywania na to, jeżeli mówimy, że będziemy okazywać wzajemną solidarność.

Problem drugi dotyczy utrzymywania, że nie istnieje podstawa prawna umożliwiająca zwiększenie zakresu tej solidarności, podczas gdy obowiązek Komisji polega dokładnie na tym, by taką podstawę zagwarantować. Mamy kryzys i najwyższy czas, byśmy dysponowali jakąś podstawą prawną.

**Werner Langen (PPE-DE).** – (DE) Panie przewodniczący! Pragnę rozpocząć swoje wystąpienie od złożenia na ręce pani posłanki Berès podziękowań za tempo, w jakim przygotowała projekt sprawozdania. Jak wiemy, procedura składa się z dwóch etapów. Pierwszy to konsultacje; opinia na temat rozporządzenia Rady. Nie jest to procedura współdecyzji. Na tym etapie nasza komisja jednomyślnie uznała, że zwiększenie kwoty z 12 do 25 i do 50 miliardów euro jest prawidłowym działaniem, jakie należy podjąć. Trzy państwa członkowskie już skorzystały z tych środków finansowych: Węgry – których sytuację omówił przed chwilą pan poseł Becsey, uwzględniając aspekt odpowiedzialności krajowej, oraz Łotwa i Rumunia. Omawiane europejskie środki finansowe umożliwiają nam zapewnienie skutecznej pomocy i tym samym aktywnie wsparcie państw, które napotykały trudności płatnicze.

Nie powinniśmy jednak zapominać, że w tym samym czasie instytucje międzynarodowe postanowiły zwiększyć o 1,1 biliona dolarów finansowanie ze środków takich międzynarodowych instytucji finansowych, jak Międzynarodowy Fundusz Walutowy (MFW), Bank Światowy i banki rozwoju. Oznacza to, że mamy podwójny instrument. Europa przyczyniła się do zwiększenia tego finansowania, niemniej jednak ponosi również odpowiedzialność w tym względzie. Na tym tle projekt rezolucji, nad którym wczoraj wieczorem w Komisji Gospodarczej i Monetarnej głosowaliśmy w oparciu o kompromisowe propozycje, może posłużyć do przyjęcia wniosków Parlamentu, wymogów i żądań Komisji i właściwej Rady zgłaszanych w tym zakresie w odniesieniu do przyszłego prawodawstwa.

W związku z tym istnieje kwestia prawna dotycząca euroobligacji i art. 100, który jest wiążący jedynie w strefie euro. Jeżeli uważamy, że obecnie w traktatach nie ma podstawy prawnej dla euroobligacji, nasze rozumowanie jest prawidłowe. Z drugiej jednak strony Komisja musi najpierw otrzymać zadanie zbadania warunków wymaganych w celu urzeczywistnienia proponowanych środków. Uważam, że jest to właściwy sposób postępowania.

Dlatego nasza grupa poprze omawiany wniosek jako całość – zarówno wniosek w sprawie rozporządzenia, jak i projekt rezolucji. Mamy nadzieję, że nie jest to równoznaczne z podejmowaniem przez Europę pewnego rodzaju dodatkowego obowiązku w zakresie finansowania, który rozsądziłby każdy budżet. Dlatego limit w wysokości 50 miliardów euro jest obecnie w pełni uzasadniony. W razie pojawienia się nowych wyzwań, nie będziemy mogli na to przemykać oczu.

**Dariusz Rosati (PSE).** – (PL) Panie przewodniczący! Chciałbym wyrazić zdecydowane poparcie dla propozycji Komisji, aby podwoić kwotę dopuszczalnej pomocy finansowej dla nowych państw członkowskich niebędących w strefie euro. Chcę pogratulować Komisji szybkiej reakcji, a także podziękować naszej sprawozdawczyni, pani Pervenche Berès.

Obecny kryzys pokazał ponad wszelką wątpliwość, że nowe państwa członkowskie nienależące do strefy euro mogą być bardzo podatne na wahania na rynkach finansowych i to często nie z własnej winy. Wspomniano tutaj, że pomoc Unii Europejskiej powinna wywodzić się z zasady solidarności. Zgadzam się z tym w zupełności, ale chcę dodać, że to jest również wymóg wynikający z tego, że to nie w nowych państwach członkowskich powstał kryzys i to nie one ponoszą odpowiedzialność za zawirowania na rynkach finansowych, a zatem pomoc dla nich jest w pełni uzasadniona.

Jednocześnie chcę dodać, że, niezależnie od doceniania i poparcia tej propozycji, najskuteczniejszą metodą, aby wyeliminować na przyszłość podobne zagrożenia jest pozwolenie tym państwom jak najszybciej wejść do strefy euro. To będzie i mniej kosztowne i zapewni większą stabilność Unii Europejskiej.

**Edit Herczog (PSE).** – (HU) Panie przewodniczący, panie komisarzu, pani poseł Berès! Nie jesteśmy w stanie przewidzieć czasu trwania i rozmiarów tego kryzysu, natomiast stale go monitorujemy. Nawet jeżeli nie potrafimy poradzić sobie z kryzysem *ex ante*, musimy starać się ograniczyć do minimum czas reakcji i osiągnąć maksymalny poziom przejrzystości, demokracji i efektywności. Jeżeli chodzi o element czasu, zajmujemy się kryzysem w sposób, w jaki czynił to grecki bóg Kronos: czas poświęcony radzeniu sobie z kryzysem pochłania własne dzieci. Staniemy się ofiarami kryzysu, o ile nie będziemy w stanie podejmować szybkich, skutecznych działań. System instytucji europejskich musi podjąć się roli Rei, żony Kronosa, co oznacza, że musimy uzyskać przewagę nad Kronosem, innymi słowy musimy maksymalnie wykorzystać czas w celu opanowania kryzysu. Chciałabym podziękować Parlamentowi Europejskiemu, Komisji Europejskiej i Radzie Europejskiej za wspólną decyzję popierającą stymulowanie solidarności i zwiększanie efektywności. Ze względu jednak na to, że pan poseł Becsey przywołał wewnętrzne kwestie polityczne, chciałabym, jeżeli wolno, zwrócić również uwagę na fakt, iż podczas opanowywania kryzysu obowiązkiem posłów do PE jest współpraca z krajowymi parlamentami. Nie jest nam potrzebny podział na partię rządzącą i na opozycję, lecz wsparcie ze strony wszystkich partii uczestniczących w zarządzaniu kryzysem. Dotyczy to mojego kraju, Węgier, a także każdego innego kraju.

**Theodor Dumitru Stolojan (PPE-DE).** – (RO) Chciałabym podziękować Komisji Europejskiej, Radzie i Parlamentowi Europejskiemu za skuteczność, z jaką opracowali omawiany instrument. Wiele państw członkowskich nienależących do strefy euro, w tym Rumunia, skorzysta z tego środka wyrównawczego uzupełniającego fundusz interwencyjny na potrzeby bilansów płatniczych. Bez tego środka sytuacja wytworzona przez kryzys finansowy i gospodarczy byłaby znacznie trudniejsza w państwach członkowskich spoza strefy euro. Mając na uwadze także to, że ponownie okazało się, iż państwa członkowskie mające euro, lepiej sobie radzą z kryzysem, proponowałabym, aby w protokołach ustaleń, które zostaną podpisane między Komisją a państwami członkowskimi w celu umożliwienia tym państwom wykorzystania omawianych środków finansowych, przypomniano, iż państwa członkowskie - zwłaszcza nowe - mają obowiązek podejmowania wszelkich działań na rzecz przystąpienia do strefy euro.

**Andrzej Wielowieyski (ALDE).** – (FR) Panie przewodniczący, panie komisarzu! Gorąco popieram sprawozdanie pani poseł Berès i stwierdzam, że fakt, iż mamy już G20 zamiast G8, stanowi poważny krok naprzód.

Uważam, iż postawy prezentowane w Londynie, zwłaszcza przez Europejczyków, są rozsądne, natomiast nie możemy na tym poprzestać. Nie jest to tylko kwestia uzyskania możliwości lepszego monitorowania rynków i funduszy hedgingowych, czy też wspierania naszych bilansów płatniczych i gospodarki przy pomocy zastrzyków pieniędzy liczonych w miliardach dolarów.

Międzynarodowy system finansowy nie funkcjonuje w sposób właściwy, ponieważ nie wiemy dokładnie, ile w poszczególnych krajach kosztują towary i usługi. Dlatego musimy pójść dalej i rozważyć koncepcję wprowadzenia waluty międzynarodowej lub przynajmniej stworzenia wspólnego systemu politycznego skupiającego kilka głównych walut.

Chiny, Rosja, wiele krajów rozwijających się, lecz także nowi członkowie Unii – wszyscy potrzebujemy stabilności i podstawowych reguł.

Panie komisarzu! Zależy to jednak również od nas – od Unii.

**Margarita Starkevičiūtė (ALDE).** – (LT) Chciałabym zwrócić uwagę na nieprzyjemny fakt kryjący się pod pięknie brzmiącymi słowami. W rzeczywistości Europa jest obecnie podzielona na dwie części: strefę euro i strefę bez euro. Godzinę temu omawialiśmy kontrolę rynków finansowych; to oczywiste, że jej celem jest zagwarantowanie przepływu kapitału i prowadzenia działalności przez grupy finansowe w sposób jednolity na obszarze całej Europy. Oznacza to, że zarządzanie makroekonomiczne pozostawiono w gestii poszczególnych krajów, a jeżeli występują tam problemy – kraje te powinny rozwiązać je we własnym zakresie. Nie jest to ten rodzaj podejścia, które pomoże nam w umocnieniu wspólnego rynku. Potrzebujemy wspólnego zarządzania makroekonomicznego, a to zostanie osiągnięte wówczas, gdy poprzemy propozycję Grupy de Larosière'a. Potrzebujemy jednak tego makroekonomicznego zarządzania w skali europejskiej, a nie tylko w strefie euro i potrzebujemy go teraz. Sądzę, że jeden z wniosków Parlamentu Europejskiego na posiedzenie ECOFIN powinien dotyczyć przeprowadzenia dyskusji na temat zarządzania makroekonomicznego nie tylko w odniesieniu do strefy euro, lecz na szczeblu Unii Europejskiej.

**Charlie McCreevy, komisarz.** – Panie przewodniczący! Pan poseł Becsey podniósł kwestię uwarunkowań dotyczących udzielania pożyczek. Niech mi wolno będzie powiedzieć tylko to, że warunki są przedmiotem rozmów z rządami i ze wszystkimi państwami członkowskimi, a zatem nie są narzucane jednostronnie.

Kilka mówców postawiło pytanie o podstawę prawną wprowadzenia tego szczególnego przepisu. Wykorzystanie art. 100 jako podstawy nowego instrumentu odnoszącego się do pomocy UE dla bilansów płatniczych było przez Komisję brane pod uwagę. Jednakże z uwagi na pilny charakter tej sprawy oraz na konieczność zagwarantowania ciągłości, uzasadnione było wykorzystanie aktualnych instrumentów prawnych i ograniczenie do minimum zakresu zmian w rozporządzeniu (WE) nr 332/2002 ustanawiającego średnioterminowej pomocy finansowej dla państw członkowskich spoza strefy euro, tj. do podwyższenia kwoty maksymalnej w sposób uzgodniony przez Radę Europejską oraz do kilku koniecznych usprawnień technicznych, które okazują się niezbędne w świetle doświadczeń uzyskanych przy wdrażaniu instrumentu pomocy dla bilansów płatniczych w okresie od jesieni roku ubiegłego. Kilku mówców odniosło się do tego konkretnego punktu.

Niech mi wolno będzie raz jeszcze podziękować Parlamentowi Europejskiemu za efektywny sposób zajęcia się tym szczególnym dokumentem.

**Pervenche Berès, sprawozdawczyni.** – (FR) Panie przewodniczący! To prawda, że chcielibyśmy czasami, aby Komisja wykazywała to samo poczucie odpowiedzialności i skuteczności, co Parlament Europejski.

Chciałabym powiedzieć panu posłowi Becseyowi, że moim zdaniem rezolucja, nad którą mamy w tej Izbie głosować, wyraźnie akcentuje kwestie wiążące się z przynależnością do strefy euro, jak również znaczenie ożywienia idei solidarności w Unii Europejskiej i właśnie z tego względu zdecydowanie popieramy tę propozycję.

Panie komisarzu! Jeżeli chodzi o art. 100, problem nie polega na tym, czy ma być tutaj zastosowany, lecz byśmy wiedzieli, czy my w Unii Europejskiej zapewniamy sobie wreszcie wszystkie instrumenty umożliwiające sprowadzenie realiów obecnego kryzysu i potencjalnemu rozwojowi tej sytuacji w przyszłości.

Uważamy, że Komisja musi wdrożyć prawodawstwo wtórne w sposób pozwalający na zastosowanie art. 100 do rozwiązywania aktualnych problemów w strefie euro, w przypadku której wykorzystanie kwoty 50 miliardów euro, stanowiącej przedmiot naszego głosowania w dniu dzisiejszym, nie byłoby możliwe.

Na tym polega istota stanowiska Parlamentu Europejskiego i liczę na to, że Komisja przyjmie to przesłanie, bez względu na to, czy w negocjacjach z zainteresowanymi państwami członkowskimi przełoży się to na uzgodnienia, w sprawie kompletnego zestawu instrumentów wymaganych do zaradzenia kryzysowi czy też warunków związanych z opracowaniem protokołów i uwarunkowania omawianych pożyczek.

**Przewodniczący.** – Otrzymałem projekt rezolucji<sup>(1)</sup> zgodnie z art. 103 ust. 2 Regulaminu.

Zamykam debatę.

Głosowanie odbędzie się w piątek 24 kwietnia.

(Posiedzenie zostało zawieszone o godz. 11.20 i wznowione o godz. 12.00 w południe)

**PRZEWODNICZY: Hans-Gert PÖTTERING**

*Przewodniczący*

## 6. Głosowanie

**Przewodniczący.** – Panie i panowie! Witam wszystkich bardzo gorąco. Jestem szczególnie zaszczycony obecnością ministra spraw zagranicznych Republiki Czeskiej, pana Karela Schwarzenberga. Panie ministrze! Serdecznie witamy w Parlamencie Europejskim.

(Oklaski)

Kolejnym punktem posiedzenia jest głosowanie.

(Wyniki i inne szczegóły głosowania: patrz protokół)

### 6.1. Kalendarz posiedzeń Parlamentu Europejskiego na rok 2010

---

<sup>(1)</sup> Patrz protokół.

**6.2. Umowa między WE a Pakistanem dotycząca niektórych aspektów przewozów lotniczych (A6-0188/2009, Paolo Costa)**

**6.3. Przystąpienie WE do regulaminu nr 61 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (A6-0243/2009, Helmuth Markov)**

**6.4. Warunki zdrowotne zwierząt, regulujące przemieszczanie i przywóz zwierząt z rodziny koniowatych z państw trzecich (wersja ujednolicona) (A6-0248/2009, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg)**

**6.5. Zasady handlu niektórymi towarami pochodzącymi z przetwórstwa produktów rolnych (wersja ujednolicona) (A6-0249/2009, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg)**

**6.6. Koordynacja systemów zabezpieczenia społecznego (A6-0207/2009, Jan Cremers)**

– Przed głosowaniem:

**Jan Cremers, sprawozdawca.** – (NL) Powiem krótko. Przedyskutowaliśmy wersję tego dossier z pierwszego czytania ponad rok temu. Wystąpiliśmy wtedy jako Parlament o zapewnienie pełniejszej informacji swobodnie przemieszczającym się pracownikom lub obywatelom UE. Po zajęciu stanowiska przez Radę, z inicjatywy Parlamentu rozpoczęły się negocjacje, które udało się nam doprowadzić do pomyślnego zakończenia.

Nade wszystko słowa podziękowania należą się moim koleżankom i kolegom posłom, w szczególności panu posłowi Jeanowi Lambertowi. Powiodła się nasza współpraca z Komisją Europejską. Prezydencja czeska również uznaje znaczenie tego dossier i sądzę, że osiągnęliśmy przyzwoity rezultat, korzystny nie tylko dla chętnych do swobodnego przemieszczania się po Europie. I na tym poprzestanę.

**6.7. Koordynacja systemów zabezpieczenia społecznego: rozporządzenie wykonawcze (A6-0204/2009, Jean Lambert)**

– Przed głosowaniem:

**Jean Lambert, sprawozdawca.** – Panie przewodniczący! Zacznę od podziękowań dla kolegów i koleżanek, którzy zaangażowali się w tę sprawę przez ostatnie pięć lat, oraz dla Komisji i Rady za ich pracę nad przedmiotowym rozporządzeniem wykonawczym.

Koordynacja systemów zabezpieczenia społecznego istnieje od 1971 roku – wbrew temu, co uważali niektórzy podczas ostatniej dyskusji nad tą sprawą, nie jest koncepcją nową – to jest rozporządzenie, które będziemy omawiać w czwartek rano w kontekście debaty nad transgraniczną opieką zdrowotną. Jest to rozporządzenie, które się do tej opieki odnosi, a chodzi o jej wdrożenie.

Sądzimy, że udało nam się osiągnąć widoczny postęp, nie tylko w sferze elektronicznych środków porozumiewania się, które, miejmy nadzieję, przyspieszą ten proces z korzyścią dla wszystkich obywateli, ale tu w Parlamencie uważamy również, że obywatele zyskali więcej praw w ramach procesu – obecnie przysługuje im o wiele więcej informacji, co dotyczy nie tylko osób oddelegowanych w związku z pracą. Wierzymy, że udało się poczynić niewielki postęp, jeśli chodzi o terminy – choć to akurat leży w gestii państw członkowskich.

Jest to ważne – oznacza bowiem, że możemy wprowadzić zaktualizowane rozporządzenie oraz, miejmy nadzieję, przyspieszyć prace w najlepiej pojętym interesie wszystkich obywateli. Ponownie pragnę podziękować wszystkim kolegom, którzy przyczynili się w tym długim, żmudnym działaniu prowadzącym do uzyskania – mam nadzieję – bardzo owocnego wyniku.

(Oklaski)

## **6.8. Europejski program badań naukowych w dziedzinie metrologii (A6-0221/2009, Erika Mann)**

– Przed głosowaniem:

**Erika Mann, sprawozdawczyni.** – (DE) Panie przewodniczący, panie i panowie! Dzięki wzorowej współpracy ponad podziałami grupowymi oraz współdziałaniu innych instytucji jesteśmy w stanie zakończyć procedurę na pierwszym czytaniu. Szczególne podziękowania za to należą się moim kolegom i koleżankom posłom, Radzie, Komisji, sekretariatowi Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu oraz, rzecz jasna, rzeszy naukowców stojących za tym przedsięwzięciem.

W kontekście przyszłej współpracy 22 krajowych instytutów metrologii, wspólne badania europejskie znalazły się w naszym zasięgu. Zapoczątkują one proces znaczącej europeizacji tej ważnej dziedziny badań. W przyszłości ma być ponadto wzmocniona współpraca z udziałem pięciu pozostałych państw członkowskich, które dotąd w niej nie uczestniczyły. Doszliśmy do tego na podstawie art. 169 Traktatu, stosowanego przez nas do koordynacji krajowych i europejskich funduszy na badania. Każdy z nich wynosi 200 milionów euro. Umożliwi nam to zawiązanie współpracy między państwami narodowymi.

Badania metrologiczne obejmują wiele dziedzin, od cukrzycy po nanotechnologie lub zagadnienia przestrzeni kosmicznej. Na przyszłość ważne dla całej sfery pomiarów będzie ustanowienie standardów odnośnie do dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>). Dziękuję zatem ponownie wszystkim zaangażowanym podmiotom. Mam nadzieję, że obrana droga powiedzie nas ku ściślejszej współpracy europejskiej w tej niezwykle ważnej sferze badań.

## **6.9. Drewno i produkty z drewna (A6-0115/2009, Caroline Lucas)**

### **6.10. Minimalne zapasy surowej ropy naftowej lub produktów naftowych (A6-0214/2009, Miloslav Ransdorf)**

### **6.11. Sieć ostrzegania o zagrożeniach dla infrastruktury krytycznej (CIWIN) (A6-0228/2009, Luca Romagnoli)**

### **6.12. Europejska sieć ochrony osób publicznych (A6-0193/2009, Gérard Deprez)**

### **6.13. Krajowe programy restrukturyzacji sektora bawełny (A6-0200/2009, María Isabel Salinas García)**

– Przed głosowaniem:

**Charlie McCreevy, komisarz.** – Panie przewodniczący! Od czasu przyjęcia przez Radę nowej reformy sektora bawełny w czerwcu 2008 roku włożono wiele pracy w tworzenie programów restrukturyzacji w państwach członkowskich będących najważniejszymi producentami bawełny w Unii.

Wniosek jest odpowiedzią Komisji na zaproszenie Rady do proponowania poprawek do ram regulacyjnych tych programów restrukturyzacji. Najważniejsza zmiana dotyczy możliwości wprowadzenia programu ośmioletniego zamiast czteroletniego, który pozwoli na przeprowadzenie bardziej gruntownych operacji restrukturyzacyjnych.

Komisja dziękuje sprawozdawczyni za poparcie wniosku Komisji.

**Przewodniczący.** – Pochlebia nam uznanie Komisji dla naszej pracy; tak powinno być zawsze.

### **6.14. Protokół wykonawczy do konwencji alpejskiej w zakresie transportu (A6-0219/2009, Reinhard Rack)**

– Przed głosowaniem:

**Reinhard Rack, sprawozdawca.** – (DE) Panie przewodniczący! Przystąpienie UE do protokołu w zakresie transportu do konwencji alpejskiej to niewielki, acz znakomicie dopasowany kawałek układanki, jaką jest

nowa polityka transportowa w Europie. Wciąż pozostają nam kwestie wydajności, płynności i bezpieczeństwa transportu, do tego dochodzą obawy związane z ludnością zamieszkującą w pobliżu szlaków transportowych oraz z otaczającym je środowiskiem naturalnym. Wysłałyśmy tym samym ważny komunikat. Po 15 latach członkostwa w Unii Europejskiej, my, Austriacy, poczuliśmy się uspokojeni wiedząc, że to my zapoznaliśmy Unię Europejską z większością tych obaw, oraz że dzięki temu Europa zajęła się nimi.

Bardzo dziękuję wszystkim koleżankom i kolegom posłom, którzy się do tego przyczynili.

**6.15. Projekt budżetu korygującego nr 2/2009 (A6-0192/2009, Jutta Haug)**

**6.16. Projekt budżetu korygującego nr 3/2009 (A6-0194/2009, Jutta Haug)**

**6.17. Wniosek o skorzystanie z immunitetu przez Aldo Patriciello (A6-0196/2009, Aloyzas Sakalas)**

**6.18. Wniosek o skorzystanie z immunitetu i przywilejów przez Renato Brunettiego (A6-0195/2009, Aloyzas Sakalas)**

**6.19. Wniosek o konsultację w zakresie immunitetu oraz przywilejów Antonio Di Pietro (A6-0197/2009, Aloyzas Sakalas)**

**6.20. Wniosek o uchylenie immunitetu Hannesa Swobody (A6-0190/2009, Klaus-Heiner Lehne)**

– *Przed głosowaniem:*

**Hannes Swoboda (PSE).** – (DE) Panie przewodniczący! Pragnę tylko oznajmić, że nie wezmę udziału w tym głosowaniu.

**6.21. Kontrola wykonania budżetu w odniesieniu do instrumentu pomocy przedakcesyjnej (A6-0181/2009, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou)**

**6.22. Skuteczne wykonywanie orzeczeń w Unii Europejskiej: dostępność informacji o majątku dłużnika (A6-0252/2009, Neena Gill)**

**6.23. Roczne sprawozdanie w sprawie działalności Komisji Petycji w roku 2008 (A6-0232/2009, Mairead McGuinness)**

**6.24. Zintegrowane podejście do kwestii równouprawnienia kobiet i mężczyzn w ramach prac komisji i delegacji (A6-0198/2009, Anna Záborská)**

**6.25. Rynek wewnętrzny energii elektrycznej (A6-0216/2009, Eluned Morgan)**

– *Przed głosowaniem:*

**Eluned Morgan, sprawozdawczyni.** – Panie przewodniczący! Parlament odstąpił od swojego stanowiska z pierwszego czytania dyrektywy w sprawie gazu i elektryczności. Pokrótkie wyjaśnię, czemu tak się stało.

Sprawozdanie w obecnej postaci jest dalekie od ideału, ale sądzimy, że przysporzyliśmy znaczących korzyści dla konsumentów energii w Unii Europejskiej. Po raz pierwszy umieściliśmy problem ubóstwa energetycznego w europejskim planie działań oraz zapewniliśmy niezależność krajowych organów wykonawczych i przypisaliśmy im większą rolę w nadzorowaniu nowego systemu.

Zachęcamy jednakże Komisję, a w szczególności organy do spraw konkurencji, by kontynuowały pracę na rzecz zapewnienia, żeby spółki posiadające zarówno systemy wytwórcze, jak i przesyłowe postępowały zgodnie z regulami i nie nadużywały swojej pozycji.

Dziękuję koleżankom i kolegom posłom za wszelką pomoc okazaną przez te lata.

**6.26. Agencja ds. Współpracy Organów Regulacji Energetyki (A6-0235/2009, Giles Chichester)**

**6.27. Warunki dostępu do sieci w odniesieniu do transgranicznej wymiany energii elektrycznej (A6-0213/2009, Alejo Vidal-Quadras)**

**6.28. Rynek wewnętrzny gazu ziemnego (A6-0238/2009, Antonio Mussa)**

**6.29. Warunki dostępu do sieci przesyłowych gazu naturalnego (A6-0237/2009, Atanas Paparizov)**

**6.30. Interoperacyjność dla europejskich administracji publicznych (ISA) (A6-0136/2009, Dragoș Florin David)**

**6.31. Maszyny do stosowania pestycydów (A6-0137/2009, Leopold Józef Rutowicz)**

– Przed głosowaniem nad poprawką 39:

**Leopold Józef Rutowicz, sprawozdawca.** – (PL) Komisja w lipcu 2006 roku przedstawiła strategię, której celem jest obniżenie ogólnego zagrożenia i negatywnego wpływu pestycydów na zdrowie ludzkie i środowisko naturalne. Ostatnim elementem tej strategii jest proponowana dyrektywa w sprawie maszyn do stosowania pestycydów zmieniająca dyrektywę 2006/42/WE w sprawie maszyn. Dyrektywa określa wymagania, które powinny spełniać maszyny, urządzenia do aplikacji, by ograniczyć niekorzystny wpływ pestycydów na środowisko, operatora i otoczenie. Ustalenie tych wymagań zmniejszy różnice pomiędzy przepisami i procedurami przyjętymi odnośnie aplikacji pestycydów w niektórych krajach Wspólnoty, zabezpieczy jednolity poziom ochrony środowiska we Wspólnocie, umożliwi swobodny przepływ tych maszyn na rynku Unii, co ma szczególne znaczenie dla małych i średnich przedsiębiorstw, które są najczęściej ich producentami.

Projekt dyrektywy i poprawki były przedmiotem dyskusji w czasie warsztatów, na spotkaniach z przedstawicielami Rady, Komisji, sprawozdawcami-cieniami, zainteresowanymi stronami i podczas rozmów trójstronnych. Ze względu na duże różnice techniczne poszczególnych typów maszyn – od prostych, obsługiwanych ręcznie, do samojezdnych, obsługiwanych przez wykwalifikowanych operatorów – odstąpiono od części poprawek i ustalono, że będą one zawarte w normach przedmiotowych, zleconych przez Komisję Europejskiemu Komitetowi Normalizacyjnemu. Dzięki temu uzyskano consensus, przyjęto poprawkę 39, a stanowisko to potwierdza Rada.

Szczególnie dziękuję za pomoc i współpracę sprawozdawcom-cieniom, przedstawicielom Komisji i Rady, administracji Komisji IMCO oraz zainteresowanym instytucjom. Wnioskuje o przyjęcie dyrektywy, która przyczyni się do zwiększenia ochrony środowiska, operatorów i otoczenia przy aplikacji pestycydów.

**Charlie McCreavy, komisarz.** – Panie przewodniczący! Komisja dziękuje sprawozdawcy, panu posłowi Rutowiczowi za jego pracę oraz zaangażowanie w sprawie wniosku.

Komisja z zadowoleniem przyjmuje kompromisową wersję poprawki 39 i liczy na szybkie przyjęcie wniosku w takim kształcie.

Komisja przygotowała oświadczenie o następującej treści: „W zamiarze poparcia zasadniczych wymagań zawartych w załączniku 1, sekcja 2.4, Komisja powierzy CEN (Europejskiemu Komitetowi Normalizacyjnemu) opracowanie zharmonizowanych norm dla każdej kategorii maszyn do stosowania pestycydów, wykorzystujących najlepsze dostępne techniki ochrony środowiska przed niezamierzonym narażeniem na skażenie pestycydami. Mandat obejmie w szczególności normy określające kryteria i specyfikacje techniczne mocowania mechanicznych osłon, systemów rozpylania tunelowego oraz systemów rozpylających



wspomaganych powietrzem, aby zapobiec zanieczyszczeniu źródła poboru wody podczas napełniania i opróżniania urządzeń, jak również dokładnych specyfikacji do instrukcji fabrycznych służących zapobieżeniu wyciekom pestycydów, z uwzględnieniem wszystkich odnośnych parametrów, m.in. ciśnienia na dyszy, wysokości belki, prędkości wiatru, temperatury i wilgotności powietrza oraz prędkości jazdy”.

### **6.32. Efektywność paliwowa: oznakowanie opon (A6-0218/2009, Ivo Belet)**

### **6.33. Zmiana rozporządzenia (WE) nr 717/2007 (telefonii ruchomej) oraz dyrektywy 2002/21/WE (łączność elektroniczna) (A6-0138/2009, Adina-Ioana Vălean)**

– Przed głosowaniem:

**Adina-Ioana Vălean (ALDE).** – Panie przewodniczący! Jest to drobna modyfikacja, wnioskowana przez Radę w celu usunięcia niespójności w kursach wymiany walut mających zastosowanie do maksymalnych progów opłat za usługę SMS oraz „progu odcięcia”. W związku z tym, jak uzgodniono z Radą, na końcu art. 4 ust. 1 rozporządzenia w pierwotnym brzmieniu, czyli art. 1 ust. 2 lit. b) rozporządzenia zmieniającego dodaje się zdanie w brzmieniu: „Ten sam referencyjny kurs wymiany ma zastosowanie do rocznej zmiany opłat, o których mowa w art. 4a i 4b oraz w art. 6a ust. 3, jeżeli zmiany te są denominowane w walutach innych niż EUR”.

(Ustna poprawka została przyjęta)

### **6.34. Wymogi dotyczące sprawozdawczości i dokumentacji w przypadku połączeń i podziałów (A6-0247/2009, Renate Weber)**

– Przed głosowaniem nad zmienioną rezolucją:

**Charlie McCreevy, komisarz.** – Panie przewodniczący! Komisja jest zadowolona z przyjęcia sprawozdania pani poseł Weber, aprobującego kompromisowy zapis w sprawie uproszczonych wymogów dotyczących sprawozdawczości i dokumentacji w przypadkach połączeń i podziałów spółek akcyjnych. Mimo że w swoim pierwotnym wniosku Komisja posunęła się jeszcze dalej, to wersja objęta sprawozdaniem utrzymuje w znacznej części potencjał oszczędnościowy pierwotnego wniosku, wynoszący 172 miliony euro rocznie.

Postępuje praca nad planem redukcji obciążeń administracyjnych, co przyczyni się do zwiększenia potencjału i pomoże Europie uzdrowić gospodarkę.

### **6.35. Podejmowanie i prowadzenie działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (przekształcenie) (A6-0413/2008, Peter Skinner)**

– Przed głosowaniem:

**Charlie McCreevy, komisarz.** – Panie przewodniczący! Pragnę wyrazić podziw i uznanie za sprawny przebieg prac nad projektem Wyłatalność II w Parlamencie Europejskim oraz za waszą gotowość do kompromisu.

Poprzez projekt Wyłatalność II UE zyska nowoczesne ramy nadzoru ubezpieczeń, które będą wiążące dla branży ubezpieczeniowej oraz posiadaczy polis.

Osobiście żałuję skreślenia mechanizmu wsparcia grupowego, gdyż jest to zmarnowana okazja na postęp w sferze nadzoru grupowego. Komisja jednak poprze porozumienie między Parlamentem a Radą, o ile znajdzie ono aprobatę podczas głosowania.

To oczywiście nie koniec. Pozostaje jeszcze wiele do zrobienia: przepisy wykonawcze muszą zostać przyjęte na jakiś czas przed październikiem 2012 roku, aby państwa członkowskie oraz branża miały wystarczająco dużo czasu na przygotowanie się do uruchomienia projektu Wyłatalność II.

Zapewniam państwa, że Komisja przyczyni się do usprawnienia procesu oraz wdrożenia tych mocno opóźnionych reform w życie najszybciej, jak to możliwe, dla dobra wszystkich zainteresowanych stron.

## 6.36. Przejściowa umowa handlowa z Turkmenistanem

– Przed głosowaniem:

**Karel Schwarzenberg**, *urzędujący przewodniczący Rady*. – Panie przewodniczący! Pozwolę sobie nadmienić, że Rada zawsze bada opinie oraz rezolucje Parlamentu z ogromnym zainteresowaniem i uwagą. Zarazem Rada bardzo poważnie traktuje kwestię praw człowieka, co uwidacznia się w stosunkach umownych Unii Europejskiej z państwami położonymi w różnych częściach świata.

Po podpisaniu umowy z Kotonu regulującej stosunki między Unią Europejską a grupą państw Afryki, Karaibów i Pacyfiku, od 1995 roku doszło do ponad 15 przypadków częściowego lub całkowitego zawieszenia przez Wspólnotę stosowania umów w odniesieniu do niektórych państw w następstwie niewykonywania zobowiązań zawartych w klauzuli dotyczącej praw człowieka.

Z pewnością wiedzą państwo o sankcjach nałożonych przez Radę na Uzbekistan po wydarzeniach w Andidżanie w 2005 roku. Oczywiście, wiele pozostaje jeszcze do zrobienia w sferze poszanowania praw człowieka, rządów prawa i demokracji w Turkmenistanie.

Będziemy kontynuować naciski w sprawie uwolnienia wszystkich więźniów politycznych, swobodnego dostępu Międzynarodowego Komitetu Czerwonego Krzyża do więzień, zniesienia ograniczeń w podróżach zagranicznych oraz wolności mediów w społeczeństwie obywatelskim. Jesteśmy gotowi podjąć odpowiednie środki zgodnie z warunkami umowy, w tym, jeśli konieczne, zawiesić stosowanie umowy z Turkmenistanem w razie naruszenia praw człowieka, jak również postanowiono w tej umowie.

**Charlie McCreevy**, *komisarz*. – Panie przewodniczący! Komisja wnikliwie zapoznała się z obawami Parlamentu w kwestii demokracji oraz sytuacji w sferze praw człowieka w Turkmenistanie. Z zadowoleniem przyjmujemy oświadczenie w treści wniosku wspólnej rezolucji, że zawarcie przejściowej umowy handlowej będzie słusznym pierwszym krokiem, który pozwoli nam zacieśnić stosunki z Turkmenistanem w celu propagowania dalszych pozytywnych działań oraz współpracy.

Komisja zna obawy Parlamentu dotyczące możliwości zawieszenia umów. Przytoczę oświadczenie koleżanki, pani komisarz Ferrero-Waldner, wygłoszone podczas debaty przeprowadzonej w zeszłym miesiącu, o tym, że zarówno przejściowa umowa handlowa (art. 1), jak umowa o partnerstwie i współpracy (PCA) (art. 2) zawierają klauzule dotyczące praw człowieka i klauzule te należą do istotnych warunków tych umów. Podobnie jak te unormowania, art. 28 przejściowej umowy handlowej oraz art. 94 umowy PCA, pozwalają każdej ze stron na podjęcie właściwych środków w przypadku ciężkich naruszeń warunków umów. W opinii Komisji środki te obejmują również zawieszenie umów.

Komisja zobowiązuje się ściśle monitorować, wraz z państwami członkowskimi, sytuację w sferze praw człowieka w Turkmenistanie, jak również przedkładać regularne sprawozdania odpowiednim organom Parlamentu. Jeżeli Parlament zaleci podjęcie środków w następstwie odnotowanych ciężkich naruszeń istotnych warunków przejściowej umowy handlowej, zwłaszcza w dziedzinie praw człowieka, Komisja poważnie rozważy możliwość odzwierciedlenia zaleceń Parlamentu we wniosku do Rady.

**Harlem Désir (PSE)**. – (FR) Panie przewodniczący! Deklaracje urzędującego przewodniczącego Rady oraz komisarza brzmią bardzo ciekawie, gdyż potwierdzają one, że Parlament Europejski ma prawo domagać się, aby powiązać podpisanie nowej umowy handlowej z Turkmenistanem z poszanowaniem praw człowieka. Mowa tu o fundamentalnej zasadzie umów handlowych sporządzonych przez Unię Europejską.

Zważywszy jednak na ogromną liczbę naruszeń praw człowieka w tym kraju, do których dochodzi nawet teraz, uważam, że najlepszą drogą do ugruntowania tej filozofii jest rozpoczęcie od przełożenia podpisu proponowanej nowej umowy handlowej, oraz nieudzielenie zgody, o którą jesteśmy dziś proszeni.

**Helmuth Markov (GUE/NGL)**. – (DE) Panie przewodniczący! Chcę powiedzieć, że przy okazji tej debaty oraz zapoznawania się z dokumentacją do niej, Parlament wezwał Komisję oraz Radę do określenia, czy w przypadku, gdyby Parlament wezwał do zawieszenia bądź uchylenia tej umowy, to przychylił się do takiego wniosku.

Oświadczenia były bardzo zróżnicowane. Urzędujący przewodniczący Rady nie zajął stanowiska w sprawie sposobu reakcji Rady, gdyby Parlament wystąpił z takim apelem. Komisarz powiedział zaledwie, że Komisja rzuci jakiś pomysł na to, co robi, kiedy Parlament przedłoży wniosek. Zmierzam do tego, że Komisja ani

Rada ani trochę nie przychyliły się do żądań Parlamentu i dlatego mogę jedynie zalecić wstrzymanie się od głosu w tej sprawie.

(Oklaski)

**Daniel Caspary (PPE-DE).** – (DE) Panie przewodniczący, panie i panowie! Już od trzech i pół roku debatujemy w tej Izbie, w ramach różnych komisji nad tematem Turkmenistanu. Istnieją traktaty europejskie, które musi też respektować Parlament, choć nie zawsze nam się to podoba.

Dziś, w treści oświadczeń Rady i Komisji udało nam się uzyskać zapewnienia dopuszczalne w ramach traktatów europejskich. Komisja i Rada zgodziły się poważnie rozważyć przychylenie się do wskazówki Parlamentu przy wydawaniu opinii, a niewykluczone, że również do apelu o zawieszenie umowy.

Jak niestety wszyscy wiemy, to już wszystko, na co może liczyć Parlament w ramach traktatów europejskich. Jednego błędu musimy się wystrzegać – użycia stosunków z tym krajem w charakterze zakładnika na potrzeby zdobycia większej władzy dla Parlamentu Europejskiego. Apeluję o zaaprobowanie oświadczeń Rady i Komisji. To wszystko, na co mogliśmy liczyć. W tym kontekście i w tych okolicznościach proszę o opowiedzenie się za podpisaniem umowy.

**Daniel Cohn-Bendit, w imieniu grupy Verts/ALE.** — (DE) Panie przewodniczący! Jeśli nie było to w imieniu grupy, to wnoszę o odroczenie debaty w imieniu Grupy Zielonych/Wolnego Przymierza Europejskiego.

(Wniosek o ponowne skierowanie sprawy do komisji został odrzucony)

### **6.37. Przejściowa umowa handlowa z Turkmenistanem (A6-0085/2006, Daniel Caspary)**

### **6.38. Wspólnotowe ramy bezpieczeństwa jądrowego (A6-0236/2009, Gunnar Hökmark)**

### **6.39. Wspólnotowy system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa (A6-0253/2009, Raül Romeva i Rueda)**

### **6.40. Ochrona zasobów rybnych poprzez środki techniczne (A6-0206/2009, Cornelis Visser)**

### **6.41. Wspólna europejska polityka imigracyjna: zasady, działania i narzędzia (A6-0251/2009, Simon Busuttil)**

### **6.42. Zielona księga na temat przyszłości polityki dotyczącej sieci TEN-T (A6-0224/2009, Eva Lichtenberger)**

## **7. Wyjaśnienia dotyczące sposobu głosowania**

### **Ustne wyjaśnienia dotyczące sposobu głosowania**

#### **– Kalendarz posiedzeń Parlamentu Europejskiego na rok 2010**

**David Sumberg (PPE-DE).** – Panie przewodniczący! Można by pomyśleć, że skoro w lipcu opuszczę Parlament, to nie powinienem się wypowiadać na temat jego programu pracy na 2010 rok. Jednak zawiódłbym tych, którzy przysłali mnie tutaj na ostatnie 10 lat, gdybym, korzystając z okazji, nie zaprotestował przeciwko utrzymywaniu Parlamentu w Strasburgu w ogóle. To skandaliczne marnotrawstwo środków naszych podatników. Nie znajduje ono żadnego uzasadnienia – przecież w Brukseli mamy odpowiedni budynek Parlamentu. Kiedy opowiadam ludziom w Wielkiej Brytanii o tym, ile wysiłku i pieniędzy kosztuje nas dotarcie tutaj, to fakt, że trwamy przy tym nawyku – zwłaszcza w czasach zaciskania pasa – wprawia ich w osłupienie. Czas zakończyć tę strasburską farsę – Parlament powinien pracować tylko w Brukseli i faktycznie przyczynić się do oszczędzania publicznych pieniędzy, szukając lepszych powodów do ich wydatkowania.

**PRZEWODNICZY: Luigi COCILOVO***Wiceprzewodniczący*

**Christopher Heaton-Harris (PPE-DE).** – Panie przewodniczący! Co roku Konferencja Przewodniczących zgłasza rozmaite poprawki, starając się, byśmy spędzali w Strasburgu więcej czasu niż potrzeba. W rzeczywistości spędzamy w Strasburgu więcej czasu, niż ktokolwiek z nas miałby ochotę, ponieważ samo dotarcie tam dla większości osób oznacza niemal całonocną podróż. Nie powinniśmy w ogóle decydować się na przyjazd do Strasburga.

Chciałbym, żeby ten Parlament miał jeszcze jedno prawo – prawo wyboru miejsca posiedzeń. Mój kolega, pan poseł Posselt, dostrzega pewne lokalne korzyści w przypadku tych polityków, którzy mieszkają w pobliżu. Jednak nie wszyscy z nas mogą po prostu dojeżdżać do pracy z drugiej strony granicy z Niemcami. By przyjechać tutaj, wyborcy – osoby, które chcą zobaczyć, jak pracuje Parlament – potrzebują więcej niż jednego dnia. Mamy doskonałe warunki pracy w Brukseli. Nie powinniśmy głosować za przedłużeniem czasu spędzanego w Strasburgu, powinniśmy głosować za jego skróceniem do zera.

**– Sprawozdanie: Mairead McGuinness (A6-0232/2009)**

**Daniel Hannan (NI).** – Panie przewodniczący! Chcę poruszyć tylko jedną kwestię, mianowicie skandaliczną historię hiszpańskich ustaw pozwalających na zagarnianie gruntów, która w ciągu sześciu ostatnich lat była w różnych wersjach rozpatrywana przez Komisję Petycji. W całym Parlamencie mamy wielu posłów, niezależnie od narodowości, których wyborcy ucierpieli z powodu nadużyć związanych z urbanizacją na hiszpańskich wybrzeżach, jak zaiste cierpią tysiące obywateli Hiszpanii.

Próby poddania tej kwestii ocenie Parlamentu zostały w haniebny sposób storpedowane przez pewną liczbę hiszpańskich posłów z obu partii. Chciałbym w szczególności zwrócić się do moich kolegów z hiszpańskiej Partii Ludowej, by przypomnieć im o znaczeniu nienaruszalności własności. To właśnie oni lepiej niż ktokolwiek inny powinni rozumieć — znając historię swojego kraju i wiedząc, co działo się za czasów Drugiej Republiki, gdy prawo własności było zagrożone – jak ważne jest, by obywatele nie obawiali się, że ich notarialne akty własności nie są podatne na naruszenie w wyniku nadużyć państwa.

**– Sprawozdanie: Anna Záborská (A6-0198/2009)**

**Hannu Takkula (ALDE).** – (FI) Panie przewodniczący! Przede wszystkim chciałbym zaznaczyć, że pani poseł Záborská przyjęła w swoim sprawozdaniu właściwe podejście. Bardzo istotne jest, by Parlament stosował zasadę równouprawnienia w ramach swoich różnych funkcji, zarówno w komisjach, jak i delegacjach.

Równie ważną kwestią jest, by na listach wyborczych do Parlamentu Europejskiego znajdowała się taka sama liczba kandydatów płci żeńskiej, jak i męskiej.

Potrzebujemy siebie nawzajem i mam nadzieję, że sprawy potoczą się tak, że pewnego kwestia płci nie będzie odgrywała już tak samo wielkiej roli, jak kwalifikacje i wiedza fachowa. Kiedy Parlament podejmuje decyzje, najważniejsze jest, by w jego komisjach zasiadali wykwalifikowani specjaliści – zarówno kobiety, jak i mężczyźni. Dzięki temu wszyscy będą mieć wspólną i przejrzystą wizję sposobu budowania lepszej przyszłości i lepszej Europy z wykorzystaniem wiedzy i umiejętności.

**– Sprawozdanie: Eluned Morgan (A6-0216/2009)**

**Daniel Hannan (NI).** – Panie przewodniczący! Dzięki utworzeniu wspólnej europejskiej sieci elektroenergetycznej można uzyskać olbrzymie oszczędności. W każdej chwili w jakimś miejscu w Europie mamy nadwyżkę energii elektrycznej, a zniesienie barier krajowych w znaczący sposób ograniczy nasze uzależnienie od importowanej energii. Niestety jednak nie za takim modelem integracji – wolnego, zdecentralizowanego, organicznego rynku – głosowaliśmy w naszej dzisiejszej serii sprawozdań. Zamiast tego podążamy drogą w kierunku harmonizacji, stałych cen, ochrony i wspólnego stanowiska negocjacyjnego wobec Rosji i innych krajów trzecich. W Unii Europejskiej istnieje podstawowa różnica ideologiczna pomiędzy koncepcją wolnego rynku opartego na wzajemnym uznawaniu produktów a koncepcją rynku zharmonizowanego, opierającego się na ograniczeniu wyboru konsumenta, ochronie producentów oraz regulowaniu rynku przez władze.

Moim zdaniem takie kraje jak Wielka Brytania są szczególnie zagrożone. Jeszcze dwa lata temu jako jedyny kraj w Unii byliśmy producentem energii netto. Nawet teraz utrzymujemy w przybliżeniu równowagę.

Wspólna polityka energetyczna może doprowadzić nas do takiej sytuacji, jak w przypadku wspólnej polityki rybołówstwa, gdzie jesteśmy jedynym krajem znacząco dokładającym się do wspólnego garnka, z którego potem wszyscy pozostali czerpią po równo.

**Syed Kamall (PPE-DE).** – Panie przewodniczący! Zanim przejdę do rzeczy, chciałbym złożyć wyrazy uznania sprawozdawczyni, pani poseł Morgan. Wiem, że kończy ona wykonywanie mandatu i wprowadzie nie zawsze mamy takie samo zdanie, myślę, że wszyscy się ze mną zgodzą, że włożyła ogromną ilość pracy w przygotowanie tego sprawozdania.

Przyjrzawszy się historii liberalizacji w UE wszyscy widzimy, że liberalizacja telekomunikacji okazała się wielkim sukcesem, dzięki któremu konsumenci w całej Unii zyskali większe możliwości wyboru, niższe ceny i lepsze usługi. Szkoda, że pod tym względem rynek usług pocztowych oraz, przede wszystkim, rynek energii pozostają w tyle. Bez wątpienia wykonaliśmy parę kroków we właściwym kierunku, lecz wciąż jeszcze musimy uporać się z problemem rozdziału sieci, a także dostępu do innych rynków.

To niesprawiedliwe, że niektóre rynki, takie jak brytyjski, pozostają otwarte dla konkurencji, a tymczasem przedsiębiorstwa z Niemiec i Francji mogą uzyskać dostęp do rynku brytyjskiego, uniemożliwiając jednak spółkom z Wielkiej Brytanii i innych krajów wejście na własny rynek. Czasy protekcjonizmu się skończyły. Czas bardziej zaufać prawom rynku.

#### – Sprawozdanie: Ivo Belet (A6-0218/2009)

**Hannu Takkula (ALDE).** – (FI) Panie przewodniczący! Przede wszystkim chciałbym zauważyć, że sprawozdanie pana posła Beleta jest znakomite. Musimy zadbać, by korzystać z energii w sposób jej przyjazny, oszczędzać ją oraz postępować efektywnie pod każdym względem — zarówno w transporcie jak i w innych dziedzinach.

Oto, do czego powinniśmy zmierzać także w przypadku opon. Omawiane sprawozdanie dotyczy transportu i opon, ale należy pamiętać, że najważniejszą kwestią, która nigdy nie może być przedmiotem kompromisu, jest bezpieczeństwo.

W tej sprawie musimy znaleźć odpowiedni rodzaj równowagi. Nie można dopuścić, żeby efektywność energetyczna w przemyśle oponiarskim przeważała nad bezpieczeństwem. Innymi słowy, jeśli chcemy zagwarantować efektywność energetyczną i zwiększać ją, musimy jednocześnie zadbać o to, by w najmniejszym nawet stopniu nie zagrażało to bezpieczeństwu, ponieważ w procesie rozwoju transportu w Europie bezpieczeństwo na autostradach, na bocznych drogach i w każdym innym miejscu musi być kwestią priorytetową i naszym głównym celem.

#### – Sprawozdanie: Adina-Ioana Vălean (A6-0138/2009)

**Hannu Takkula (ALDE).** – (FI) Panie przewodniczący! Przede wszystkim chciałbym złożyć podziękowania sprawozdawczyni, pani poseł Vălean, za wyśmienite sprawozdanie. Musimy w przyszłości doprowadzić do takiej sytuacji w Europie, by obniżyć koszty połączeń telefonii ruchomej w całej Europie i ujednolicić je w ramach rynku wewnętrznego.

Obecnie problem polega oczywiście na tym, że podróżując do innego kraju, często musimy wykupywać nowy abonament, a jeśli tego nie zrobimy, ponosimy bardzo wysokie opłaty.

Konieczne jest, by w czasach swobodnego przemieszczania się ludności i siły roboczej oraz budowania wspólnej przestrzeni gospodarczej – czegoś, co właściwie powinno działać na szczeblu Unii – utworzyć także spójny system taryf telefonii ruchomej. Takie działanie służyłoby interesowi publicznemu.

Unia Europejska musi działać przyjmując interes publiczny jako priorytet swoich działań; jeśli tego chcemy, możemy działać tak, żeby zagwarantować obniżenie cen połączeń głosowych.

**Syed Kamall (PPE-DE).** – Panie przewodniczący! Jako sprawozdawca Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów w ramach przedmiotowego sprawozdania, jestem bardzo dumny z wysiłku, jaki włożyliśmy we wprowadzenie większej przejrzystości. Przez wiele lat jednym z poważnych problemów była kwestia „szokująco wysokich rachunków” – kiedy to wielu konsumentów po powrocie do domu znajdowało rachunki wyższe niż się spodziewali.

Moim zdaniem jednak, jeśli przyjrzymy się pozostałej części sprawozdania, a w szczególności kwestii limitów cenowych, powinniśmy przyznać, że nawet bez tego rozporządzenia ceny i tak spadają. Komisja sama

przyznaje, na podstawie własnych danych, że większość konsumentów nie korzysta z roamingu: 70% konsumentów w ogóle nie korzysta z roamingu w ciągu roku. Liczba osób korzystających regularnie z roamingu jest o wiele niższa. W rzeczywistości zatem ograniczamy koszty połączeń i przesyłu danych dla garstki uprzywilejowanych posłów do PE, urzędników Komisji, europejskich dziennikarzy i przedsiębiorców.

Miejmy nadzieję, że operatorzy, starając się odzyskać stracony zysk gdzie indziej, nie zwiększą cen połączeń dla użytkowników krajowych, a w szczególności osób ubogich. Miejmy nadzieję, że nie okradamy biednych, by płacić za tańsze połączenia dla bogatych.

**Bruno Gollnisch (NI).** – (FR) Panie przewodniczący! Z zadowoleniem przyjmuję sprawozdanie pani poseł Vălean na temat, w którym kompetencje Unii Europejskiej znajdują wreszcie pełne zastosowanie.

Muszę stwierdzić, że sytuacja w dziedzinie telekomunikacji bywa czasami zupełnie nie do przyjęcia. Mamy do czynienia z oszukiwaniem konsumentów przeżywających szok na widok rachunku za korzystanie z telefonu komórkowego takiego jak ten właśnie, podczas gdy abonament miał obejmować połączenia międzynarodowe. Dla przykładu sam tego doświadczyłem całkiem niedawno, gdy podczas dnia spędzonego we Włoszech dwa lub trzy razy połączyłem się z Internetem i praktycznie znacjonalizowany francuski operator Orange wystawił mi rachunek na 1200 euro, a za inny dzień spędzony prawie na granicy Francji, między Evian a Genewą, otrzymałem kolejny rachunek na 3 tysiące euro!

Takich praktyk nie da się opisać słowami, zakrawają one na rozbój w biały dzień, a winę za to ponoszą operatorzy, utrzymując zupełny brak przejrzystości wobec konsumentów. Należy więc ujednolicić zasady przejrzystości umów telefonii ruchomej w Unii Europejskiej.

**Daniel Hannan (NI).** – Panie przewodniczący! Oczywiście wszyscy jesteśmy za obniżeniem taryf komórkowych podczas podróży zagranicznych – tylko szalenie mógłby być temu przeciwny, jednak to tylko jedna strona równania. Jeśli Izba zobowiąże operatorów do obniżenia taryf roamingowych, będą musieli poszukać pieniędzy gdzie indziej, a to zwykle oznacza podniesienie cen dla tych, którzy nie podróżują.

Innymi słowy, jest to podatek nałożony na osoby, które nie podróżują, z korzyścią dla podróżujących. W moim okręgu wyborczym, nastolatki z osiedli komunalnych są teraz zmuszeni płacić wyższe taryfy, żeby pewna liczba przedsiębiorców, posłów do PE i komisarzy mogła taniej rozmawiać podczas podróży za granicę.

Muszę powiedzieć, że nie byliśmy stronami niezainteresowanymi. My wszyscy, którzy braliśmy udział w tym głosowaniu, bardzo skorzystamy na takich regulacjach, jakie forsowaliśmy w tej dziedzinie w ciągu ostatniego roku. By zrozumieć, jakie przesunięcia władzy zaszły w Europie, wystarczy przeczytać przedmiotowe sprawozdanie. „Kto kogo?”, zapytał Lenin w chyba najdosadniejszym w historii stwierdzeniu filozofii politycznej. Kto ma władzę i nad kim ją sprawuje? Cóż, nie ma już raczej wątpliwości, kto ma władzę: mamy ją my – eurokraci.

**Inese Vaidere (UEN).** – (LV) Panie przewodniczący! Bardzo dziękuję za udzielenie głosu. Głosowałam za przyjęciem przedmiotowego sprawozdania, ponieważ moim zdaniem dokonania Parlamentu Europejskiego w sferze łączności ruchomej są nadzwyczaj istotne. Pamiętam pierwsze dni mojej pracy w Brukseli, gdy jedna minuta rozmowy telefonicznej kosztowała trzy euro lub więcej; teraz, dzięki tym regulacjom wysokość opłat została ograniczona i skorzystał na tym ogół Europejczyków. Chciałabym także zauważyć, że taryfy roamingowe były bardzo nieprzejrzyste. Dotyczy to przede wszystkim wiadomości tekstowych. Wprawdzie udało nam się uzyskać znaczne oszczędności na połączeniach głosowych, niekiedy jednak firmy uzyskiwały nadmierny zysk na danych tekstowych, a to znowu było sprzeczne z interesem obywateli. Uważam, że dzięki omawianej dyrektywie i rozporządzeniu zrobiliśmy znaczne postępy pod względem ochrony interesów konsumentów. Teraz, gdy przesył danych ma takie znaczenie, a ludzie odbierają dane przez swoje telefony komórkowe, fakt ograniczenia tych taryf jest wielkim osiągnięciem Parlamentu Europejskiego.

– **Sprawozdanie: Peter Skinner (A6-0413/2008)**

**Eoin Ryan (UEN).** – Panie przewodniczący! Pragnę pogratulować panu posłowi Skinnerowi tego sprawozdania. Praca, którą wykonał, zasługuje na uznanie. Było to spore przedsięwzięcie, lecz naprawdę znakomicie sobie poradził z tym bardzo złożonym aktem prawnym. Pragnę także złożyć wyrazy uznania instytucjom europejskim i państwom członkowskim, dzięki którym udało się doprowadzić do pomyślnego zakończenia projektu Wypłacalność II.

Ten projekt służy za dobry przykład, że kraje Europy muszą wspólnie pracować nad naprawą swoich finansów. Będziemy wspólnie dźwigać obciążenia, ale też dzielić się rozwiązaniami. Zaakceptowana na szczeblu europejskim reakcja na kryzys jest przykładem zacieśnienia współpracy finansowej. Musimy zadbać o to, by nigdy więcej nie przydarzył się nam kryzys bankowości taki, jaki przeżywamy obecnie.

Bardzo zaciekał mnie fakt, że Komisja zaaprobowwała brytyjski plan ratunkowy dla spłacających kredyty hipoteczne. Przyjęty plan umożliwi tym właścicielom domów, którzy nie są w stanie spłacać rat kredytu hipotecznego, odroczenie spłaty całości kapitału i do 70% kwoty odsetek na okres dwóch lat. Powinniśmy z uwagą przyglądać się rozwojowi tego planu, by skorzystać z jego doświadczeń i wdrożyć wszelkie skuteczne środki, które mogłyby zmniejszyć ponoszone przez nas obciążenia.

Moim zdaniem wszystkie państwa członkowskie powinny przyrzeć się tej kwestii, ale uważam także, że same instytucje finansowe w państwach członkowskich mogłyby ułatwiać kredytobiorcom przejście na spłatę samych odsetek, jeśli znajdują się oni w trudnej sytuacji. Zważywszy na skalę pomocy otrzymywanej od rządów państw członkowskich, instytucje finansowe mogłyby zrobić bardzo wiele, by pomóc ludziom, którzy znaleźli się pod obciążeniem w wyniku recesji.

– **Sprawozdanie: Gunnar Hökmark (A6-0236/2009)**

**Christopher Heaton-Harris (PPE-DE).** – Panie przewodniczący! Zanim przejdę do wyjaśnienia dotyczącego sposobu głosowania, chciałbym pogratulować mojemu koledze, panu posłowi Kamallowi, który wygłosił właśnie swoje setne wystąpienie na posiedzeniu plenarnym. Niektórzy będą się dziwić, że trwało to tak długo! Lecz z radością witamy go w klubie centurionów.

Głosowałem za przyjęciem sprawozdania posła Hökmarka z rozmaitych powodów. Przede wszystkim dlatego że, no cóż, kto mógłby być przeciwny bezpieczeństwu jądrowemu? A poza tym wydaje mi się, że jeśli mamy mówić o bezpieczeństwie jądrowym i pozyskiwaniu energii w przyszłości, chcielibyśmy, żeby pozyskiwano ją oraz utylizowano odpady tego procesu w jak najbezpieczniejszy sposób. Jednakowoż głosowałem za przyjęciem sprawozdania głównie z tego powodu, że pragnę, by w przyszłości więcej energii pochodziło ze źródeł jądrowych – więcej w Wielkiej Brytanii – bo nie mogę patrzeć, jak wiatraki i turbiny wiatrowe wyrastają pośród pięknych wiejskich krajobrazów europejskich. Nie dają one niczego naszym krajowym sieciom energetycznym, w istocie wyrządzają im dodatkowe szkody, a nie dostarczają energii ze źródeł odnawialnych: dostarczają tylko energii z nieco alternatywnych źródeł przez krótki czas. Całkowicie popieram bezpieczeństwo jądrowe i energię jądrową.

– **Sprawozdanie: Raül Romeva i Rueda (A6-0253/2009)**

**Jim Allister (NI).** – Panie przewodniczący! Zawarty w pierwotnym wniosku niewybredny pomysł Komisji dotyczący kontroli rybołówstwa rekreacyjnego i wymogu prowadzenia rejestrów, posiadania licencji oraz całej tej biurokracji, był jednym z tych wniosków, które, całkiem słusznie, wzbudziły stanowczy sprzeciw nie tylko w tym sektorze, lecz także wśród osób wykazujących zainteresowanie sprawami związanymi z rybołówstwem i unijną biurokracją.

Z tego względu cieszę się, że przyjęto dziś poprawkę 48. W ten sposób przynajmniej w pewnym stopniu przywracamy państwom członkowskim prawo do decydowania, czy podejmować jakiegokolwiek kroki związane z licencjonowaniem i prowadzeniem rejestrów w przypadku rybołówstwa rekreacyjnego, pozostawiając w ich gestii możliwość rozstrzygnięcia, czy wielkość połowów rybołówstwa rekreacyjnego wywiera jakikolwiek wpływ – a w większości państw członkowskich takiego wpływu nie ma. Jestem więc rad, że wniosek Komisji spotkał się z odmową w tej kwestii i że historia, która zaczęła się tak fatalnie, kończy się nieco lepiej.

**Daniel Hannan (NI).** – Panie przewodniczący! Sądziłem, że po 10 latach w Parlamencie nic nie może mnie już zaskoczyć, ale byłem zaszokowany absurdalnością propozycji rozszerzenia wspólnej polityki rybołówstwa na morskie wędkarstwo rekreacyjne oraz wymogiem, by wędkarze rejestrowali każdy połów i odliczali go od krajowej kwoty połowowej.

Wniosek nie został skreślony, ale udało się go znacząco poprawić, głównie w wyniku długiej i wyczerpującej wojny pozycyjnej stoczonej w ramach komisji przez czwórkę twardych szkockich patriotów, reprezentujących główne partie tego kraju: panie posłanki Attwooll i Stihler oraz panów posłów Stevensona i Hudghtona. Pragnę także złożyć wyrazy uznania największemu przyjacielowi Irlandii Północnej w Parlamencie Europejskim, Jimowi Allisterowi, wielkiemu orędownikowi interesów obu społeczności oraz tradycji w swojej prowincji.

W tym przypadku problemem było egzekwowanie prawa. Problem polegał na tym, że nie egzekwowano istniejących przepisów prawa. Instynkt poselski zawsze nakazuje nam stanowić prawo zamiast wykorzystywać arsenał środków prawnych, które mamy już do dyspozycji. Chciałbym, byśmy stosowali – i nie tylko w dziedzinie rybołówstwa – zasadę, że najlepiej nie przyjmować nowego przepisu zanim nie wykorzysta się całkowicie już posiadanych uprawnień.

**Catherine Stihler (PSE).** – Panie przewodniczący! Mam nadzieję, że dzisiejsze głosowanie w sprawie sprawozdania posła Romevy przekona europejskich wędkarzy, że wzięto pod uwagę ich obawy. Poprawki 7 i 11 przyjęto jednomyślnie; poprawkę 48 przyjęto 608 głosami przeciwko 37; poprawkę 49 przyjęto 580 głosami do 54; poprawka 50 spotkała się z szerokim poparciem; poprawkę 2 przyjęto w ramach głosowania łącznego z poprawkami 7 i 11; poprawkę 92 odrzucono, podobnie jak poprawkę 93, zgodnie z życzeniem społeczności wędkarzy.

Następnym ważnym krokiem będzie sposób preredagowania artykułu 47 przez Radę. Czy Rada uwzględni propozycję preredagowania przygotowaną przez Parlament, czy też przyjmie inne podejście? Szkoda, że nie ma tu nikogo z Rady, kto mógłby nam odpowiedzieć na to pytanie. Jednak przedstawienie dziś zielonej księgi w sprawie reformy wspólnej polityki rybołówstwa daje nam wszystkim szansę na zmianę tej polityki. Mam nadzieję, że posłowie wykorzystają tę okazję, by zapoznać z zieloną księgą jak największą liczbę wyborców by mogli się wypowiedzieć.

#### – Sprawozdanie: Cornelis Visser (A6-0206/2009)

**Syed Kamall (PPE-DE).** – Panie przewodniczący, bardzo dziękuję. Wydaje się, że to, do czego doszliśmy, jest, nie przymierzając, kamieniem milowym – przepraszam, czy kamieniem milowym, czy kamieniem u szyi?

Ciekawy jest tytuł omawianego sprawozdania: „Ochrona zasobów rybnych poprzez środki techniczne”. Muszę zauważyć, że jeśli naprawdę szukamy najlepszego środka technicznego do ochrony zasobów rybnych, nie znajdziemy go w ramach wspólnej polityki rybołówstwa. Oto jej wyniki: wspólna polityka rybołówstwa poniosła klęskę, jeśli chodzi o ochronę zasobów rybnych. Nadszedł czas – i to już dawno – byśmy rozejrzeli się po świecie w poszukiwaniu metod, które zadziałały.

Przyjrzyjmy się przykładowi Islandii, gdzie zastosowano rozwiązania oparte na własności oraz prawa, które można przekazywać. Przyjrzyjmy się przykładowi Nowej Zelandii, gdzie prawa do łowisk przekazywano z pokolenia na pokolenie. Oba przypadki potwierdzają, że jeśli zaufać rynkowi, rządowi prawa i prawom własności, o wiele łatwiej znaleźć lepsze rozwiązanie niż jakiś system oparty na centralnym planowaniu w stylu sowieckim, taki jak wspólna polityka rybołówstwa, która okazała się kompletną porażką. Czas uwierzyć w prawa rynku.

#### – Sprawozdanie: Simon Busuttil (A6-0251/2009)

**Simon Busuttil (PPE-DE).** – (MT) Krótkie wyjaśnienie sposobu głosowania naszej grupy, Europejskiej Partii Ludowej (Chrześcijańskich Demokratów) i Europejskich Demokratów, nad złożonym przeze mnie sprawozdaniem w sprawie wspólnej polityki migracyjnej. Odbyły się dwa głosowania, jedno nad projektem alternatywnym i jedno nad samym sprawozdaniem. Głosowaliśmy za przyjęciem tego pierwszego, tak by można było usunąć punkt wprowadzony przez blok socjalistów w tej Izbie, przewidujący prawo imigrantów do głosowania. Jesteśmy temu przeciwni i głosowaliśmy także przeciw tej kwestii na szczelbu komisji.

Niestety wniosek ten nie został przyjęty, gdyż w przeciwnym wypadku moglibyśmy usunąć przedmiotowy zapis. Wobec tego głosowaliśmy za przyjęciem całości sprawozdania, ponieważ naszym zdaniem to dobre sprawozdanie, zawierające kompleksowy program Parlamentu Europejskiego w dziedzinie wspólnej polityki migracyjnej.

**Bruno Gollnisch (NI).** – (FR) Panie przewodniczący! Zasady, działania i narzędzia polityki migracyjnej dla Europy – to właśnie stanowi rozległy temat sprawozdania pana posła Busuttila.

Zasady? Ponoć Unia Europejska do 2050 roku potrzebuje dodatkowych 60 milionów imigrantów spoza Europy, choć sama ma milionowe rzesze bezrobotnych i ubogich obywateli, dochodzi w niej do masowych redukcji miejsc pracy i zaprzestania działalności.

Działania? To dawanie coraz większych praw imigrantom, w tym przede wszystkim prawa głosu, oraz nieograniczonego dostępu do europejskiego terytorium i rynku pracy.



Narzędzia? Tak zwana „pozytywna” dyskryminacja lub uznawanie nieformalnych kwalifikacji, niezależnie od ich rodzaju, gdy tymczasem od Europejczyków wymaga się należycie poświadczonych dyplomów; uznawanie nowej kategorii migrantów, uchodźców ekologicznych; zobowiązanie europejskich obywateli do przystosowania się do ich nieuchronnego zalewu, zorganizowanego i zaplanowanego przez eurokratów, przy współudziale tego Parlamentu.

Zamiast tego wszystkiego musimy bezzwłocznie odwrócić kierunek strumieni migracji, przywrócić wewnętrzne granice, wdrożyć prawdziwą politykę prorodzinną, by zwiększyć liczbę ludności w Europie, oraz narzucić preferencje narodowe i europejskie we wszystkich dziedzinach.

**Mario Borghezio (UEN).** – (IT) Panie przewodniczący, panie i panowie! Mam wiele zastrzeżeń do omawianego sprawozdania. Pierwsze z nich, jak powiedziano przed chwilą, dotyczy przepisu, który wydaje się zaskakujący w czasach, gdy Europa staje w obliczu problemu funduszu gwarantowanych wynagrodzeń, czy też redukcji miejsc pracy milionów pracowników. Planowanie, że 60 milionów nowych imigrantów przybędzie do Europy i podejmie tu pracę, jest moim zdaniem, oburzającym pomysłem.

Pragnę też podkreślić że w czasie gdy my dyskutujemy, jak regulować i organizować przyszłość imigracji, kolejne tragedie mają miejsce – chwała Bogu udaje się ich uniknąć dzięki humanitarnej postawie Włoch oraz dobrym rządów pana Maroniego – jak tego, co mogło się stać w przypadku tureckiego statku Pinar.

Co powinna zrobić Europa? W 600 przypadkach – jak słusznie zauważył pan Maroni – Malta, pomimo otrzymywania funduszy z Unii Europejskiej, nie podołała zadaniu przyjęcia statków płynących z wybrzeży północnej Afryki, które przybiły do jej brzegów. We wszystkich tych przypadkach Włochy były zmuszone do interwencji, chociaż nasz ośrodek dla uchodźców na Lampedusie jest już znacznie przepełniony, o czym wszyscy wiemy.

Niech więc Europa interweniuje, ustali precyzyjne zasady! Domagamy się znacznego zwiększenia funduszy dla naszego kraju, byśmy mogli należycie sprostać temu wyzwaniu. Europa musi się przebudzić i w poważny sposób zająć się regulacją strumieni migracji – dalej tak funkcjonować nie możemy!

#### – Sprawozdanie: Cornelis Visser (A6-0206/2009)

**Inese Vaidere (UEN).** – (LV) Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Chciałam wypowiedzieć się na temat sprawozdania Komisji Rybołówstwa – przedstawionego przez pana posła Vissera – dotyczącego kwestii ochrony zasobów rybnych. Panie przewodniczący! Dla mojego kraju – Łotwy – zasoby rybne są niezwykle istotne, ponieważ nasza linia brzegowa ma 550 kilometrów długości. Łotwę w Parlamencie Europejskim reprezentuje ośmiu posłów, więc nie możemy uczestniczyć w pracach wszystkich komisji, ale te kwestie są bardzo ważne zarówno dla naszej gospodarki, jak i tradycyjnego stylu życia. Obowiązujące przepisy, których także dotyczy przedmiotowe sprawozdanie, nie wystarczają do ochrony rybołówstwa przybrzeżnego. Zdaję sobie sprawę, że przełowienie jest poważnym problemem, lecz z powodu zbyt restrykcyjnych przepisów łotewskie rybołówstwo przybrzeżne jest zagrożone, a de facto nasi rybacy są odpychani od naszego wybrzeża Bałtyku. Uważam, że kolejnym zadaniem Parlamentu Europejskiego powinno być zadbanie o to, by kraje bezpośrednio graniczące z morzem mogły zachować ich tradycyjny styl życia, lecz także praktycznie uczestniczyć w połowach, ponieważ obecnie często dzieje się tak, że mieszkańcy naszych wiosek rybackich są zmuszeni do kupowania produktów od dużych przedsiębiorstw łowiących na odległych oceanach. Setki, a może nawet tysiące mieszkańców wybrzeży tracą miejsca pracy, chociaż od setek lat rybołówstwo było ich głównym źródłem utrzymania. Dziękuję bardzo.

#### Pisemne wyjaśnienia dotyczące sposobu głosowania

#### – Sprawozdanie: Helmuth Markov (A6-0243/2009)

**Rovana Plumb (PSE), na piśmie.** – (RO) Głosowałam za przyjęciem tego zalecenia, ponieważ przystąpienie do regulaminu nr 61 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów użytkowych w zakresie ich zewnętrznych elementów wystających znajdujących się przed tylnym oblachowaniem kabiny (zrewidowane porozumienie) stanowi cel wspólnej polityki handlowej zgodnie z art. 113 Traktatu, która służy usuwaniu barier technicznych w handlu pojazdami silnikowymi między umawiającymi się stronami.

Zaangażowanie Wspólnoty zwiększy znaczenie prowadzonej zgodnie z tym porozumieniem działalności harmonizacyjnej i ułatwi dostęp do rynków państw trzecich. Rezultatem tego zaangażowania musi być spójność między aktami prawnymi określanymi jako „regulaminy”, przyjętymi w ramach zrewidowanego

porozumienia, a prawodawstwem wspólnotowym w tej dziedzinie. Przyjęcie tego typu aktu prawnego oznacza faktycznie dostosowanie do postępu technicznego.

**– Zalecenie do drugiego czytania: Jan Cremers (A6-0207/2009)**

**Alessandro Battilocchio (PSE), na piśmie.** – (IT) Głosuję za przyjęciem sprawozdania.

Komisja Europejska zawsze przywiązywała dużą uwagę do zachowania indywidualnych praw mobilnych obywateli, przede wszystkim pod względem korzyści związanych z dziedziną zabezpieczenia społecznego. Swobodny przepływ obywateli w ramach Wspólnoty stanowi jedną z ich podstawowych swobód i sprzyja rozwojowi wewnętrznej gospodarki państw członkowskich.

Dlatego właśnie Komisja stara się dołożyć starań, by obywatele Unii i ich rodziny mogli w pełni korzystać z uprawnień gwarantowanych im w ramach obowiązującego prawa europejskiego. Chociaż w niektórych sektorach ustawodawstwo krajowe przewiduje lepsze traktowanie członków społeczeństwa Wspólnoty i ich rodzin niż wymaga tego obowiązujące prawodawstwo europejskie, to w istocie żadne państwo członkowskie nie ratyfikowało poprawnie wszystkich dyrektyw wydanych w tej kwestii.

Częste, trwające naruszanie podstawowego prawa obywateli Unii do swobodnego przemieszczania się po terytorium Europy jest sprawą oczywistą, przede wszystkim w związku z następującymi sytuacjami: prawa wjazdu i pobytu dla członków rodziny będących obywatelami krajów trzecich oraz brak pomocy w przypadku zaistnienia wypadków przy pracy.

Mamy nadzieję, że Komisja będzie kontynuować współpracę techniczną z państwami członkowskimi, dzięki której udało się wyodrębnić wiele kwestii wymagających dyskusji i dalszych wyjaśnień, zwłaszcza w zakresie nadużyć.

**– Sprawozdanie: Caroline Lucas (A6-0115/2009)**

**Avril Doyle (PPE-DE), na piśmie.** – Głosowałam za przyjęciem przedmiotowego sprawozdania, ponieważ stanowi ono wyraźny sygnał dla przyszłego Parlamentu, że należy się zająć bardziej skutecznie sprawą nielegalnego pozyskiwania drewna i wylesiania.

Omawiany wniosek jest znacznie spóźniony. Szacuje się, że około 20-40% światowej produkcji drewna przemysłowego pochodzi z nielegalnych źródeł, a do 20% tego drewna trafia co roku do Unii. Prowadzi to do obniżenia cen drewna, zmniejszenia zasobów naturalnych i przychodów z podatków, a także zwiększenia ubóstwa wśród ludności tubylczej na całym świecie. Długoterminowe skutki są jeszcze poważniejsze, ponieważ wylesianie, którego główną przyczyną jest nielegalny wyręb lasów, odpowiada niemal za jedną piątą światowej emisji gazów cieplarnianych.

W myśl poprawek przewidzianych w sprawozdaniu pani poseł Lucas posiadanie lub sprzedaż nielegalnie pozyskanego drewna stanowi przestępstwo jedynie w przypadku zaniedbania, niedopełnienia obowiązków lub celowego działania – nie nakłada się kar na przedsiębiorstwa, które dochowały „należytej staranności”. Nie ma więc żadnej potrzeby gwarantowania legalności przez przedsiębiorstwa.

**Edite Estrela (PSE), na piśmie.** – (PT) Głosowałam za przyjęciem rezolucji ustanawiającej obowiązki podmiotów wprowadzających drewno i produkty z drewna na rynek, ponieważ nielegalny wyręb lasów stanowi coraz poważniejszy problem o bardzo niepokojących skutkach dla środowiska, jak utrata różnorodności biologicznej, wylesianie i degradacja lasów. Ponadto odpowiada za niemal 20% światowej emisji węgla.

Jako główny konsument drewna i produktów z drewna, UE ma obowiązek podjęcia skutecznych działań przeciwko wylesianiu i nielegalnemu wyrębowi lasów, które muszą rzecz jasna położyć kres sytuacji, w której UE stanowi rynek dla nielegalnych produktów z drewna.

Konieczne jest przyjęcie przepisów dotyczących nielegalnego pozyskiwania drewna, by konsumenci wiedzieli, że produkty, które kupują, pochodzą z legalnych źródeł, by firmy stosujące się do tych zasad nie znajdowały się w niekorzystnej sytuacji oraz by firmy wybierające nielegalne produkty z drewna nie mogły znaleźć dla nich rynku.

**Glyn Ford (PSE), na piśmie.** – Z zadowoleniem przyjmuję sprawozdanie pani poseł Caroline Lucas ustanawiające obowiązki podmiotów wprowadzających drewno i produkty z drewna na rynek. Byłem

sprawozdawcą komisji opiniodawczej Komisji Handlu Międzynarodowego. Sformułowana przeze mnie opinia została jednomyślnie przyjęta przez komisję.

Naszym zdaniem najlepszym sposobem na powstrzymanie handlu nielegalnym drewnem jest zaostrzenie wymogów i obowiązków oraz wzmocnienie prawnych środków ścigania za posiadanie i sprzedaż nielegalnego drewna i produktów z drewna na rynek UE – stanowiące rodzaj odstraszenia.

Musimy współpracować z krajami będącymi największymi konsumentami drewna, takimi jak Stany Zjednoczone, Chiny, Rosja i Japonia, by rozwiązać ten problem oraz utworzyć globalny system ostrzegania i rejestr nielegalnego pozyskiwania drewna i krajów dających powody do obaw, obejmujący Interpol i stosowny organ Narodów Zjednoczonych, wykorzystujący najnowsze technologie satelitarne.

**Françoise Grossetête (PPE-DE), na piśmie.** — (FR) Postanowiłam wstrzymać się od głosowania nad wnioskiem dotyczącym rozporządzenia ustanawiającego obowiązki podmiotów wprowadzających drewno i produkty z drewna na rynek.

Wprawdzie całkowicie zgadzam się, że wzmocnienie kontroli wwożonego drewna na granicach jednolitego rynku jest sprawą zasadniczej wagi, to jednak system proponowany w sprawozdaniu uważam za zbyt uciążliwy, biurokratyczny i krzywdzący nasze własne europejskie sektory leśne.

Aby zwalczać nielegalny wyrąb lasów, należy wzmocnić kontrolę i skupić uwagę na łańcuchu dostaw produktów na rynek europejski zamiast narzucać skomplikowany i kosztowny system oznakowania produktów, który przyniesie wiele szkód sektorowi i drewnu jako materiałowi.

Głównym celem rozporządzenia musi być wdrożenie nowej wspólnej kultury kontroli i odpowiedzialności, zamiast narzucania biurokratycznego i kosztownego procesu sprawdzania każdego produktu. Zważywszy na problemy, z jakimi boryka się ten sektor, nie powinniśmy obciążać drewna w stosunku do innych materiałów i źródeł energii zbyt ograniczającymi zasadami wprowadzania go na rynek.

**Eija-Riitta Korhola (PPE-DE), na piśmie.** – Podkreślam, że omawiane rozporządzenie jest bardzo wyczekiwany i potrzebnym rozporządzeniem. Nielegalne pozyskiwanie drewna jest problemem, który należy skutecznie rozwiązać, nie tylko z przyczyn klimatycznych, lecz także ze względów ekologicznych i społecznych. Jednakże musiałam dzisiaj zagłosować przeciw jego przyjęciu. Sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (ENVI) rozminęło się z celem – rozszerzono w nim zakres przedmiotowy oraz zobowiązania poza pierwotne zamierzenia. Musimy zadbać o to, by produkty z drewna po wwiezieniu i poddaniu ich kontroli na granicach jednolitego rynku były uważane za legalne, w związku z tym nie ma potrzeby wprowadzania dodatkowych nadmiernych biurokratycznych i finansowych obciążeń dla wszystkich podmiotów na terenie Unii.

Natomiast sprawozdanie ENVI przewiduje kosztowne znakowanie, dodatkowe wymogi zrównoważonego rozwoju, rozszerza definicję legalności poza jej zasięg i obciąża wszystkie podmioty w ramach rynku wewnętrznego obowiązkiem dochowania zasad należytej staranności. Przedmiotowe rozporządzenie powinno walczyć z nielegalnym pozyskiwaniem drewna na granicach, zgodnie z pierwotnym celem. Jednakże obciążanie wszystkich podmiotów na rynku wewnętrznym — tych, którzy nie wykorzystują ani nie dystrybuują nielegalnie pozyskanego drewna, a przez to potencjalne zagrożenie ich konkurencyjności na rynkach światowych, z pewnością nie było celem tego rozporządzenia i dlatego nie można opowiedzieć się za jego przyjęciem.

**David Martin (PSE), na piśmie.** – Głosowałem za przyjęciem przedmiotowego sprawozdania ustanawiającego zasady wprowadzania drewna na rynek UE po raz pierwszy. Podmioty będą musiały stosować system zasad należytej staranności, tak by całe drewno było pozyskiwane w zgodzie z odpowiednimi przepisami prawa regionalnego, krajowego i międzynarodowego. Cieszę się, że podmioty odnośnego sektora będą musiały też dostosować się do kryteriów zrównoważonego rozwoju oraz przepisów dotyczących ludności tubylczej. Zasadniczą sprawą jest przeprowadzanie niezależnej kontroli zgodności przez stronę trzecią, cieszę się, że w sprawozdaniu podkreślono tę kwestię.

**Robert Sturdy (PPE-DE), na piśmie.** – Konieczne jest dołożenie starań w celu powstrzymania handlu nielegalnie pozyskanym drewnem oraz wprowadzania produktów z nielegalnego drewna na rynek UE, w interesie skutecznej konkurencji, zrównoważonego rozwoju i ochrony światowej różnorodności biologicznej i środowiska.

System zasad należytej staranności zaproponowany przez Komisję (stosowany już na bardzo wysokim poziomie w Wielkiej Brytanii) obejmuje środki i procedury, które umożliwią podmiotom śledzenie drewna

i produktów z drewna, uzyskanie dostępu do informacji dotyczącej zgodności z mającym zastosowanie prawodawstwem oraz zarządzanie ryzykiem wprowadzenia nielegalnego drewna i produktów na rynek UE. Dzięki temu działaniu konsumenci uzyskają pewność, że kupując drewno i produkty z drewna, nie przyczyniają się oni do problemu nielegalnego wyrębu lasów i powiązanego z nim handlu.

Chociaż co do zasady popieramy przedmiotowy wniosek, to jednak nie opowiadamy się za zwiększeniem wymagań w odniesieniu do wszystkich podmiotów, jak proponuje sprawozdawczyni, co naszym zdaniem wprowadza dodatkowe nadmierne biurokratyczne i finansowe obciążenia dla wszystkich podmiotów na terenie Unii. Wniosek Komisji przewiduje elastyczny system zasad należytej staranności oparty na ocenie ryzyka i analizie dowodów. Takie podejście jest o wiele bardziej skuteczne i praktyczne.

– **Sprawozdanie: Miloslav Randsdorf (A6-0214/2009)**

**Šarūnas Birutis (ALDE), na piśmie.** — (LT) Ropa naftowa jest najważniejszym źródłem energii w Unii Europejskiej, a funkcjonowanie gospodarki w znacznej mierze zależy od zapewnienia dostępu do stałych i pewnych źródeł jej dostaw. Bezpieczeństwo dostaw ropy naftowej jest szczególnie istotne ze względu na dużą i ciągle zwiększającą się zależność od importu ropy.

Do 2030 roku popyt na ropę naftową w UE będzie wzrastać, jednak tempo tego wzrostu wyniesie 0,25% rocznie. W 2030 roku ropa naftowa będzie nadal głównym źródłem energii w UE i będzie stanowić około 35% całej zużywanej energii. Sytuacja rynkowa będzie nadal napięta z uwagi na to, iż dostawy ropy i zdolności jej przetwarzania nie są obecnie w stanie zaspokoić rosnącego popytu.

Czynniki te należy wziąć pod uwagę podczas opracowywania jednolitej i realnej europejskiej polityki energetycznej. Jednym z elementów tej polityki musi być zapewnienie UE zdolności reagowania na jakikolwiek nagły kryzys w dostawach ropy. Ważnym czynnikiem są rezerwy pozwalające łagodzić skutki nieoczekiwanych problemów z dostawami. Brak ropy naftowej oznacza wstrzymanie niektórych, a bywa że nawet wszystkich, sektorów gospodarki. W tym kontekście posiadanie rezerw jest kwestią podstawowego bezpieczeństwa narodowego.

**Ilda Figueiredo (GUE/NGL), na piśmie.** – (PT) Głosowaliśmy za przyjęciem tego sprawozdania, ponieważ uważamy, że istotne jest utrzymanie minimalnych zapasów ropy naftowej lub produktów naftowych. Utrzymanie minimalnych zapasów jest kwestią najwyższej wagi dla gospodarki i społeczeństwa każdego kraju, w tym także dla jego bezpieczeństwa. Dlatego też należy zakazać wszelkich spekulacji zapasami, wbrew temu, co się dotychczas zdarzało. W celu ochrony interesów państw członkowskich UE własność i zarządzanie muszą pozostać w sferze publicznej.

Jednakże nie zgadzamy się z uprawnieniami, jakie przedmiotowy projekt dyrektywy nadaje Komisji Europejskiej. W szczególności nie zgadzamy się na to, by departamenty Komisji mogły przeprowadzać w państwach członkowskich „kontrolę zapasów interwencyjnych i zapasów handlowych”. Kraje muszą tworzyć zapasy tych produktów, jednak zarządzanie zapasami oraz określanie ich poziomu minimalnego i maksymalnego jest ich sprawą suwerenną. Nie zgadzamy się także na jakiegokolwiek próby wykorzystania faktu tworzenia zapasów jako kolejnego, choć słabego uzasadnienia polityki ingerencji, co można wywnioskować z tworzenia „sprzyjających warunków inwestycyjnych dla poszukiwania i wydobywania zasobów ropy naftowej na terenie Unii Europejskiej i poza nią.”

– **Sprawozdanie: Luca Romagnoli (A6-0228/009)**

**Philip Bradbourn (PPE-DE), na piśmie.** – Chociaż opowiadamy się za współpracą państw członkowskich w tym zakresie, uważamy, że kwestie te powinny wiązać się z zasadą pomocniczości, a nie podlegać działaniom UE.

**Carlos Coelho (PPE-DE), na piśmie.** – (PT) Przedmiotowa inicjatywa jest częścią globalnej strategii ochrony infrastruktury o krytycznym znaczeniu. Gospodarka i bezpieczeństwo UE oraz dobrobyt jej obywateli zależą od istnienia i niezakłóconego funkcjonowania infrastruktur zapewniających podstawowe usługi, m.in. w dziedzinie opieki zdrowotnej, telekomunikacji, energetyki i sieci transportowych, finansów, dostaw żywności i wody itd.

Choć niektóre państwa członkowskie wprowadziły solidne struktury i środki ochrony, w innych państwach sytuacja jest nadal niepewna. Dlatego kluczowe znaczenie ma zagwarantowanie lepszej i skuteczniejszej wymiany informacji i dobrych praktyk, co będzie możliwe jedynie dzięki stworzeniu tego systemu wymiany informacji i komunikacji.

System ten wzmocni dialog i zwiększy ilość dostępnych informacji o wspólnych zagrożeniach i podatności na zagrożenia, a także ułatwi współpracę i koordynację działań państw członkowskich. Jednocześnie będzie on stanowił zachętę do opracowania odpowiednich środków i strategii zmniejszających ryzyko, pomoże promować właściwą ochronę i zwiększy bezpieczeństwo obywateli.

Popieram również włączenie klauzuli o dokonywaniu przeglądu co trzy lata, co pozwoli na konieczne usprawnienia, w szczególności na wprowadzenie funkcjonalności systemu wczesnego ostrzegania.

**Edite Estrela (PSE), na piśmie. – (PT)** Głosowałam za przyjęciem wniosku dotyczącego (sieci ostrzegania o zagrożeniach dla infrastruktury krytycznej (SOZIK). Infrastruktur części państw członkowskich obejmuje zakłady fizyczne i urządzenia technologii informacyjnych, usługi i aktywa, których zakłócenie pracy miałoby poważny wpływ na zdrowie, bezpieczeństwo lub dobrobyt ekonomiczny lub społeczny obywateli.

Systemy transportowe, telekomunikacja i energia stanowią sektory kluczowe dla rozwoju państw członkowskich. Sektory te coraz bardziej łączą się ze sobą, a niektóre państwa członkowskie korzystają z innych. Z tego względu niezmiernie ważne dla rozwoju Unii Europejskiej jest stworzenie unikalnego systemu umożliwiającego różnym organom poszczególnych państw członkowskich, po zalogowaniu się, wymianę informacji na temat ochrony infrastruktury krytycznej oraz wymianę najlepszych praktyk. Potrzebujemy także systemu wczesnego ostrzegania.

**Athanasios Pafilis (GUE/NGL), na piśmie. – (EL)** Wniosek Komisji, na podstawie którego opracowano sprawozdanie, przewiduje utworzenie między państwami członkowskimi sieci informacyjno-ostrzegawczej dotyczącej infrastruktury publicznej i prywatnej określanej jako „krytyczna”.

Przedmiotowa sieć to pierwszy krok w zezwalaniu podmiotom prywatnym, inaczej mówiąc przedsiębiorstwom mającym monopol, których urządzenia będą określane jako infrastruktura krytyczna – na nabycie kompetencji w sprawach bezpieczeństwa, za które dziś odpowiedzialne jest jedynie państwo.

W ten sposób toruje się drogę do tego, by demonstracje ludzi pracy związane z dowolną infrastrukturą „krytyczną”, w tym z instalacjami prywatnymi (np. strajki w sektorach krytycznych, np. energetycznym czy telekomunikacyjnym, demonstracyjne absencje w fabrykach, przedsiębiorstwach itp., pikiety, demonstracje itd.) uznawać za „działalność terrorystyczną.”

Inicjatywa ta godzi w system obrony i suwerenność państw członkowskich oraz znosi podział między ich bezpieczeństwem wewnętrznym i zewnętrznym. W ten sposób UE zyskuje bezpośrednią rolę i wkład w dziedzinie bezpieczeństwa.

Po raz kolejny jako pretekst niezbędny UE do pełnego wprowadzenia jej reakcyjnych ram instytucjonalnych jest zwalczanie „zagrożenia terroryzmem”. Zasadniczo jest to działanie przeciwko ludziom pracy i ruchowi obywatelskiemu, które chroni władzę kapitału, jeszcze bardziej negując suwerenne prawa państw członkowskich.

**Vladimir Urutchev (PPE-DE), na piśmie. – (BG)** Dzisiaj UE przyjęła sprawozdanie posła Romagnoli dotyczącego stworzenia sieci ostrzegania o zagrożeniach dla infrastruktury krytycznej w UE, które nie było omawiane podczas sesji plenarnej. Uważam, że ochrona obywateli UE ma dla tej instytucji najwyższy priorytet i obywatele powinni o tym wiedzieć.

Dzięki wymianie doświadczeń i najlepszych praktyk w UE stworzenie przedmiotowej sieci wymiany informacji pozwoli lepiej zrozumieć i stworzyć wyższe standardy ochrony miejsc o znaczeniu krytycznym oraz działalności o szczególnie znaczeniu dla państw członkowskich i ich ludności.

Pragnę nadmienić, że jako kontrsprawozdawca z ramienia Grupy Europejskiej Partii Ludowej (Chrześcijańscy Demokraci) i Europejskich Demokratów jestem zadowolony z jednomyślnego przyjęcia przez wszystkie grupy polityczne Parlamentu zobowiązania państw członkowskich do udziału w nowym systemie, co nadaje tej inicjatywie znaczenie w kontekście europejskim.

Jestem również przekonany, że po pierwszych kilku latach udanego działania systemu Komisja Europejska podejmie działania niezbędne do jego rozbudowy o dodatkowe funkcje, umożliwiające szybką wymianę pilnych informacji o nowych zagrożeniach dla infrastruktury krytycznej w każdym regionie UE.

Wówczas stworzymy pełny system wymiany informacji, który zwiększy bezpieczeństwo i ochronę obywateli Europy.

**– Sprawozdanie: Gérard Deprez (A6-0193/2009)**

**Alessandro Battilocchio (PSE)**, *na piśmie*. – (IT) Głosuję za przyjęciem sprawozdania.

Wdrożenie wspólnej polityki ochrony osób publicznych to jeden z najbardziej dyskusyjnych tematów politycznych w Unii Europejskiej. Pojęcie „osoby publicznej” jest niewątpliwie bardzo szerokie, jednak dziś udało nam się stworzyć wspólną definicję, zgodnie z którą jest to osoba pełniąca funkcję publiczną lub nie, zagrożona ze względu na swój wkład w dyskusję publiczną.

Wśród takich osób należy wymienić byłą poseł do parlamentu niderlandzkiego, panią Hirshi Ali, która otrzymywała groźby w lutym 2008 roku, po jej ważkim przemówieniu na niezmiernie aktualny temat radykalizacji islamu w Europie. Inny znany przypadek dotyczy znanego pisarza brytyjsko-indyjskiego Salmana Rushdiego, który jest prześladowany z powodu kontrowersyjnych poglądów na islam.

W związku z tym warto, by każdy, kto w pozytywny sposób przyczynia się do poszerzania debaty publicznej, miał prawo do ochrony podczas pobytu w państwie, w którym mógłby być narażony na ataki i napaści; przede wszystkim w takich sytuacjach, jakie mają miejsce w przypadku Salmana Rushdiego, na którego w pewnym kraju trzecim wydano wyrok śmierci.

**Carlos Coelho (PPE-DE)**, *na piśmie*. — (PT) Ochrona osób publicznych należy do obowiązków państwa przyjmującego, zgodnie z przepisami prawnymi obowiązującymi w tym państwie.

W 2002 roku ustanowiono europejską sieć ochrony osób publicznych w celu poprawy sposobu komunikacji i konsultacji w tej dziedzinie między państwami członkowskimi.

Celem obecnej inicjatywy jest rozszerzenie definicji „osoby publicznej”, ustanowionej w art. 2 decyzji Rady 2002/956/WSiSW, tak aby obejmowała ona każdą osobę — bez względu na to, czy pełni ona funkcję publiczną — którą można uznać za zagrożoną ze względu na jej głos w dyskusji publicznej lub wpływ na nią.

Wniosek holenderski pojawił się po incydencie w 2008 roku, kiedy to pod adresem byłej posłanki do parlamentu niderlandzkiego kierowano groźby dotyczące naruszenia jej nietykalności cielesnej. Miało to miejsce po jej przemówieniu o radykalizacji islamu, wygłoszonym na seminarium w Parlamencie Europejskim.

Jako kontrsprawozdawca Grupy Europejskiej Partii Ludowej (Chrześcijańskich Demokratów) i Europejskich Demokratów popieram tę inicjatywę, która ma na celu zwiększenie ochrony praw człowieka, a w szczególności promowanie prawa do wolności wyrażania przekonań.

**Andrzej Jan Szejna (PSE)**, *na piśmie*. – (PL) Państwa członkowskie współpracują w dziedzinie ochrony osób publicznych w ramach przepisów prawnych obowiązujących w danym kraju oraz na podstawie porozumień międzynarodowych. Przedmiotowa decyzja Rady (2002/956/WSiSW) ustanawia ochronę osób publicznych zgodnie z przepisami krajowymi danego państwa członkowskiego lub na podstawie przepisów organizacji bądź instytucji o charakterze międzynarodowym lub ponadnarodowym. Ochrona osób publicznych należy do obowiązków przyjmującego państwa członkowskiego.

Z uwagi na groźby padające pod adresem osób publicznych w ostatnich latach, w pełni popieram podjętą decyzję o zmianie obowiązującej decyzji Rady ustanawiającej europejską sieć ochrony osób publicznych. Jej głównym celem jest poszerzenie zakresu artykułu 2 o definicję „osoby publicznej” będącej osobą pełniącą funkcję publiczną lub nie, którą uważa się za zagrożoną ze względu na swój głos w dyskusji publicznej lub wpływ na nią.

Uważam, że taka decyzja zwiększy bezpieczeństwo osób publicznych i wpłynie pozytywnie na rozwój demokracji.

**– Sprawozdanie: María Isabel Salinas García (A6-0200/2009)**

**Nils Lundgren (IND/DEM)**, *na piśmie*. – (SV) Produkcja bawełny w Unii Europejskiej nie jest celem samym w sobie. Z perspektywy Unii należy spojrzeć całościowo na światowy rynek bawełny i zapewnić europejskim konsumentom możliwość zakupu bawełny w jak najniższej cenie bez względu na to, gdzie była wyprodukowana, pod warunkiem że zostały zachowane pewne istotne warunki etyczne i ochrony środowiska.

Jestem zdecydowanie przeciwny przyjęciu tego sprawozdania. Raz jeszcze pragnę zauważyć jakie to szczęście, że Parlament Europejski nie posiada kompetencji do współdecydowania o polityce rolnej UE. W przeciwnym

wypadku UE wpadłaby w pułapkę protekcjonizmu i znacznych dopłat dla wszystkich grup w sektorze rolnictwa.

– **Sprawozdanie: Reinhard Rack (A6-0219/2009)**

**Alessandro Battilocchio (PSE), na piśmie.** – (IT) Głosowałem za przyjęciem sprawozdania.

Region alpejski jest jednym z najważniejszych i najbogatszych obszarów we Wspólnocie Europejskiej. Rozciąga się on na terytorium ośmiu państw, które już 4 kwietnia 1998 r. podpisały wspólne porozumienia dotyczące ochrony i zachowania tego regionu oraz wspólnej polityki transportowej. W tym kontekście w dniach 24–26 maja 2000 r. przyjęto Protokół wykonawczy konwencji alpejskiej w zakresie transportu, którego głównym celem było stworzenie ram prawnych na rzecz przyjaznej dla środowiska mobilności w Alpach.

Chociaż przedmiotowy protokół musi jeszcze zostać przyjęty przez wszystkie osiem krajów będących stronami konwencji alpejskiej, zrobimy wszystko, by doprowadzić do jego szybkiej ratyfikacji przez pozostałe kraje regionu. W ten sposób Protokół „Transport” stanie się jednym z głównych priorytetów Komisji Europejskiej.

– **Sprawozdanie: Mairead McGuinness (A6-0232/2009)**

**Nils Lundgren (IND/DEM), na piśmie.** – (SV) Przedmiotowe sprawozdanie w istocie dotyczy działalności Komisji Petycji Parlamentu Europejskiego. Jednak z uwagi na to, że w kilku miejscach pojawiają się w nim wzmianki i pochwały dotyczące traktatu lizbońskiego oraz nadzieje na jego szybką ratyfikację, postanowiłem zagłosować przeciwko przyjęciu całego sprawozdania.

Moim zdaniem traktat lizboński został zasadniczo odrzucony, gdyż w referendum obywatele jednego z państw członkowskich opowiedzieli się przeciwko jego przyjęciu. Ponadto w wielu innych państwach członkowskich większość głosujących, gdyby tylko miało taką okazję, z pewnością głosowałoby przeciwko przyjęciu traktatu lizbońskiego.

Nie mogę popierać ignorancji widocznej w sformułowaniach tego sprawozdania Komitetu Petycji Parlamentu Europejskiego.

**Francis Wurtz (GUE/NGL), na piśmie.** – (FR) Pragnę zgłosić swój sprzeciw wobec treści punktu 17 sprawozdania, który jest kolejnym elementem kampanii skierowanej przeciwko lokalizacji siedziby Parlamentu Europejskiego w Strasburgu. W związku z tym mam do zgłoszenia kilka uwag.

Po pierwsze, wybór Strasburga był od samego początku decyzją symboliczną związaną w historię Europy. Miała ona podkreślać, że celem procesu europejskiego jest dążenie do pokoju i zbliżania narodów. Ponieważ wierzę, że cel ten jest nadal ważny, opowiadam się za ochroną symbolu Strasburga.

Po drugie, chcę ponownie nadmienić, że moim marzeniem jest Europa wspierająca różnorodność kulturową narodów, które ją tworzą. Dlatego poza Komisją w Brukseli i Parlamentem w Strasburgu nie moglibyśmy stworzyć ważnej instytucji europejskiej w Warszawie, kolejnej w Barcelonie, a jeszcze innej w Sztokholmie?

Nic nie usprawiedliwia centralizacji wszystkich instytucji w jednym miejscu, co jest niewątpliwie dalekie od koncepcji Europy narodów, chyba że jedynym celem, do którego dążymy, jest Europa zorientowana na wyniki ekonomiczne.

Z tych względów jestem przeciwna treści punktu 17 sprawozdania pani poseł McGuinness, do którego poza tym nie mam zastrzeżeń.

– **Sprawozdanie: Anna Záborská (A6-0198/2009)**

**Edite Estrela (PSE), na piśmie.** – (PT) Głosowałam za przyjęciem projektu rezolucji w sprawie zintegrowanego podejścia do równouprawnienia kobiet i mężczyzn w ramach prac komisji i delegacji. Przedmiotowe sprawozdanie z własnej inicjatywy pokazuje, jakie postępy poczyniono w pracach komisji i delegacji oraz przypomina o konieczności przyjęcia i stosowania strategii zintegrowanego podejścia do równouprawnienia kobiet i mężczyzn.

Wzywam do zapewnienia równouprawnienia kobiet i mężczyzn nie jest zamachem wymierzonym przeciwko mężczyznom. Jest ono skierowane do całego społeczeństwa i ma być korzystne dla kobiet, mężczyzn, a także dla rodzin. Zintegrowane podejście do równouprawnienia oznacza reorganizację, poprawę, rozwój

i ocenę działań politycznych, tak aby perspektywa równouprawnienia płci została włączona do wszystkich strategii politycznych na wszystkich szczeblach i na wszystkich etapach przez podmioty zwykle zaangażowane w opracowywanie tych strategii.

Dlatego też konieczne jest przyjęcie i stosowanie w ramach polityki wspólnotowej podlegającej kompetencji komisji i delegacji parlamentarnych, strategii zintegrowanego podejścia do równouprawnienia kobiet i mężczyzn obejmującej konkretne cele.

**– Zalecenie do drugiego czytania: Eluned Morgan (A6-0216/2009)**

**Richard Corbett (PSE), na piśmie.** – Dzięki tym przepisom setki tysięcy moich wyborców z regionu Yorkshire i Humberside będzie mogło płacić mniejsze rachunki za gaz i prąd. Środki te pozwolą zwiększyć energooszczędność i zarazem zmniejszyć koszty.

Chociaż nie udało się jeszcze uzyskać skutecznego rozdziału, przepisy te przybliżą nas do sieci, w której spółki nie będą mogły jednocześnie posiadać urządzeń do generowania i jej przesyłu, co pozwalało im zawyżać ceny. W szczególności cieszy mnie to, że odbiorcy będą również mieli prawo do nieodpłatnej zmiany dostawcy gazu i energii elektrycznej w ciągu trzech tygodni oraz prawo do rekompensat w przypadku nieścisłego lub opóźnionego rozliczenia. Ponadto wprowadzone zostaną energooszczędne inteligentne liczniki.

Nowe przepisy to swoista deklaracja praw odbiorców gazu i energii elektrycznej. Zbyt długo spółki zmuszały konsumentów do przepłacania za gaz i energię. Dla moich wyborców wymiernymi korzyściami związanymi z wprowadzeniem tych przepisów będą niższe rachunki.

**Teresa Riera Madurell (PSE), na piśmie.** – (ES) Jako hiszpańska delegacja socjalistyczna opowiadamy się za modelem rozdziału własności przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo, zarówno w sektorze gazu, jak i energii elektrycznej. Uważamy, że rozdzielenie dostawców/producentów od operatorów systemu przesyłowego da europejskim odbiorcom prawdziwy wybór oraz pomoże stymulować inwestycje, które są tak potrzebne w tym sektorze. Dzięki temu energia elektryczna będzie mogła bez zakłóceń docierać na całe terytorium UE. Jednakże głosowałam za przyjęciem pakietu dotyczącego wewnętrznego rynku gazu i energii elektrycznej, ponieważ:

- 1) interesy konsumentów były centralnym elementem przeglądu pakietu legislacyjnego;
- 2) wprowadziliśmy pojęcie ubóstwa energetycznego i wezwaliśmy państwa członkowskie, by w krajowych planach działań w zakresie energii przewidywały środki zmniejszające ubóstwo energetyczne, a także by zapewniły niezbędne dostawy energii elektrycznej dla najbardziej wrażliwych odbiorców i zakazały ich odłączanie w sytuacjach krytycznych; oraz
- 3) dzięki postępowaniom antymonopolowym prowadzonym przez Dyрекję Generalną ds. Konkurencji rozdział własności w ciągu najbliższych kilku lat stanie się faktem, położyliśmy nacisk na rozwój instytucjonalny, wzmocnienie kompetencji nowej agencji europejskiej i niezależność krajowych organów regulacyjnych.

**Gary Titley (PSE), na piśmie.** – Największą porażką jednolitego rynku jest brak utworzenia jednolitego rynku energii elektrycznej. Krajowa polityka energetyczna zaprowadziła Europę w ślepy zaułek. Jesteśmy w ogromnym stopniu uzależnieni od drogich importowanych paliw kopalnych. Nie mamy ani europejskiej sieci energetycznej, ani strategicznej polityki magazynowania energii. Sprawy najpilniejsze to dywersyfikacja dostaw energii, ograniczenie jej zużycia, promowanie źródeł energii niskoemisyjnej oraz stworzenie stabilnego i konkurencyjnego rynku wewnętrznego.

Dlatego też popieram przyjęcie tych sprawozdań, chociaż obawiam się, że dążenie do kompromisu, który będzie możliwy do przyjęcia dla wszystkich, może negatywnie wpłynąć na skuteczność tych przepisów, w związku z czym konieczne jest sprawne monitorowanie ich wdrażania.

Popieram przepisy zwiększające prawa konsumenta i cieszę się, że uznano problem ubóstwa energetycznego za poważny problem społeczny.

Nadal niepokoi mnie niewiązący charakter europejskiej Agencji ds. Współpracy Organów Regulacji Energetyki. Bezpieczeństwo jednolitego rynku energetycznego może zapewnić jedynie działanie europejskiego regulatora posiadającego realne uprawnienia.



Pragnę pogratulować Parlamentowi tego, iż zdołał skłonić państwa członkowskie do pójścia dalej niż pierwotnie zamierzały. To kolejny przykład potwierdzający, że Parlament gwarantuje zwycięstwo wspólnej sprawy europejskiej nad interesami narodowymi i protekcjonizmem.

**– Zalecenie do drugiego czytania: Giles Chichester (A6-0235/2009)**

**Luís Queiró (PPE-DE), na piśmie.** – (PT) Trzeci pakiet energetyczny ma służyć stopniowemu rozwojowi rynku energii, który jak dotąd opierał się na systemie monopolistycznym. Warunkiem postępu w kierunku liberalizacji jest prawdziwa i trwała konkurencja. Podkreśla to rolę Agencji ds. Współpracy Organów Regulacji Energetyki posiadającej wyraźnie niezależne kompetencje.

Głównym celem Agencji będzie wspieranie organów regulacyjnych w wykonywaniu na poziomie wspólnotowym zadań regulacyjnych, które wykonują one w państwach członkowskich, oraz – w razie potrzeby – koordynacja działań tych organów. Agencja ma również nadzorować rynki wewnętrzne energii elektrycznej i gazu ziemnego, przyczyniając się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego.

Pragnę podkreślić decydującą rolę Agencji w przyszłej polityce energetycznej w Europie – chcemy, by ją charakteryzowały konkurencyjne i zróżnicowane warunki, zdecydowane odejście od monopolu oraz zwiększone bezpieczeństwo i lepsza skuteczność, z korzyścią dla konsumentów.

Oto powody, dla których głosowałem za przyjęciem sprawozdania.

**– Zalecenie do drugiego czytania: Alejo Vidal-Quadras (A6-0213/2009)**

**Carlos Coelho (PPE-DE), na piśmie.** – (PT) Jestem zadowolony z przyjęcia tego sprawozdania, które stanowi integralną część przyjętego dziś pakietu energetycznego, ponieważ w mojej opinii stanowi ono kolejny ważny krok ku poprawie jakości życia obywateli europejskich.

Możliwość ustanowienia lepszych wzajemnych połączeń między sieciami energetycznymi oraz istnienie silnych i kompetentnych organów regulacyjnych zapewniających przejrzystość rynku i dbających o współpracę międzynarodową to bardzo ważne czynniki determinujące uczciwe i konkurencyjne usługi dla użytkowników końcowych.

Podział odpowiedzialności oraz współpraca między państwami członkowskimi na rynkach energii elektrycznej i gazu ziemnego to podwaliny prawdziwego europejskiego rynku energii, który powinien być sprawiedliwy, dynamiczny i trwały.

**– Zalecenie do drugiego czytania: Antonio Mussa (A6-0238/2009)**

**Nils Lundgren (IND/DEM), na piśmie.** – (SV) Całym sercem popieram ideę otwarcia wewnętrznego rynku gazu dla konkurencji. Jednakże błędne jest zakładanie, że państwa członkowskie powinny podjąć konkretne środki na rzecz szerszego stosowania biogazu oraz gazu z biomasy. Taka decyzja leży w gestii każdego państwa członkowskiego. Stąd też głosowałem przeciwko wnioskowi przedłożonemu przez komisję.

**Luís Queiró (PPE-DE), na piśmie.** – (PT) Trzeci pakiet energetyczny wypełnia wiele luk strukturalnych z przeszłości. Nie możemy zapominać ani o dyskryminacji nowych dostawców energii, ani o braku przejrzystości cenowej oraz w zakresie wyboru dostawcy. Pakiet ten daje wreszcie nadzieję na zakończenie procedury liberalizacji wewnętrznego rynku energii w UE.

Przyjęcie trzeciego pakietu, a w szczególności przedmiotowego wniosku, zbliży nas ku bardziej konkurencyjnym, zrównoważonym i bezpieczniejszym rynkom energii.

Oczekuje się, że z uwagi na osiągnięte porozumienie obejmujące kwestie rozdziału własności oraz niezależności krajowych organów regulacyjnych, jak również warunki uściślenia kompetencji władz krajowych, Agencji ds. Współpracy Organów Regulacji Energetyki oraz europejskiej sieci operatorów systemów przesyłowych, w centrum uwagi podczas procesu otwarcia rynków znajdą się prawa konsumenta.

Głosowałem za przyjęciem tego sprawozdania mając nadzieję, że rynek stanie się bardziej przejrzysty dla konsumentów, którzy uzyskają dostęp do szczegółowych informacji, jak również możliwość nieodpłatnej zmiany dostawcy energii.

**– Sprawozdanie: Dragos Florin David (A6-0136/2009)**

**Alessandro Battilocchio (PSE)**, *na piśmie*. – (IT) Głosuję za przyjęciem sprawozdania pana posła Davida w sprawie rozwiązań interoperacyjnych dla europejskich administracji publicznych (ISA), którego celem jest wspieranie współpracy między europejskimi administracjami publicznymi.

Program służy poprawie wydajności i skuteczności elektronicznych, interaktywnych kontaktów transgranicznych i międzysektorowych administracji europejskich, umożliwiając im świadczenie elektronicznych usług publicznych pomocnych w prowadzeniu działalności oraz w wykonywaniu polityki europejskiej na rzecz obywateli i biznesu. Pomoże to ugruntować swobodne, nieskrępowane przemieszczanie się, zakładanie działalności gospodarczej oraz zatrudnianie obywateli państw członkowskich, co z kolei posłuży zapewnieniu lepszych, wydajniejszych i łatwiej dostępnych usług dla obywateli oraz administracji publicznej.

Uważam, że powinno się wspierać współpracę międzynarodową, stąd też program ISA powinien być otwarty również dla udziału państw Europejskiego Obszaru Gospodarczego i państw kandydujących. Zgadzam się też, że należy wspierać współpracę z państwami trzecimi i organizacjami oraz organami międzynarodowymi.

Udział państw kandydujących w programie ISA to bardzo ważny etap przygotowań ich administracji publicznej na zadania i metody pracy wynikające z członkostwa w UE. Uważam, że powinno się dogłębnie przeanalizować możliwość użycia funduszy przedakcesyjnych na ten cel.

**– Zalecenie do drugiego czytania: Eluned Morgan (A6-0216/2009), Giles Chichester (A6-0235/2009), Alejo Vidal-Quadras (A6-0213/2009), Antonio Mussa (A6-0238/2009), Atanas Papanizov (A6-0238/2009)**

**Mary Lou McDonald (GUE/NGL)**, *na piśmie*. – Nie mogłam poprzeć dzisiejszych sprawozdań, gdyż w istocie jestem przeciwna dążeniom Komisji Europejskiej do liberalizacji rynków energii elektrycznej i gazu.

Nasze doświadczenia w Irlandii okazały, że liberalizacja i będąca jej następstwem prywatyzacja nie przyniosły rozwiązań żadnych problemów w sektorze energii.

W ciągu ostatnich kilku lat ceny energii w Irlandii wzrosły, co najmocniej uderzyło w zwyczajne rodziny i pracowników. Dążenie UE do liberalizacji kluczowych sektorów gospodarki podczas recesji ma w tej chwili mniej bez sensu niż kiedykolwiek. Komisja i UE muszą wreszcie dojrzeć do tego, by zatrzymać wciąż tę samą, zawodną politykę neoliberalną.

Żałuję, że pakiet energetyczny zyskał dziś tak duże poparcie wśród posłów.

**– Sprawozdanie: Leopold Józef Rutowicz (A6-0137/2009)**

**Alessandro Battilocchio (PSE)**, *na piśmie*. – (IT) Głosowałem za przyjęciem sprawozdania.

Następstwa stosowania pestycydów dla zdrowia i środowiska były już przedmiotem debaty na szczelbu europejskim, a Parlament Europejski przyjął dyrektywy w sprawie dopuszczenia i sprzedaży pestycydów.

Środek ten określa podstawowe wymagania bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, które muszą spełniać maszyny do stosowania pestycydów wprowadzone na rynek wewnętrzny, aby można było swobodnie nimi obracać na terytorium Wspólnoty. Oprócz ochrony konsumentów prawodawstwo ma na celu ochronę zdrowia i bezpieczeństwa pracowników.

Koszty poniesione przez producentów niewątpliwie odbiją się na użytkownikach poprzez podwyżki cen. Jednak konsekwentna coroczna redukcja zużycia pestycydów pozwoli użytkownikom na oszczędności, które zrównoważą jakiegokolwiek podwyżki cen.

Proponowana dyrektywa realizuje cel polegający na zagwarantowaniu wspólnego poziomu ochrony środowiska, jednocześnie unikając niespoistych ram legislacyjnych na szczelbu wspólnotowym, co groziłoby wygórowanymi kosztami dla przedsiębiorstw, które zamierzają prowadzić działalność poza granicami swojego kraju.

**Janelly Fourtou i Andreas Schwab (PPE-DE)**, *na piśmie*. – W kontekście zmiany dyrektywy 2006/42/WE z 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn, w odniesieniu do maszyn do stosowania pestycydów pragniemy podkreślić, że od czasu przyjęcia dyrektywy w sprawie maszyn w 2006 roku nalegamy, by Komisja Europejska przeprowadziła przegląd dyrektywy w sprawie traktorów celem zapewnienia spójnego podejścia. Naszym

zdaniem traktory nie mieszczą się w definicji maszyn zawartej w dyrektywie w sprawie maszyn. Istniejącą dyrektywę w sprawie traktorów można by i powinno się zastąpić mniej złożoną regulacją.

**Rovana Plumb (PSE), na piśmie.** – (RO) Powszechnie wiadomo, że używanie pestycydów stanowi zagrożenie zarówno dla zdrowia człowieka, jaki i środowiska. Celem strategii tematycznej w sprawie zrównoważonego stosowania pestycydów jest zmniejszenie ryzyka dla zdrowia człowieka oraz środowiska w związku z używaniem pestycydów.

Harmonizacja wymagań ochrony środowiska oraz procedur zapewnienia zgodności dla maszyn do stosowania pestycydów to zasadnicze warunki zapewnienia takiego samego poziomu ochrony środowiska na całym obszarze UE, lecz także uczciwej konkurencji między producentami, jak również usprawnienia swobodnego obiegu tych produktów w obrębie Wspólnoty

Prawidłowy projekt i konstrukcja maszyny odgrywa istotną rolę w ograniczaniu szkodliwych skutków pestycydów na zdrowie człowieka i środowisko. Przyjmując, że przeciętny okres eksploatacji opryskiwacza do pestycydów wynosi 12–15 lat, można oszacować, że każdego roku we Wspólnocie zakupuje się od 125 000 do 250 000 nowych opryskiwaczy. Dzięki wyższej sprawności, opryskiwacze spełniające nowe warunki środowiskowe zużywają mniej pestycydów, co pozwala oszczędzać czas wymagany na przygotowanie mieszanki, napełnienie urządzenia, opryskiwanie i czyszczenie urządzeń, nie wspominając o oszczędnościach dla użytkowników, które równoważą podwyżki cen niektórych rodzajów maszyn opryskowych.

I dlatego oddałam głos za przyjęciem sprawozdania.

**Andrzej Jan Szejna (PSE), na piśmie.** – (PL) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego w sprawie maszyn do stosowania pestycydów zmieniająca dyrektywę 2006/42/WE z dnia 17 maja 2006 roku w sprawie maszyn wprowadza bardzo istotną poprawę przepisów prawnych.

Ma ona za zadanie ujednolicienie standardów dotyczących ochrony środowiska i zdrowia ludzkiego w Unii Europejskiej. Równocześnie ujednolicienie przepisów umożliwi równy przepływ maszyn, a co za tym idzie zwiększy konkurencyjność na rynku europejskim.

Dyrektywa nakładać będzie na państwa członkowskie wymóg regularnej kontroli stosowanego profesjonalnie sprzętu do stosowania pestycydów, a także wymóg stworzenia systemu regularnej konserwacji i okresowej kontroli sprzętu. W rezultacie ww. dyrektywa zredukuje stosowanie pestycydów (dzięki czemu zmniejszy się ich ujemny wpływ na środowisko) oraz pozytywnie wpłynie na zdrowie konsumentów i obywateli mających bezpośrednią styczność z pestycydami podczas pracy.

#### – Sprawozdanie: Ivo Belet (A6-0218/2009)

**Šarūnas Birutis (ALDE), na piśmie.** (LT) W sytuacji, gdy prawie 25% łącznych emisji CO<sub>2</sub> jest wytwarzane przez transport drogowy, głównym zadaniem UE staje się zmniejszenie energochłonności pojazdów i emisji dwutlenku węgla do atmosfery. Opony odpowiadają za 20 do 30% łącznego zużycia paliwa przez pojazdy, toteż większa zgodność opon z zasadami zrównoważonego rozwoju powinna być zatem postrzegana jako część zintegrowanego podejścia do obniżenia zużycia paliwa oraz emisji zanieczyszczeń w transporcie drogowym. W liście ukierunkowanych działań zawartej w planie działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii, w którym podkreślono możliwość zmniejszenia całkowitego zużycia energii o 20% do 2020 roku, za potencjalny sposób osiągnięcia tego celu uznano również oznakowanie opon.

**Carlos Coelho (PPE-DE), na piśmie.** – (PT) Z zadowoleniem przyjmuję to sprawozdanie i żywię przekonanie, że jest to kolejny instrument służący polepszeniu informacji dla konsumentów, który przyczynia się tym samym do zwiększenia przejrzystości rynku, umożliwiając świadomy wybór produktów na podstawie rzetelnych informacji i podstawowych standardów znajdujących uzasadnienie naukowe i technologiczne.

Moim zdaniem to sprawozdanie jest kolejnym krokiem naprzód ku Europie zrównoważonej w kategoriach energii, gdzie konsumenci mogą wybierać opony, które obniżają zużycie paliwa przez ich pojazdy.

Co więcej, możliwość wyboru opon według konkretnego osiągu jest kolejnym narzędziem wzmacniającym ochronę konsumenta i umożliwiającym wyposażenie pojazdów odpowiednio do stylu jazdy oraz warunków środowiska, w jakim są użytkowane.

Zwracam również uwagę na walor pozytywnej i zorientowanej technologicznie konkurencji, jaką stwarza ten system na rynku producentów opon. Daje on konsumentowi możliwość obiektywnego porównania

różnych marek ogumienia pod względem postępu technologicznego, oraz wyraźnego zrozumienia parametrów.

**Edite Estrela (PSE), na piśmie.** – (PT) Głosowałam za przyjęciem rezolucji w sprawie oznakowania opon pod kątem efektywności paliwowej. W sytuacji, gdy prawie 25% łącznych emisji CO<sub>2</sub> jest powstaje w transporcie drogowym, zmniejszenie energochłonności pojazdów staje się głównym wyzwaniem dla UE.

Utworzenie systemu oznakowania, który zapewni dostęp m.in. do standardowych informacji na temat efektywności paliwowej i przyczepności do nawierzchni, pozwoli konsumentom i użytkownikom końcowym dokonywać świadomego wyboru podczas zakupu opon.

Opony odpowiadają za 20 do 30% łącznego zużycia paliwa przez pojazdy, a zatem większa zgodność opon z zasadami zrównoważonego rozwoju powinna być postrzegana jako część zintegrowanego podejścia do obniżenia zużycia paliwa, a wskutek tego niższych emisji dwutlenku węgla do atmosfery.

**Astrid Lulling (PPE-DE), na piśmie** – (FR) Przedmiotowe sprawozdanie stanowi racjonalny kompromis umożliwiający użytkownikom końcowym podjęcie świadomej decyzji podczas zakupu opon, zwłaszcza pod względem ich efektywności paliwowej i przyczepności na mokrej nawierzchni i zewnętrznego hałasu toczenia.

Cieszy mnie większa elastyczność, jeżeli chodzi o datę wejścia w życie tej regulacji, gdyż w ten sposób producenci zyskują pole do manewru, by zapobiec niszczeniu istniejących zapasów opon. A takie działanie byłby sprzeczne z ustanowionymi celami w dziedzinie ochrony środowiska.

Najbardziej wrażliwe punkty, jeżeli chodzi o opony, to bez wątpienia obowiązkowe wytłoczenia wklęsłe lub wypukłe na każdej ścianie bocznej opony, dotyczące wydajności energetycznej, indeksu przyczepności na mokrej nawierzchni i emisji hałasu. Taki wymóg zmusza producentów opon do zmiany całych zakresów form do tłoczeń po niebotycznych kosztach. Uważam, że taki wymóg zagraża całej branży oponiarskiej, która i tak została mocno dotknięta skutkami kryzysu gospodarczego.

**Nils Lundgren (IND/DEM), na piśmie.** – (SV) Istnieją dobre powody ku temu, by zabiegać o zwiększoną efektywność energetyczną i niższe emisje naszych samochodów. Jednak zharmonizowany system oznakowania opon w UE jest problematyczny. Dotychczasowe doświadczenia z oznakowaniem nakazują rozważenie.

Weźmy przykładowo oznakowanie artykułów gospodarstwa domowego. Niechęć przemysłu do ciągłego podwyższania wymagań dla niektórych klas oznakowania efektywności energetycznej, np. dla lodówek, doprowadziła do systemu oznakowania, który jest beznadziejnie zagmatwany i nieczytelny. Coś, co zgodnie z nadziejami miało zachęcić do systematycznego rozwoju oraz zapewnienia konsumentom jakże potrzebnych wskazówek, zamiast tego przyczyniło się do powstrzymania rozwoju coraz lepszych produktów i utrudniło klientom dokonywanie właściwego wyboru.

Wierzę, że UE może odgrywać istotną rolę w procesie zmniejszania wpływu samochodów na środowisko. Jednak inaczej niż Komisja Europejska i komisja parlamentarna, opowiadam się raczej za podwyższeniem minimalnych wymogów dla tych producentów opon, którzy chcą sprzedawać swoje produkty na rynku wewnętrznym, aniżeli za forsowaniem szczegółowych regulacji. Politycy unijni powinni tworzyć zrównoważone i korzystne ramy dla społeczeństwa i przedsiębiorstw, a nie zajmować się kontrolowaniem każdego szczegółu. Ponieważ ani Komisja Europejska, ani właściwa komisja parlamentarna nie podzielają mojej opinii, postanowiłem zagłosować przeciwko sprawozdaniu.

**Gary Titley (PSE), na piśmie.** – Sprawozdanie to jest nieodzownym uzupełnieniem homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego zatwierdzonej w bieżącym roku, która dotyczyła głównie norm ochrony środowiska i bezpieczeństwa opon.

Potrzebujemy opon bezpieczniejszych, bardziej efektywnych pod względem zużycia paliwa i cichszych. Hałas ruchu drogowego, gdzie ważnym czynnikiem jest hałas powodowany przez opony to jeden z głównych czynników szkodliwie wpływających na stan zdrowia. Zmniejszenie zużycia paliwa to wielka korzyść dla konsumenta w czasie wymagającym zaciskania pasa, ale oznacza również niższe emisje CO<sub>2</sub> oraz przyczynia się do osiągnięcia ambitnych celów UE związanych z spowolnieniem zmian klimatu.

Dzięki odpowiedniemu oznakowaniu konsumenci będą mogli dokonać świadomego wyboru podczas zakupu opon, jak również całego samochodu.

Musimy jednak monitorować skuteczność oznakowania. Należy dopilnować, by konsumenci je w pełni zrozumieli, gdyż inaczej całe przedsięwzięcie na nic się zda.

**– Sprawozdanie: Adina-Ioana Vălean (A6-0138/2009)**

**Šarūnas Birutis (ALDE), na piśmie.** – (LT) Zgadzam się z tym, że ceny połączeń głosowych powinny pozostać regulowane. Po przyjęciu rozporządzenia (WE) nr 717/2007 nie doszło do wyraźnego spadku cen za połączenia międzysieciowe, lecz utrzymały się one w górnym pułapie limitu określonego rozporządzeniem.

Sądzę, że powinno się rozszerzyć zakres zastosowania rozporządzenia, by włączyć usługi SMS. Na skutek nadmiernie wysokich cen, które muszą płacić konsumenci wydaje się, że niestety w obecnym czasie regulacja cen usług hurtowych i detalicznych SMS jest konieczna, dlatego głosuję za przyjęciem rozporządzenia.

**Carlos Coelho (PPE-DE), na piśmie.** – (PT) Zasadniczo nie zgadzam się na interwencję prawodawcy na rynku i ustalanie cen. Sądzę, że rynek sam powinien dyktować ceny zgodnie z podstawowymi zasadami zdrowej konkurencji.

Dokładnie tego brakuje, jeśli chodzi o roaming, co uzasadnia interwencję Parlamentu Europejskiego w ustalanie maksymalnych limitów cenowych, poniżej których operatorzy muszą obecnie ze sobą konkurować. Głosowałem za rozporządzeniem nie ograniczonym wyłącznie do połączeń przychodzących i wychodzących, lecz obejmującym także usługi SMS i przekazywania danych w roamingu.

UE promująca swobodę przemieszczania się swoich obywateli nie jest spójna z regułami rynku, których zastosowanie ustaje się lub podlega ograniczeniu po przekroczeniu granicy.

W chwili obecnej przeważająca większość ludzi dość niechętnie korzysta z telefonów komórkowych podczas pobytu za granicą, ponieważ obawiają się wysokich rachunków za roaming. Głosowałem za przyjęciem rozporządzenia mającego zapewnić niższe opłaty dla klientów usług roamingu oraz ugruntować zasady przejrzystości cenowej.

Jest to konkretny przykład oddziaływania UE na nasze życie codzienne. Odtąd wracając z wakacji lub zagranicznej podróży służbowej obywatele europejscy będą pamiętać, że niższe rachunki telefonii ruchomej zawdzięczają UE.

**Konstantinos Droutsas (GUE/NGL), na piśmie.** – (EL) UE propaguje szybsze przekształcenia kapitalistyczne w sferze usług telekomunikacji ruchomej, rozszerzając zakres zastosowania przedmiotowego rozporządzenia na wszystkie usługi świadczone przez spółki telefonii ruchomej..

Dyrektywa umacnia pozycję monopolu europejskich względem międzynarodowej konkurencji. Przedłuża okres obowiązywania rozporządzenia w celu ułatwienia przejęć i połączeń spółek, zabezpieczając większe zyski kapitału.

Stosowanie dyrektywy umacnia spółki o pozycji monopolistów. Rzekomy górny limit stawek roamingowych jest obchodzony poprzez stosowanie minimalnych okresów rozliczeniowych; w ten sposób zwiększa się cena świadczonych usług oraz zysk spółki, co przyznają kompetentne instytucje audytorskie. Planowany rozdział usług telefonii ruchomej, m.in. SMS i wiadomości głosowej na hurtowe i pozostałe nie przyniesie korzyści dla konsumentów, lecz jeszcze bardziej zwiększy zyski kapitału.

Ostro sprzeciwiamy się liberalizacji i prywatyzacji rynku telekomunikacji, gdyż doprowadzi to do upadku standardów usług oraz odsprzedaży aktywów szeregowych pracowników. Apelujemy, by pracownicy wyrazili swój generalny sprzeciw wobec UE i jej polityki na szkodę obywateli oraz wzywamy do zmiany układu sił na szczeblu politycznym w nadchodzących wyborach.

**Nils Lundgren (IND/DEM), na piśmie.** – (SV) Komisja chce rozszerzenia zakresu zastosowania obecnego rozporządzenia dotyczącego roamingu na usługi wiadomości głosowej, SMS i przekazywania danych w roamingu. Parlament Europejski zaleca bardziej zawężony zakres rozporządzenia i nadmienia, że regulacja cenowa winna mieć charakter tymczasowy, a w dłuższej perspektywie to rynek powinien wyeliminować wysokie opłaty za roaming. W głosowaniu poparłem stanowisko Parlamentu Europejskiego, gdyż jest ono nacechowane nieco większym liberalizmem rynkowym aniżeli wniosek Komisji. Zagłosowałem przeciwko rezolucji legislacyjnej, gdyż regulacja cenowa w dłuższej perspektywie *de facto* podąży w złym kierunku.

**Andreas Mölzer (NI), na piśmie.** – (DE) Telefony komórkowe stały się częścią codziennego życia, a większość ludzi nigdzie się bez nich nie rusza. Kwestia, czy służą one do celów zawodowych czy prywatnych, ma

znaczenie drugorzędne. W każdym razie wszystkie formy komunikacji – czy to połączenia telefoniczne, wiadomości tekstowe czy multimedialne, komunikatory internetowe, czy też surfowanie w sieci – generują koszty, którymi operatorzy obciążają klientów.

Wydaje się zrozumiałe, że owe koszty są wyższe w obcej sieci – nie w sieci wewnętrznej operatora – lecz od czasu nastania międzynarodowej telefonii ruchomej co i rusz mamy do czynienia ze skrajnymi nadużyciami w zakresie kosztów roamingu.

Niekiedy konsumenci muszą godzić się na skandalicznie wysokie rachunki nie poparte żadną ogólnie przyjętą kalkulacją. Poprzez tę inicjatywę, która nie tylko ułatwia indywidualnym obywatelom poruszanie się w gąszczu taryf, lecz także ujednolica koszty, Unia wreszcie robi coś z korzyścią dla własnych obywateli. Oto powód, dla którego oddałem głos za przyjęciem sprawozdania.

**Rovana Plumb (PSE), na piśmie.** – (RO) Głosowałam za przyjęciem sprawozdania, ponieważ nowe rozporządzenie wprowadza mechanizmy prewencyjne oraz mechanizmy gwarantujące przejrzystość cen za usługi przekazywania danych w roamingu, co służy lepszemu zrozumieniu stosowanych metod naliczania opłat oraz daje możliwość kontroli kosztów – pozwala uniknąć szoku związanego z wysokim rachunkiem.

Ustalenie limitów dla roamingu usług głosowych i SMS, przyjęcie środków gwarantujących przejrzystość, jak również wprowadzenie mechanizmów prewencyjnych dotyczących taryf hurtowych za usługi przekazywania danych wciąż pozostawia operatorom wystarczającą swobodę, by mogli konkurować na rynku i różnicować oferty w narzuconych granicach. W rezultacie małe przedsiębiorstwa dostają możliwość konkurowania z wygórowanymi taryfami hurtowymi największych operatorów.

Obecne metody naliczania opłat stosowane do połączeń głosowych w roamingu na podstawie impulsów wynoszących 60 sekund wiążą się z ukrytym kosztem dla klientów w porównaniu do rachunku Eurotariff za usługi roamingu – o ok. 24% wyższym dla połączeń wychodzących i ok. 19% wyższym dla połączeń przychodzących.

Rozporządzenie musi oferować wystarczający poziom ochrony konsumentów, umożliwiając im wygodne korzystanie z usług przekazywania danych w roamingu w sposób wolny od niedorzecznych obciążeń względem operatorów telekomunikacyjnych.

**Luís Queiró (PPE-DE), na piśmie.** – (PT) Dokończenie tworzenie wewnętrznego rynku jest jednym z najważniejszych celów UE, dlatego istotne są nasze wysiłki w celu uzyskania jak najlepszych warunków konkurencji w różnych sektorach gospodarki. Globalizacja handlu, biznesu i komunikacji to część tego procesu. W rezultacie przedstawione sprawozdanie w sprawie rynku łączności ruchomej ma kluczowe znaczenie.

Wynik w postaci porozumienia już podczas pierwszego czytania oznacza zwycięstwo Parlamentu. Rozporządzenie będzie mogło wejść w życie w lipcu 2009 roku. Sprawozdanie nie tylko określa warunki zwiększonej przejrzystości i ochrony konsumenta, lecz także warunki konkurencji – uczciwej i przejrzystej – dla wszystkich, od operatorów po klientów.

Dlatego głosowałem za przyjęciem tego sprawozdania.

**Olle Schmidt (ALDE), na piśmie.** – (SV) Postanowiłem dziś wstrzymać się od głosowania nad rozporządzeniem Roaming II, które zakłada regulację cen zagranicznych usług telefonii ruchomej. Wniosek, który jest kompromisem wypracowanym przez wielkie grupy, jest pełen dobrych pomysłów, np. lepsze informacje dla klientów, aby mogli uniknąć ogromnych rachunków za telefon po pobycie za granicą.

Powód, dla którego wstrzymałem się od głosu, nie jest skomplikowany. Nie uważam, że politycy w UE powinni ustalać ceny na wolnym rynku. Cały sens gospodarki rynkowej polega na dyktowaniu cen popytem, a nie poczuciem sprawiedliwości polityków z Brukseli. Obecnie mamy już regulację cenową w wyniku rozporządzenia Roaming I. W rezultacie operatorzy trzymają się blisko maksymalnego pułapu cenowego, co nie przynosi korzyści konsumentom.

Zadaniem naszym – polityków – jest zapewnienie zdrowej konkurencji na rynku wewnętrznym. Zgadzam się, że nie dotyczy to usług roamingu, lecz zamiast regulacji cenowych w sowieckim stylu należało raczej przyjąć środki promujące konkurencyjność, np. zakazanie wielkim operatorom wykorzystywania dyskryminacji cenowej wobec mniejszych operatorów chcących dostępu do obcych sieci.

**Andrzej Jan Szejna (PSE), na piśmie.** – (PL) Wysokie ceny roamingu we Wspólnocie Europejskiej to problem, który zarówno utrudnia proces integracji europejskiej, jak i ogranicza swobodę przemieszczania się obywateli w Unii Europejskiej.

Podczas dzisiejszych głosowań poparłem projekt rezolucji legislacyjnej Parlamentu Europejskiego w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 717/2007 oraz dyrektywy 2002/21/WE, która od pierwszego lipca 2009 będzie stopniowo do 2011 roku zmniejszać maksymalny koszt korzystania z roamingu wewnątrz WE.

Maksymalne ceny za połączenia wychodzące i przychodzące będą obniżać się corocznie o 4 centy i w efekcie końcowym, tj. w roku 2011, będą równe odpowiednio 0,35 i 0,11 euro za minutę. Ponadto już od 1 lipca 2009 roku operatorzy muszą stosować naliczanie sekundowe, a wysyłanie wiadomości tekstowych nie będzie droższe niż 0,11 euro. Koszt przesyłania danych również będzie obniżany, aż do 0,50 euro za megabajt w roku 2011.

Zdecydowanie popieram sprawozdanie. Jest to kolejny krok w kierunku Europy socjalnej, w której na pierwszym miejscu stoi człowiek, jego wolność, swoboda i poprawa standardu życia.

**– Sprawozdanie: Renate Weber (A6-0247/2009)**

**Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (PSE), na piśmie.** – (PL) Dyrektywy trzecia i szósta (78/855/EWG, 82/891/EWG) dotyczące krajowego łączenia się i podziałów spółek akcyjnych, zawierają obecnie szereg szczegółowych wymogów co do sprawozdawczości, które spółki zaangażowane w łączenie lub podział muszą spełniać. Z tym wiążą się znaczne koszty. Przewidziane w dyrektywach środki związane z informowaniem akcjonariuszy zostały określone 30 lat temu i nie uwzględniają dzisiejszych możliwości technologicznych. Generuje to niepotrzebne koszty ponoszone przez spółki.

W tym kontekście należy z zadowoleniem przyjąć wniosek Komisji w sprawie zmniejszenia obciążeń administracyjnych w odniesieniu do wymogów dotyczących sprawozdawczości i dokumentacji w przypadku połączeń i podziałów.

Na szczególne poparcie zasługują wysiłki mające na celu dostosowanie w najszerszym możliwym stopniu – przepisów obu dyrektyw w zakresie: wyeliminowania powielania wymogów dotyczących sprawozdań ekspertów, ujawniania projektu warunków łączenia czy dostosowania przepisów dotyczących ochrony wierzycieli zawartych w dyrektywach trzeciej i szóstej, do przepisów drugiej dyrektywy.

Uzasadnione wydaje się także wprowadzenie obowiązku publikacji kompletnych informacji o spółkach na ich stronach internetowych oraz umieszczania linku do nich – na centralnej platformie cyfrowej, która ma zostać wkrótce ostatecznie zatwierdzona przez Komisję. Wymóg ten przyczyni się bez wątpienia do wzrostu przejrzystości, przy dodatkowym obowiązku stałej aktualizacji publikowanych danych. Zaproponowane powyżej rozwiązania mają na celu ułatwienie europejskim spółkom codziennego funkcjonowania. Rzeczywiste zmniejszenie administracyjnych obciążeń będzie zależało jednak od sposobu wdrożenia ich przez państwa członkowskie, spółki i samych akcjonariuszy.

**– Przejściowa umowa handlowa z Turkmenistanem (B6-0150/2009)**

**Richard James Ashworth (PPE-DE), na piśmie.** – Brytyjscy konserwatyści nie byli w stanie zatwierdzić budżetu europejskiego na 2007 rok, sekcji Rady Europejskiej. 14. rok z rzędu Europejski Trybunał Obrachunkowy potrafił wydać jedynie kwalifikowane poświadczenie wiarygodności rozliczeń Unii Europejskiej. Według uwag audytorów około 80% transakcji UE wykonują agencje pracujące w państwach członkowskich w ramach umów o wspólne zarządzanie. Audytorzy niezmiennie donoszą, że poziomy kontroli i nadzoru nad wykorzystaniem funduszy UE w państwach członkowskich są niewystarczające. Aby temu zaradzić, w 2006 roku Rada zawarła porozumienie międzyinstytucjonalne, na mocy którego państwa członkowskie zobowiązały się poświadczać te transakcje, za które ponoszą odpowiedzialność. Z zaniepokojeniem stwierdzamy, że jak dotąd większość państw członkowskich nie wywiązuje się należycie ze swoich zobowiązań i dlatego też, pomimo tradycyjnej „dżentelmeńskiej umowy” między Parlamentem a Radą, nie udzielimy absolutorium do czasu wykonania przez państwa członkowskie zobowiązań zaciągniętych w ramach umowy międzyinstytucjonalnej.

**David Martin (PSE), na piśmie.** – Głosowałem za przyjęciem rezolucji, która przeświecla stosunki handlowe między UE a Turkmenistanem. Według szczegółowych sprawozdań organizacji Human Rights Watch, Amnesty International oraz Open Society Institute Turkmenistan należy do krajów o najniższych na świecie standardach poszanowania podstawowych wolności, w tym wolności prasy, wolności wyrażania przekonań

i wolności zrzeszania się. Cieszę się, że w rezolucji podkreślono, iż pomimo zadowolenia z niewielkich zmian poczynionych przez prezydenta Berdymuchammedowa, UE oczekuje znacznych postępów w dziedzinie praw człowieka w Turkmenistanie.

**– Sprawozdanie: Daniel Caspary (A6-0085/2009)**

**Glyn Ford (PSE), na piśmie.** – Pomimo uznania dla pracy sprawozdawcy, posła Caspary'ego, głosowałem przeciwko umowie przejściowej z Turkmenistanem. Kilka lat temu miałem okazję odwiedzić ten kraj wraz z delegacją Komisji Spraw Zagranicznych, kiedy to na jego czele stał Turkmenbasza, a najwyższym prawem była księga Ruhnama. Od tego czasu sytuacja uległa nieznacznej poprawie, lecz Amnesty International, obok innych organizacji pozarządowych, wciąż sygnalizuje poważne problemy i nadużycia praw człowieka w tym kraju. Sytuacja nie poprawiła się na tyle, aby mnie zadowolić i przekonać do zagłosowania za przyjęciem umowy.

**David Martin (PSE), na piśmie.** – Zagłosowałem przeciwko sprawozdaniu, w którym zabiega się o aprobatę (zgody) Parlamentu Europejskiego na zawarcie umowy między UE a Turkmenistanem. W minionym roku Parlament Europejski zażądał spełnienia pięciu elementów będących wykładnikami w sferze praw człowieka, zanim zaaprobuje zawarcie umowy. Owe elementy to: swobodny dostęp Czerwonego Krzyża do pracy w tym kraju; przywrócenie tamtejszego systemu oświaty do standardów międzynarodowych; uwolnienie wszystkich więźniów politycznych oraz więźniów sumienia; zniesienie stawianych przez rząd w podróżowaniu za granicę, a także dopuszczenie niezależnych organizacji pozarządowych oraz umożliwienie organom ONZ zbadania postępu w kraju. Jestem przekonany, że Turkmenistan nie spełnił żadnego z tych elementów, czuję się zatem głęboko rozczarowany, że udzielono zgody na zawarcie przejściowej umowy handlowej.

**Alexandru Nazare (PPE-DE), na piśmie.** – Dziękuję posłowi Caspary'emu za wykonaną w Komisji Handlu Międzynarodowego pracę nad aktem prawnym mającym poprawić stosunki UE z Turkmenistanem.

Umowy handlowe UE z tym krajem niezmienione od 20 lat wymagały uaktualnienia, zwłaszcza w czasach wielkiej niepewności finansowej na świecie.

Nowa umowa przejściowa oznacza nie tylko korzyści handlowe i gospodarcze, lecz możemy oczekiwać poprawy bezpieczeństwa w regionie pod wieloma względami: od lepszej promocji praw człowieka i demokracji po lepsze rezultaty w zwalczaniu handlu narkotykami i żywym towarem, oraz podtrzymania uczestnictwa Turkmenistanu w programie odbudowy Afganistanu oraz wsparcia działań państw członkowskich UE w tym kraju. Lepsze stosunki z Turkmenistanem to – co nie mniej ważne – kolejny krok ku wzmocnieniu bezpieczeństwa energetycznego w Europie.

Współ z moimi kolegami opowiedziałem się za przyjęciem przepisów proponowanych przez posła Caspary'ego. Następnie będziemy musieli podjąć wszelkie środki służące zapewnieniu, by ten kraj odegrał swoją rolę we wspólnym działaniu oraz osiągnięciu sukcesu.

**Andrzej Jan Szejna (PSE), na piśmie.** – (PL) Stosunki pomiędzy Wspólnotami Europejskimi i Turkmenistanem opierają się obecnie na Umowie w sprawie handlu i współpracy handlowej i gospodarczej między Wspólnotami i ZSRR z 1989 roku.

Nie ulega wątpliwości, że poziom rozwoju gospodarczego oraz przede wszystkim ochrony praw człowieka w Turkmenistanie nie jest zadowalający. Turkmenistan nie spełnił szeregu wymogów humanitarnych (między innymi nadal na jego terytorium nie zezwala się na akcje Czerwonego Krzyża).

Uważam, że parafowanie umowy przejściowej w sprawie handlu między Wspólnotą Europejską i Turkmenistanem, wyraźnie zaznaczając przy tym warunek wprowadzenia w przeciągu 5 lat zasad demokracji i zbliżenia zasad poszanowania praw człowieka do standardów Unii, będzie motywacją i znakiem dobrej woli ze strony Wspólnoty. Parafowanie umowy może mieć wpływ na poprawę warunków życia obywateli Turkmenistanu, a także na przeprowadzenie reform gospodarczych.

Podpisanie Umowy o partnerstwie i współpracy może być brane pod uwagę jedynie w przypadku widocznej poprawy w dziedzinie poszanowania zasad demokracji oraz praw człowieka.

**Charles Tannock (PPE-DE), na piśmie.** – Korzystając z okazji chcę wyjaśnić jeden z wielu powodów, dla których głosowałem za zacieśnieniem stosunków handlowych między UE a Turkmenistanem. We wspólnej polityce bezpieczeństwa energetycznego UE, która cieszy się pełnym poparciem brytyjskich konserwatystów, dostrzega się znaczenie nowych transkaspjskich rurociągów, które mają dostarczać gaz i ropę do Europy.



Te trzy transkaspjskie nitki powinny zostać w pełni zintegrowane z rurociągami korytarza południowego, m.in. Nabucco, Southstream i Whitestream. Zmniejszenie naszej zależności od dostaw energii z Rosji ma podstawowe znaczenie dla naszego bezpieczeństwa energetycznego oraz polityki zagranicznej.

Dlatego też powinniśmy czynnie zaangażować się w budowanie partnerstwa z Turkmenistanem i poprzeć umowę przejściową, która pomoże przyspieszyć reformy oraz postęp w sferze praw człowieka w tym kraju.

– **Sprawozdanie: Gunnar Hökmark (A6-0236/2009)**

**Liam Aylward (UEN), na piśmie.** – Energia jądrowa to w Europie rzeczywistość. Rzeczywistością jest również to, że w Irlandii akceptujemy prawo każdego kraju do własnego wyboru kombinacji źródeł energii, choć nie czujemy się z tym komfortowo, a fakt, że nasi sąsiedzi korzystają z energii jądrowej oznacza, że nie możemy tego ignorować.

W ostatnim tygodniu doszło do poważnego naruszenia bezpieczeństwa w elektrowni jądrowej w Sellafield, a obiekt magazynujący materiały jądrowe w Sellafield – basen B30 – to zapewne jeden z najpoważniejszych problemów w branży energetyki jądrowej w Europie. W basenie B30 znajduje się spora ilość materiałów jądrowych, których nie unieszkodliwiano w prawidłowy sposób przez całe dziesięciolecie.

Dlatego też popieram wniosek UE o utworzenie ram bezpieczeństwa jądrowego, który wzmocni niezależność krajowych organów regulacyjnych oraz zapewni wysoki poziom przejrzystości w kwestii bezpieczeństwa instalacji jądrowych.

Poparłem poprawki do sprawozdania służące dalszemu wzmocnianiu przepisów i wymogów w zakresie bezpieczeństwa. Mimo że nie posiadamy elektrowni jądrowych w Irlandii, to nasi obywatele mogą zostać dotknięci skutkami naruszenia bezpieczeństwa jądrowego w innych krajach, a UE musi zatroszczyć się o najwyższą możliwą ochronę swoich obywateli.

**Brian Crowley (UEN), na piśmie.** – (GA) Musimy zaakceptować fakt, że w Europie wytwarza się oraz będzie się wytwarzać energię jądrową. Nie czujemy się z tym w Irlandii komfortowo, ale szanujemy prawo każdego państwa do własnego wyboru źródeł energii. Dopóki w sąsiednich krajach znajdują się elektrownie jądrowe, nie możemy ignorować tej sprawy.

W ostatnim tygodniu doszło do poważnego naruszenia bezpieczeństwa. Obiekt do magazynowania odpadów jądrowych elektrowni w Sellafield, tzw. basen B30, to jeden z najpoważniejszych problemów w sektorze energetyki jądrowej w Europie. W basenie B30 jest przechowywana ogromna ilość odpadów jądrowych.

W pełni popieram wniosek dotyczący wspólnotowych ram bezpieczeństwa jądrowego zapewniających wysokie i przejrzyste standardy bezpieczeństwa elektrowni jądrowych.

Głosowałem za poprawkami służącymi wzmocnieniu wnioskowanego rozwiązania. Mimo że w Irlandii nie mamy elektrowni jądrowych, to problemy z bezpieczeństwem elektrowni jądrowych w innych krajach europejskich mogą dotknąć także ludność Irlandii. Unia Europejska powinna zadbać o pełną ochronę jądrową obywateli państw członkowskich.

**Glyn Ford (PSE), na piśmie.** – Jako osoba mająca zastrzeżenia co do długofalowego bezpieczeństwa elektrowni jądrowych, nie jestem zachwycony tym sprawozdaniem. Zgadza się, że ludzie, którzy pracują w tym sektorze, to oddani sprawie profesjonaliści. Zgadza się, że wypadków jest niewiele i zdarzają się rzadko. Ale problemem są skutki ewentualnego wypadku, zwykle bardzo dotkliwe. Nie możemy zapomnieć wypadku jądrowego na Uralu, do którego przyznał się prezydent Dmitrij Miedwiediew, wypadku na wyspie Three Mile Island, przypominającego wydarzenia z filmu *Chiński syndrom*, którego premiera miała miejsce kilka dni wcześniej, wypadku w elektrowni Tokaimura w Japonii, ani wreszcie katastrofy Czarnobyla, której skutki są odczuwalne do dziś. Najtragiczniejsze skutki dotknęły ludzi, w tym dzieci zamieszkujących w pobliżu elektrowni oraz dzieci urodzone przez rodziców, którzy tam byli.

**Luís Queiró (PPE-DE), na piśmie.** – (PT) Energia jądrowa ma do odegrania istotną rolę w przyszłości energetycznej naszych społeczeństw. Stąd też, biorąc pod uwagę plany przyszłych obiektów w Europie, ważne jest ustanowienie wspólnotowych ram bezpieczeństwa energetycznego.

Sprawozdanie posła Hökmarka gwarantuje najlepsze i najbezpieczniejsze warunki bezpieczeństwa przyszłych obiektów w Europie. Powstaną przejrzyste ramy oraz niezależne i silne krajowe organy regulacyjne, jak również system licencjonowania obiektów jądrowych, jak również system inspekcji i kontroli tych obiektów.

Przyszłe znaczenie energii jądrowej wymaga dopracowanych warunków realizacji przedsięwzięć jądrowych oraz dopracowanych warunków wymiany wymaganych informacji, aby dało się ustanowić jednolite warunki bezpieczeństwa o najwyższej jakości.

Dlatego głosowałem za przyjęciem tego sprawozdania.

**Paul Rübigen (PPE-DE)**, *na piśmie*. – (DE) Przedstawiciele Austriackiej Partii Ludowej (ÖVP) popierają utworzenie niezależnego organu nadzoru elektrowni jądrowych wyposażonego w kompetencje do wyłączenia niebezpiecznych elektrowni jądrowych z sieci.

**– Sprawozdanie: Raül Romeva i Rueda (A6-0253/2009)**

**Jan Andersson, Göran Färm, Anna Hedh, Inger Segelström i Åsa Westlund (PSE)**, *na piśmie*. – (SV) Postanowiliśmy zagłosować przeciwko sprawozdaniu dotyczącemu systemu kontroli w ramach wspólnej polityki rybołówstwa. Cieszą nas rzecz jasna wnioski o zaostrzenie środków zapewniających przestrzeganie unormowań, ale odnosimy się krytycznie do nacisku położonego na kontrolę rybołówstwa rekreacyjnego. Regulowanie rybołówstwa rekreacyjnego jest niedorzeczne, skoro to rybołówstwo przemysłowe powoduje problemy takie jak przełowienie naszych mórz.

**Pedro Guerreiro (GUE/NGL)**, *na piśmie*. – (PT) Żałujemy, że zdecydowana większość w Parlamencie odrzuciła naszą propozycję poprawki, która zgodnie z zapisami konstytucji Republiki Portugalskiej dotyczącymi suwerenności państwa, oraz w trosce o przestrzeganie tych norm – stanowiła, że ów wniosek w sprawie rozporządzenia powinien szanować a nie naruszać właściwość państw członkowskich w odniesieniu do monitorowania zasad wspólnej polityki rybołówstwa.

Żałujemy, że zdecydowana większość w Parlamencie odrzuciła nasze propozycje poprawek, które powstrzymałyby Komisję Europejską przed samodzielnym przeprowadzaniem inspekcji bez uprzedniego ostrzeżenia w wyłącznych strefach ekonomicznych lub na terytoriach państw członkowskich, a także przed nabyciem uprawnienia do zakazywania według własnego uznania działalności połowowej oraz zawieszania bądź zaprzestawiania płatności z europejskiej pomocy finansowej dla państw członkowskich, jak również pozbawiłyby państw członkowskich uprawnienia do inspekcji statków rybackich znajdujących się w wyłącznej strefie ekonomicznej innego państwa członkowskiego bez zgody tego państwa.

Ten wniosek dotyczący rozporządzenia – który nadal będzie negocjowany przez instytucje europejskie – jeśli zostanie przyjęty w obecnym kształcie, to będzie kolejnym zamachem na suwerenność państw, gdyż zawiera wymagania dotyczące sprzętu i procedur połowowych, które, jak zaznaczono, są zupełnie nieodpowiednie dla rybołówstwa portugalskiego.

Dlatego głosowałem przeciw.

**Carl Lang i Fernand Le Rachinel (NI)**, *na piśmie*. – (FR) W 2008 roku zezłomowano 165 trawlerów. Ogłoszono już, że w 2009 roku zostanie zezłomowanych kolejne 225 jednostek.

Sektor rybołówstwa we Francji ogromnie cierpi, ponieważ francuski rząd wspólnie z Brukselą zdecydowali się poświęcić francuskich rybaków w imię europejskiej polityki gospodarczej i handlowej.

Natomiast Norwegia, państwo nienależące do Unii Europejskiej, które wynegocjowało umowy gospodarcze z Unią dotyczące gazu, samodzielnie odławia 80% kwoty połowowej dorsza, rzędu 500 tysięcy ton rocznie. Z kolei Francja ma dostęp tylko do 9 tysięcy ton rocznie, z czego zaledwie 700 ton przypada na Kanał La Manche i Morze Północne.

Jak zatem w zaistniałych okolicznościach można nie czuć odrazy, obserwując niszczenie francuskiego rybołówstwa? Czemu Bruksela i francuski rząd knują zagładę całego sektora naszej gospodarki? Euroglobalistyczne interesy i dogmat wolnego handlu – oto czemu.

Rozwiązania problemu nie należy upatrywać w kopercie z 4 milionami euro obiecanej przez ministra rolnictwa i rybołówstwa w ramach rekompensaty finansowej za zaprzestanie działalności połowowej przez łodzie, które zrealizowały kwoty połowowe. Zachodzi pilna, doniosła potrzeba uwolnienia francuskich rybaków spod dyktatu tych dyskryminacyjnych i niszczących kontyngentów europejskich.

**Nils Lundgren (IND/DEM)**, *na piśmie*. — (SV) Parlament Europejski zagłosował dziś za włączeniem rybołówstwa sportowego i rekreacyjnego do wspólnej polityki rybołówstwa. W ten oto sposób Unia zapoczątkowała regulację jednej z najpopularniejszych form wypoczynku.

Ten wniosek jest kuriozalny. Po pierwsze, akweny połowowe należą do poszczególnych krajów, nie do Brukseli. Po drugie, działalność rybaków rekreacyjnych nie wpływa znacząco na stan zasobów. Po trzecie, te przepisy będą niemożliwe do wyegzekwowania. Wystarczy spojrzeć na Szwecję, która posiada 11 500 km linii brzegowej. Czy biurokraci unijni i członkowie tej Izby wierzą, że monitorowanie tego, co się dzieje w każdym miejscu i o każdej porze będzie w ogóle możliwe? Prawo niemożliwe do wyegzekwowania to szczególnie złe prawo.

Z drugiej zaś strony niezbyt mnie ten wniosek zaskoczył. UE jest niczym lokomotywa parowa, która zaczęła toczyć się do celu polegającego na tym, by stać się pełnoprawnym państwem federalnym. Jest ciężka i ogromna, a kiedy raz zacznie się toczyć, to bardzo ciężko ją zatrzymać. Ktokolwiek stanie jej na drodze, zostanie rozjechany.

Dziś jest czarny dzień dla tych, którzy życzyli sobie zwartej i skutecznej współpracy europejskiej, lecz przede wszystkim jest to czarny dzień dla rybaków rekreacyjnych we wszystkich państwach członkowskich.

**Sebastiano (Nello) Musumeci (UEN), na piśmie.** – (IT) Celem tego wniosku w sprawie rozporządzenia – ustanawiającego wspólnotowy system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa poprzez agencję europejską jest z pewnością godny pochwały i zaspokaja różne potrzeby które przez lata pojawiały się w Parlamencie i Komisji Europejskiej. Rozporządzenie sugeruje również, aczkolwiek nieśmiało, jednolite wdrożenie i stosowanie wspomnianych unormowań we wszystkich 27 państwach członkowskich.

Choć zgadzam się z duchem tego tekstu (podtrzymanie kultury poszanowania norm w celu zapewnienia prawidłowej realizacji wspólnej polityki rybołówstwa), to czuję, że tym razem nie wzięto niestety pod uwagę specyficznych uwarunkowań rybołówstwa śródziemnomorskiego.

Jednym z przykładów jest wymóg instalacji satelitarnego systemu monitorowania ruchu statków (VMS) na statkach dłuższych niż 10 metrów. Może to się sprawdzać w przypadku pokaźnych kutrów rybackich operujących na Morzu Północnym, lecz nie w przypadku śródziemnomorskich łodzi połowowych, które są niewielkie, często pozbawione kabiny i używane w „rybołówstwie na małą skalę”. Rodzi to problem znacznych kosztów, które trzeba ponieść, choć zostałby on rozwiązany, gdyby Unia zaproponowała sfinansowanie 80% kosztów instalacji, jak zasugerowano w poprawce 20.

**Brian Simpson (PSE), na piśmie.** – Opowiem się za przyjęciem sprawozdania, ponieważ przyjęliśmy poprawki 48 i 49, a odrzuciliśmy poprawkę 93 w odniesieniu do rybołówstwa rekreacyjnego.

Uwzględnienie rybołówstwa rekreacyjnego w kwocie połowowej państwa członkowskiego moim zdaniem jest nie do przyjęcia.

Jeżeli na serio uważamy, że rybołówstwo rekreacyjne przyczynia się do pustoszenia zasobów ryb, to w moim odczuciu pomijamy podstawową przyczynę zmniejszania się zasobów ryb. Tą przyczyną jest nadmierny połów przemysłowy przez statki-przetwórnice.

Od nich należy wymagać zgodności ze wspólną polityką rybołówstwa, a wędkarzy rekreacyjnych uprawiających swoje hobby należy zostawić w spokoju.

#### – Sprawozdanie: Cornelis Visser (A6-0206/2009)

**Roger Knapman i Thomas Wise (NI), na piśmie.** – Wspólna polityka rybołówstwa jest mocno wadliwa; okazała się skrajnie szkodliwa dla brytyjskiej gospodarki oraz dla środowiska. Choć uznajemy potrzebę wprowadzenia innowacji, które mogłyby poprawić sytuację, to większość takich innowacji i najlepszych praktyk bierze początek w państwach członkowskich, z inicjatywy samych rybaków. Dlatego głosowaliśmy przeciwko przyjęciu sprawozdania, które zwiększa kompetencje Komisji.

**Thomas Wise (NI), na piśmie.** – Wspólna polityka rybołówstwa jest mocno wadliwa; okazała się skrajnie szkodliwa dla brytyjskiej gospodarki oraz dla środowiska. Choć uznajemy potrzebę wprowadzenia innowacji, które mogłyby poprawić sytuację, to większość takich innowacji i najlepszych praktyk bierze początek w państwach członkowskich, z inicjatywy samych rybaków. Dlatego głosowaliśmy przeciwko przyjęciu sprawozdania, które zwiększa kompetencje Komisji.

– **Sprawozdanie: Simon Busuttil (A6-0251/2009)**

**John Attard-Montalto i Louis Grech (PSE), na piśmie.** – W imieniu własnym oraz posła Louisa Grecha oznajmiam, że choć głosowaliśmy za przyjęciem sprawozdania, to warto wyszczególnić następujące elementy:

popieramy wspólną politykę migracyjną;

uważamy, że europejski pakt o migracji i azylu nie zaspokaja interesów krajowych;

wyrażamy rozczarowanie, gdyż sprawozdanie nie zawiera bezpośredniego i wyraźnego odniesienia do obowiązkowego/przymusowego rozdziału obciążeń;

nadmieniamy, że każda forma współpracy jest pożądana; lecz UE nie może narzucać form dwustronnych porozumień zawieranych między krajem pochodzenia a krajem tranzytowym;

zważywszy na sytuację demograficzną Malty, nie zgadzamy się na przyznawanie nielegalnym imigrantom prawa głosu w wyborach;

nie zgadzamy się na jednolity system wizowy Schengen mający zastąpić krajowe systemy, gdyż powoduje to zwiększenie biurokracji, a system staje się mniej elastyczny.

**Catherine Boursier (PSE), na piśmie.** – (FR) Jestem zadowolona z przyjęcia sprawozdania posła Busuttila, choć przyznaje, że nie zgadzam się ze wszystkimi jego punktami, zwłaszcza z entuzjazmem z powodu zawarcia Europejskiego paktu o migracji i azylu: moja grupa głosowała za usunięciem tego odniesienia w Komisji Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych, lecz w tej kwestii należeliśmy do mniejszości; to samo dotyczy zwiększenia roli FRONTEKSU w operacjach powrotu.

Jednakże mając na względzie końcowy rezultat głosowałam za przyjęciem sprawozdania, ponieważ stanowczo opowiadam się za otwarciem prawnych dróg dla migracji. Stąd też popieram: uznanie zapotrzebowania na pracę imigrantów w UE; potrzebę zacieśnienia konsultacji z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego, swobodą przemieszczania się po terytorium UE po upływie pięcioletniego okresu pobytu; poszanowaniem ludzkiej godności i stosowaniem najbardziej korzystnych środków w kontekście stosowania dyrektywy w sprawie powrotów; a wreszcie, co najważniejsze, za prawem głosu w wyborach do samorządów lokalnych – punktem, któremu prawo europejskie było zdecydowanie przeciwne.

**Philip Bradbourn (PPE-DE), na piśmie.** – Brytyjcy konserwatyści zagłosowali przeciwko sprawozdaniu, ponieważ nie akceptujemy zapotrzebowania na wspólną politykę migracyjną UE oraz uważamy, że Wielka Brytania powinna zachować wyłączną kontrolę nad własnymi granicami.

**Philip Claeyns (NI), na piśmie.** – (NL) Oddałem głos przeciwko przyjęciu sprawozdania, jako że zawiera ono szereg niedopuszczalnych elementów. Na początek przyjmuje się, że do 2050 roku UE będzie potrzebować do 60 milionów imigrantów. Zważywszy na obecne problemy z masową migracją, to szalona propozycja. Sugeruje się również, że tzw. niebieska karta nie powinna być zastrzeżona wyłącznie dla wysoko wykwalifikowanych pracowników. Równie dobrze możemy otworzyć granice na oścież.

**Carlos Coelho (PPE-DE), na piśmie.** — (PT) Wspólna polityka migracyjna w UE jest nieodzowna. Fragmentaryczne i niespójne podejście jest niedopuszczalne na wspólnym obszarze pozbawionym wewnętrznych granic, gdyż każde działanie lub polityka wobec migracji przyjęte przez jedno państwo członkowskie rodzi nieuchronne skutki dla innych państw członkowskich.

Dlatego też opowiadam się za ustanowieniem wspólnej polityki migracyjnej opartej na daleko idącej solidarności politycznej i operacyjnej, wzajemnym zaufaniu i podziale odpowiedzialności.

Przyjęcie Europejskiego paktu o migracji i azylu to ogromny krok w tym kierunku. Wskutek tego polityka migracyjna staje się bardziej spójna, możliwa do kontroli, oraz związana z potrzebami rynku pracy w państwach europejskich a także z dostępnymi zasobami mieszkaniowymi, służby zdrowia i szkolnictwa. Jej celem jest również zwalczanie nielegalnej migracji.

Znakomite sprawozdanie przedstawione przez pana posła Busuttila jest zgodne z tym podejściem. Jedyny problem leży w poprawce przedłożonej przez Grupę Socjalistyczną w Parlamencie Europejskim, która podważa determinację naszej walki z nielegalną migracją; nie może być wątpliwości co do tego, że każdemu imigrantowi legalnie przebywającemu na terytorium państwa członkowskiego powinno przysługiwać prawo głosu na określonych warunkach. Z tego względu popieram alternatywną rezolucję przedłożoną przez sprawozdawcę, który ponownie zabiegał o kompromis możliwy do zaakceptowania przez wszystkich.

**Edite Estrela (PSE), na piśmie.** — (PT) Głosowałam za przyjęciem rezolucji w sprawie wspólnej polityki imigracyjnej w Europie, ponieważ imigracja to jedno z głównych wyzwań, przed jakimi stoi Europa. Szukając rozwiązania problemu imigracji, powinniśmy obrać takie kierunki polityki, które przekształcą go w szansę.

Imigracja to powszechna obawa krajów UE, dlatego Unia musi działać jednomyślnie, aby znaleźć odpowiednie rozwiązanie tego problemu. Autor sprawozdania starał się poruszyć wszystkie aspekty imigracji, opowiadając się za ustanowieniem wspólnej europejskiej polityki imigracyjnej opartej na daleko idącej solidarności politycznej i operacyjnej.

Ponadto przewiduje środki umożliwiające imigrantom udział w życiu obywatelskim i politycznym społeczności, w której żyją, zwłaszcza członkostwo w partiach politycznych i związkach zawodowych oraz oferuje możliwość wzięcia udziału w lokalnych wyborach.

**Pedro Guerreiro (GUE/NGL), na piśmie.** — (PT) Sprawozdanie zawierające 91 punktów musi zawierać aspekty, z którymi się zgadzamy. Jednakże sprawozdanie owo, mimo próby „osłodzenia gorzkiej do przełknięcia pigułki” jest na wskroś chybione i jest rzeczą jasną, że odrzucamy je z tego względu.

Autor zdecydowanie opowiada się za wprowadzeniem wspólnej europejskiej polityki imigracyjnej, z zadowoleniem przyjmuje następstwa instytucjonalne traktatu lizbońskiego, zwłaszcza rozszerzenie procedury współdecydowania i większości kwalifikowanej podczas głosowań w sprawach polityki imigracyjnej, jak również przyjęcie europejskiego paktu o imigracji i azylu – innymi słowy popiera niehumanitarną politykę imigracyjną skupioną na bezpieczeństwie, która penalizuje, wykorzystuje i selekcjonuje imigrantów.

Jeśli były jakiegokolwiek wątpliwości co do celów UE, to sprawozdanie je rozwiązało: migracja „jest nadal konieczna do zaspokojenia potrzeb Europy pod względem rynku pracy” (niemal 60 milionów imigrantów do 2050 roku). Oto dlaczego konieczne jest opracowanie „profilu imigracyjnych” – „przy uznaniu zapotrzebowania na rynku pracy za centralną kwestię tych profili” – oraz istnieje „potrzeba zwiększenia atrakcyjności UE dla pracowników wysoko wykwalifikowanych”, zwłaszcza poprzez „niebieską kartę” – innymi słowy mamy tu do czynienia z odczłowieczoną wersją imigranta postrzeganego wyłącznie jako siła robocza do wykorzystania.

Bardziej niż wspólnej polityki potrzeba nam innej polityki chroniącej prawa imigrantów i zwalczającej podstawowe przyczyny imigracji.

**Filip Kaczmarek (PPE-DE), na piśmie.** — (PL) Głosowałem za przyjęciem sprawozdania Simona Busuttila. To ważne sprawozdanie, bo migracja stanowi jedno z najistotniejszych wyzwań stojących przed Unią Europejską. Trzeba przyznać, że nie do końca potrafimy wykorzystać to, co jest dobre w migracji i zapobiec tym zjawiskom, których w żaden sposób za pozytywne uznać nie można.

Dodatkową trudnością jest to, że migracja ma różne oblicza w poszczególnych krajach członkowskich. Różnice w tym zakresie są ogromne. Dla niektórych jest olbrzymim problemem społecznym, finansowym i politycznym. Dla innych to marginalne zjawisko, które nie generuje większego zainteresowania. Dlatego, między innymi, tak trudno jest ustalić i wprowadzić jednolitą politykę wobec migrantów. Powinniśmy też mieć świadomość, że dla wielu ludzi kwestia pozostania w Europie jest kwestią życia lub śmierci. Dosłownie. Odsyłając ich do kraju pochodzenia możemy praktycznie skazać ich na śmierć. Dlatego narzędzia polityki imigracyjnej powinny być elastyczne, aby można je było dostosować do indywidualnych przypadków konkretnych osób. Dziękuję bardzo.

**Carl Lang i Fernand Le Rachinel (NI), na piśmie.** — (FR) Wspólna polityka imigracyjna oparta na ułatwieniu otwarcia kanałów napływu legalnej imigracji nie znajduje naszego poparcia. Polityka ta powinna być biegunowo odmienna od takiego podejścia.

Sprawozdanie to zostało opracowane na podstawie niebezpiecznych zaleceń Komisji, które pojawiły się w jej zielonej księdze z 11 stycznia 2005 roku, poświęconej migracji gospodarczej. W sprawozdaniu tym podano przypuszczalne zapotrzebowanie na imigrantów do 2050 roku wynoszące 60 milionów osób i w związku z tym kładzie się nacisk na potrzebę otwarcia kanałów napływu legalnej imigracji.

Jak można nie odczuć tego jako nieprzyzwoite, że w trakcie kryzysu gospodarczego, finansowego i społecznego zaleca się nam dalsze otwarcie rynków dla pracowników zza granicy, choć nasze krajowe miejsca pracy są zagrożone, a bezrobocie szaleje?

Zamiast tego w trakcie kryzysu potrzeba zastosować środki protekcjonizmu gospodarczego i społecznego oraz zabezpieczyć miejsca pracy, jak również pomoc socjalną dla obywateli.

Podsumowując, sprawozdanie oparte jest na błędnym założeniu, że dzięki otwarciu wrót dla legalnej imigracji znacznie zmniejszy się, a nawet skończy napływ nielegalnej imigracji. Dobrze wiemy, że tak się nie stanie; wiemy również to, że legalna imigracja stanowi zapowiedź imigracji na pełną skalę.

**Andreas Mölzer (NI), na piśmie.** – (DE) Prawo azylu stanie się bodźcem dla masowej imigracji na niespotykaną dotąd skalę. Drzwi Europy będą otwarte dla rozwijającego się świata. Jeśli multikulturowi wizjonerzy dobrze sobie poradzą, to pojęcie rodziny rozrośnie się do całych plemion, które będą mogły imigrować bez przeszkód.

Ponadto możliwość przetrzymywania osoby przed wydaleniem okaże się ograniczona, poszukiwacze azylu otrzymają dostęp do rynku pracy i będzie trzeba przedłużać im okres pokrywania podstawowych wydatków na utrzymanie. Taka polityka wywoła jeszcze większą presję na krajowy rynek pracy – zwłaszcza podczas kryzysu gospodarczego – a podatnicy będą musieli głęboko sięgać do kieszeni. Z powyższych względów nie ma innej możliwości, tylko odrzucić przedmiotowe sprawozdanie.

**Athanasios Pafilis (GUE/NGL), na piśmie.** – (EL) Sprawozdanie w sprawie wspólnej polityki migracyjnej odnosi się pozytywnie do sprzyjającej monopolom polityki UE i wkładu wniesionego do niej przez Parlament Europejski. Jednocześnie proponuje, że na następnym etapie zostaną podjęte środki na koszt imigrantów, i to w jeszcze bardziej reakcyjnym kierunku.

Według sprawozdania podstawową zasadą polityki migracyjnej UE – która służy za narzędzie do zaspokajania potrzeb rynku pracy – jest dochodowość monopolu europejskich. Zasada ta przesądza o stosowaniu strategii kija i marchewki wobec imigrantów. Z jednej strony z zadowoleniem przyjmuje niedopuszczalny pakt o imigracji i azylu i wzywa do wzmocnienia kompetencji FRONTEXU, intensyfikacji gromadzenia danych wywiadowczych oraz stosowania represyjnych środków wobec imigrantów bezużytecznych dla kapitału europejskiego. Z drugiej zaś strony nastawia się na przyciąganie i legalizację wysoko wykwalifikowanych imigrantów, imigrację cykliczną i tymczasową na potrzeby kapitału oraz proponuje środki integracji legalnych imigrantów, aby stali się oni bezpośrednio dyspozycyjni dla swoich pracodawców.

Jedyną odpowiedzią na tę reakcyjną politykę jest przyjęcie imigrantów do ruchu klasy pracującej, aby ramię w ramię z lokalnymi pracownikami walczyli przeciwko polityce UE wymierzonej w imigrację i podstawowe klasy społeczne, oraz domagali się praw i dóbr, które wytwarzają.

#### – Sprawozdanie: Eva Lichtenberger (A6-0224/2009)

**Šarūnas Birutis (ALDE), na piśmie.** (LT) Obecnie, po piętnastu latach doświadczeń, nadszedł właściwy czas dla polityki TEN-T, aby prawidłowo przemyśleć jej cele i środki. Musimy ponownie rozważyć projekty i działania, położyć większy nacisk na koordynację unijną oraz dążyć do uzyskania wiążących zobowiązań od państw członkowskich w toku realizacji uzgodnionych priorytetowych projektów.

Priorytetowe projekty i mapy drogowe TEN-T w dużej mierze składają się na ogromne projekty krajowej infrastruktury transportowej, a część wcześniejszych 30 projektów TEN-T okazało się fizycznie niemożliwych do wykonania, podczas gdy inne projekty stały się szczególnie ważne, zwłaszcza po rozszerzeniu UE, lecz nie znalazły się na liście.

Obecny kryzys gospodarczy może nas ponownie skłonić do przyjęcia takiej logiki inwestowania w infrastrukturę. Aby jednak zapewnić rozwój przez najbliższe 10-20 lat, potrzeba nam przemyślanych projektów i inwestycji w infrastrukturę transportową UE. Decyzje w sprawach projektów infrastruktury transportowej powinny zapadać na podstawie prawidłowych ocen kosztów, korzyści, stabilności i europejskiej, transgranicznej wartości dodanej.

**Pedro Guerreiro (GUE/NGL), na piśmie.** – (PT) Sprawozdanie zawiera wytyczne dotyczące „rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej” (TEN-T). Obecnie istnieje wykaz 30 priorytetowych projektów „odzwierciedlających głównie interesy krajowe” (a jakie jeszcze interesy należy wziąć pod uwagę – interesy wielonarodowców?) – na które przypada prawie 5,3 miliarda euro współfinansowania wspólnotowego.

Sprawozdanie to wpisuje się w wizję transeuropejskich sieci transportowych, opartą na ekspansji rynku wewnętrznego oraz zwiększeniu konkurencji kapitalistycznej oraz nasileniu koncentracji. Stąd też „podkreśla potrzebę włączenia (...) celów strategii lizbońskiej” oraz broni dostosowania TEN-T do „zmieniających się warunków na rynku” według następujących kryteriów: „rentowność, poprawa konkurencyjności, wspieranie jednolitego rynku” oraz wykorzystania partnerstwa publiczno-prywatnych („przeznaczając część dochodów z opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej na finansowanie projektów TEN-T”).

Mimo że do upływu obecnej kadencji parlamentarnej pozostał zaledwie miesiąc, to większość w Izbie nie może powstrzymać się, by wezwać Komisję, aby "przedstawiła – do końca swojej kadencji – wniosek legislacyjny dotyczący otwarcia krajowych rynków kolejowego transportu pasażerskiego z dniem 1 stycznia 2012 r.”;

Wreszcie z myślą o zaspokojeniu interesów wielkich grup gospodarczych i finansowych, polegających na rozszerzeniu kontroli na Europę Wschodnią, podkreśla się, że więzi pomiędzy Europą Zachodnią i Wschodnią mają priorytetowy charakter.

**Marian-Jean Marinescu (PPE-DE), na piśmie.** – (RO) Rozwój i rozszerzenie transeuropejskiej sieci transportowej są absolutnie konieczne dla konsolidacji rynku wewnętrznego i wspierania spójności Unii Europejskiej. Oto dlaczego głosowałem za opcją „C” zaproponowaną przez sprawozdawczynię, panią poseł Evę Lichtenberger. To podejście umożliwi udostępnienie w przyszłości wszelkich rodzajów zasobów finansowych do wykorzystania na potrzeby transportu i infrastruktury, nawet jeśli nie oferuje ono wyczerpujących środków gwarantujących skuteczną realizację, mając na względzie wiele rozbieżnych interesów krajowych.

Każda inna alternatywa, w tym wariant proponowany we wniosku alternatywnym grupy PPE-DE grozi zablokowaniem możliwości skorzystania przez państwa członkowskie ze środków Funduszu Spójności w ramach polityki spójności na potrzeby projektów infrastruktury transportowej innych niż priorytetowe projekty TEN-T, co w następstwie może pozbawić Rumunię możliwości skorzystania ze środków Funduszu Spójności w sektorze transportu – środków, których Rumunia bardzo potrzebuje.

**Luís Queiró (PPE-DE), na piśmie.** – (PT) Sprawozdanie zawiera ocenę realizacji 30 priorytetowych projektów TEN-T, których opóźnienia mają ogromny wpływ na przyszłość zrównoważonej europejskiej polityki transportowej. Pomimo trudności istotne jest, by nie zaprzestać popierania zmian wymaganych do utworzenia połączeń intermodalnych w transporcie pasażerskim i towarowym. Należy uwzględnić obecne rozmaite wyzwania – począwszy od bezpieczeństwa, poprzez kwestie regionalne, nawyki społeczne, gospodarcze i finansowe po środowisko naturalne. Należy uwypuklić potrzebę zintegrowanego oraz bardziej spójnego podejścia do sieci transportowej.

Znaczenie połączeń transgranicznych dla postępu w zakresie europejskiej sieci transportu nie ulega wątpliwości, dlatego też wspieramy ulepszone połączenia między różnymi środkami transportu, zwłaszcza tymi, które okazały się trudniejsze w przekształcaniu i rozwoju, przykładowo kolej czy transport morski. Należy utworzyć lepsze połączenia między portami morskimi i lotniczymi, do czego znacząco przyczynią się projekty transeuropejskiej sieci transportowej.

W sprawozdaniu poruszono część tej problematyki, lecz w całości tekstu nie zachowano, moim zdaniem, właściwej kolejności priorytetów. Dlatego oddałem głos przeciw.

## 8. Korekty do głosowania i zamiar głosowania: patrz protokół

(Posiedzenie zostało przerwane o godz. 13:05, a następnie wznowione o godz. 15:00)

**PRZEWODNICZY: Luigi COCILOVO**

*Wiceprzewodniczący*

## 9. Przyjęcie protokołu poprzedniego posiedzenia: patrz protokół

## 10. Trzęsienie ziemi w regionie Abruzji we Włoszech (debata).

**Przewodniczący.** – Następnym punktem posiedzenia jest oświadczenie Komisji na temat trzęsienia ziemi w regionie Abruzji we Włoszech

**Siim Kallas, wiceprzewodniczący Komisji** – Panie przewodniczący! Komisja Europejska składa swoje kondolencje wszystkim rodzinom, które straciły swoich bliskich w ostatnim trzęsieniu ziemi we Włoszech.

Komisja pozostaje w ścisłym kontakcie z włoskimi władzami właściwymi ds. ochrony ludności od pierwszych godzin po trzęsieniu ziemi. Państwa członkowskie zaoferowały swoją pomoc poprzez wspólnotowy mechanizm ochrony ludności na bardzo wczesnym etapie katastrofy.

Choć to trzęsienie ziemi było bardzo potężne i przyniosło wiele zniszczeń, służby krajowe zdołały natychmiastowo zareagować na katastrofę.

Jednakże 10 kwietnia Włochy zwróciły się z prośbą o ekspertów technicznych, którzy mogliby wesprzeć kraj w analizie stabilności budynków uszkodzonych przez trzęsienie ziemi. Wybrana została ośmioosobowa grupa ekspertów, w której skład weszli eksperci krajowi oraz eksperci z ramienia Komisji. Grupa została wysłana na miejsce trzęsienia ziemi 18 kwietnia. Oprócz oceny stabilności budynków, grupa proponuje także rozwiązania dotyczące uszkodzonych budynków.

Komisja współpracuje obecnie z włoskimi władzami, w celu zidentyfikowania możliwych innych wariantów unijnej pomocy. Rozpatrywane możliwości mogą obejmować Fundusz Solidarności UE oraz przeprogramowanie funduszy strukturalnych i rozwoju obszarów wiejskich.

To trzęsienie ziemi w sposób tragiczny przypomina nam, że klęski żywiołowe są stałym zagrożeniem dla wszystkich państw członkowskich. W ostatniej dekadzie trzęsienia ziemi, fale upałów, pożary lasów, powozie i nawałnice zabiły wiele osób w Europie oraz uszkodziły kosztowną infrastrukturę i cenne obszary naturalne.

Państwa członkowskie i Wspólnota muszą połączyć swoje siły, aby zapobiegać katastrofom i ich skutkom oraz zapewnić szybkie i skuteczne reagowanie Europy na poważne katastrofy. Doświadczenie pokazało, że w celu rozwijania skutecznych środków zapobiegawczych oraz bezpośredniego reagowania na katastrofy, należy przyjąć podejście zintegrowane, oparte na wielu czynnikach ryzyka, tak jak zostało to nakreślone w komunikacie Komisji z marca 2008 roku w sprawie zdolności Unii do reagowania w przypadku katastrof.

Ponadto w lutym 2009 roku Komisja przyjęła wspólnotowe podejście do zapobiegania klęskom żywiołowym oraz katastrofom spowodowanym przez człowieka, które jest bardzo nowoczesne i toruje drogę przyszłym inicjatywom Komisji. Zaproponowano w nim poprawienie spójności istniejących instrumentów zapobiegania oraz ich uzupełnienie, przez co wzmocniłaby się wartość dodana działań UE.

Komisja byłaby zobowiązana za informację zwrotną od Parlamentu Europejskiego na temat podejścia zaproponowanego w tym ważnym komunikacie. Ponadto dzięki działaniom przygotowawczym w zakresie zdolności do szybkiego reagowania UE wprowadzonym przez Parlament Europejski do budżetów na rok 2008 i 2009, Komisja sprawdza obecnie, wraz z krajami członkowskimi, sposoby poprawy ogólnej zdolności do szybkiego reagowania UE. Łącznie inicjatywy te przyczyniają się do kształtowania prawdziwej europejskiej polityki zarządzania katastrofami w odniesieniu do wszystkich rodzajów klęsk żywiołowych.

**Przewodniczący.** – Dziękuję, panie komisarzu Kallas. Niech będzie mi wolno przy tej okazji powitać wiceprzewodniczącego Komisji, pana Tajaniego. Żeby nie wypominano mi nieczułości lub braku wrażliwości, chciałbym przypomnieć, że wczoraj uczciliśmy minutą ciszy pamięć ofiar wspomnianej klęski.

**Gabriele Albertini, w imieniu grupy PPE-DE.** – Panie przewodniczący, panie i panowie! W latach 2002-2007 trzęsienia ziemi były czwartą pod względem częstotliwości klęską żywiołową w Unii Europejskiej. Po tej ostatniej, smutnej i najpoważniejszej tragedii w regionie Abruzji, musimy zjednoczyć się, aby stawić czoła tym strasznym klęskom, wspólnym dla wielu krajów Unii.

Jak dotąd posiadamy Fundusz Solidarności UE i wspólnotowy mechanizm ochrony ludności: dwa instrumenty, które są bardzo ważne, ale nadal niewystarczające dla takiego obszaru jak Europa, która jest narażona na ryzyko trzęsień ziemi. W odniesieniu do niedawnych trzęsień ziemi w regionie Abruzji przygotowywany jest obecnie wniosek o środki z Funduszu Solidarności na odbudowę zniszczonych obszarów. Jak powiedział prasie wiceprzewodniczący Komisji, pan Tajani, kwota pomocy mogłaby wynieść do 500 milionów euro. Nie było jeszcze możliwe ilościowe określenie rozmiarów trzęsienia ziemi i wywołanych przez nie szkód: region Abruzji potrzebuje pilnej i znaczącej interwencji, którą rząd włoski zdołał w sposób szybki i kompleksowy zapewnić już po kilku minutach od trzęsienia.

Działania te wymagają jednak europejskiej koordynacji, przy jednoczesnym respektowaniu kompetencji krajowych i lokalnych. Dnia 14 listopada 2007 r. Parlament przyjął jednogłośnie rezolucję w sprawie regionalnego wpływu trzęsień ziemi, dotyczącą postępowania w przypadku szkód spowodowanych przez tego rodzaju tragiczne zdarzenia. Dokument ten powinien stanowić punkt wyjścia dla skoordynowanej polityki europejskiej w tej dziedzinie, co stwierdzono w zapytaniu na piśmie pana posła Vakalisa podpisanym przez około 50 członków tej Izby. Mamy zatem nadzieję, że Komisja Europejska podejmie pomysły wyrażone w tej rezolucji i wykorzysta je, by stworzyć europejski program działań na rzecz zapobiegania skutkom trzęsień ziemi i postępowania w razie ich wystąpienia.



**Gianni Pittella**, w imieniu grupy PSE. – Panie przewodniczący, panie i panowie! Chciałbym wyrazić jeszcze raz moje kondolencje, w imieniu posłów parlamentu włoskiego oraz wszystkich członków Grupy Socjalistycznej w Parlamencie Europejskim, rodzinom ofiar, regionowi Abruzzi i jego obywatelom oraz Włochom. Chciałbym także powiedzieć, że nasza grupa, która od samego początku była blisko tak tragicznie dotkniętych osób, wysłała delegację do regionu Abruzzi pod przewodnictwem naszego przewodniczącego, pana posła Schulza. Liczby są przerażające: to prawda, że jak powiedział pan poseł Albertini, nie ma jeszcze ostatecznego bilansu ofiar, niemniej możemy mówić o około 300 ofiarach śmiertelnych. To jest tragedia: 50 tysięcy ewakuowanych osób, tysiące zniszczonych domów, setki zdewastowanych budynków publicznych, w tym szkół, i wspaniałe dziedzictwo kulturalne, architektoniczne i artystyczne obrócone w ruinę.

Jak powiedział prezydent Włoch, Giorgio Napolitano, reakcja na wydarzenia była natychmiastowa i skuteczna. Przyszła ona ze strony państwa, ale również ze strony podmiotów niepaństwowych; z całego świata, wolontariuszy, społeczności lokalnych Włoch i innych krajów, prowincji, regionów, czerwonego krzyża i straży pożarnej: naprawdę niezwykle przejaw solidarności. Być może rząd włoski – a prawdę mówiąc słowa „być może” są tu zbędne – rząd włoski zrobiłby dobrze, podejmując sugestię połączenia referendum z wyborami europejskimi i wyborami regionalnymi, aby zaoszczędzić setki milionów, które mogłyby być wydane na pomoc osobom dotkniętym trzęsieniem ziemi.

Są pewne działania, które Europa musi zrealizować w odpowiedzi na to trzęsienie ziemi: po pierwsze musi uruchomić Fundusz Solidarności, rozmawialiśmy o tym z wiceprzewodniczącym Tajanem zaledwie w kilka godzin po tragicznych wydarzeniach. Po drugie musi przeprogramować Fundusze Strukturalne, a po trzecie, szanowni komisarze, musi wykorzystać niewydane środki poprzednich i obecnych cykli programowania. Po czwarte, musi zmienić przepisy dotyczące polityki spójności i funduszy strukturalnych w zakresie możliwości przywrócenia pomocy w ramach celu 1, to znaczy w regionach znajdujących się w gorszej sytuacji i o niższym poziomie rozwoju, tych regionach, które wskutek wyjątkowo poważnych kataklizmów naturalnych doświadczyły spadku swojego PKB, czy też stopy życiowej, poniżej 75% średniej wspólnotowej. Nie chcemy zatem doraźnego prawa w odniesieniu do regionu Abruzzi, ale prawa, które dałoby się zastosować do każdego regionu, który może znaleźć się w podobnej sytuacji. Po piąte musimy zbadać wspólnie z Komisją możliwość przejściowego zwolnienia z podatków działalności gospodarczej i prac budowlanych, które powinny, jak wszyscy mamy nadzieję, ponownie podźwignąć region Abruzzi. Wreszcie, wzywam do wdrożenia dyrektywy dotyczącej materiałów budowlanych, która została ostatnio zaktualizowana i poprawiona przez Parlament.

Na zakończenie pragnę powiedzieć, że tragedia taka jak ta nie wymaga retoryki, wymaga raczej skutecznych i namacalnych rozwiązań, jak również baczного dopilnowania, aby miejsce tragedii nie przerodziło się potem w miejsce nielegalnych praktyk i zysków trafiających do kieszeni dużych grup przestępczych. Musimy być czujni i dołożyć wszelkich starań. Musimy wszyscy pracować, aby przy naszej pomocy, nasi przyjaciele w regionie Abruzzi odzyskali radość życia.

**Patrizia Toia**, w imieniu grupy ALDE. – Panie przewodniczący, panie i panowie! Straszna tragedia, która rozegrała się w moim kraju, uderzyła w ważny centralny region Abruzzi oraz miasto Aquila. Była to katastrofa, która pochłonęła ofiary w ludziach, w tym ludziach młodych. Spowodowała zniszczenie domów, naszych domów; kościołów, miejsc modlitwy; pomników, kultury. Uderzyła w firmy, nasze miejsca pracy; uniwersytety, ośrodki nauczania i pozostawiła po sobie wielkie spustoszenia.

Wszyscy pospieszyliśmy z pomocą dla tych ludzi i możemy teraz powiedzieć, że, po pierwsze, zachowali się oni z wielką godnością, pomimo że zostali tak bezpośrednio i dotkliwie dotknięci, tracąc swoje najcenniejsze mienie, czyli domy – a jak wiemy dom to centrum kultury włoskiej – a mimo to zareagowali z godnością i chcą raz jeszcze rozpocząć swoje życie, odbudowując to, co posiadali, odbudowując swoje społeczności, na obszarach reprezentowanych przez te społeczności i z zachowaniem tradycji i ciągłości. Przypomniano mi także o znaczeniu uniwersytetów oraz małych i średnich przedsiębiorstw dla tego regionu, który obecnie dotknięty jest poważnymi problemami gospodarczymi i trudnościami z odbudową.

Chciałbym także powiedzieć, że miała miejsce niezwykła mobilizacja instytucji, takich jak rząd, parlament i wszystkie siły opozycyjne, podobnie jak większość parlamentarna, która z wielką mądrością i odpowiedzialnością, w duchu jedności, podchodzi do działań, które należy wykonać: instytucje lokalne, wolontariusze, służby ochrony ludności oraz tysiące młodzieży i dorosłych, którzy udali się do Abruzzi i reprezentują grupy społeczne, stowarzyszenia i społeczność katolicką, wszyscy wnieśli swój własny wkład. Zrobili to nawet ci, którzy nie pojechali do Abruzzi: poprzez pomoc finansową, czy działania kulturalne, mobilizując się środowiska gospodarcze, społeczne i kulturalne naszego kraju, co jest bardzo istotne.

Ważne jest, by o tym pamiętać - i wspomniać o tym już pan poseł Pitella – wówczas, gdy podjęta zostanie odbudowa, ponieważ oprócz tych pozytywnych aspektów tragedii, wyszła na jaw strukturalna słabość naszej technologii budowlanej i wierzę, że w tym miejscu, wraz z wołaniem o sprawiedliwość powinno powstać zobowiązanie do zidentyfikowania odpowiedzialności oraz przeprowadzenia odbudowy.

Pozwolę sobie, panie przewodniczący, powiedzieć kilka słów na temat Europy: gdy zdarzyła się ta katastrofa, Europa była tam, na miejscu, i będzie tam nadal, poprzez fundusze i inne wspomniane działania. Chciałbym, aby była to także widoczna obecność, aby Europa była rozpoznawana nie tylko po napływających pieniądzach, ale także po twarzach i instytucjach. Proponuję, aby region ten odwiedziła wspólna delegacja naszego Parlamentu, bez pompy, bez rozgłosu, lecz po to, by powiedzieć, że Europa to instytucje i ludzie i że te instytucje i ludzie chcą wspierać i kontynuować wsparcie dla Aquili, dla Abruzji i dla mojego kraju, który także doznał poważnych zniszczeń.

**Roberta Angelilli**, w imieniu grupy UEN. – Panie przewodniczący, panie i panowie! Ja również chciałabym podziękować instytucjom europejskim za wsparcie okazane Włochom oraz osobom, które ucierpiały w związku z trzęsieniem ziemi. Były to trudne dni, tym trudniejsze z powodu warunków pogodowych ostatnich 48 godzin.

Ale po smutku i zniszczeniach przychodzi czas na praktyczne propozycje i odbudowę, czas na zbudowanie przyszłości dla regionu Abruzji. Prosimy instytucje europejskie, aby wykonały swoją część, Komisja udzieliła już swoich gwarancji za pośrednictwem wiceprzewodniczącego Tajanego, który szybko zapewnił nas o swoim zaangażowaniu, natychmiast po wystąpieniu katastrofy.

Jak potwierdziła dziś sama Komisja, po pierwsze musimy zweryfikować wszystkie dostępne środki finansowe, zagwarantować szybko aktywację Funduszu Solidarności UE z przeznaczeniem na skutki klęsk żywiołowych, a następnie przywrócić się możliwościom pełnego wykorzystania i przeprogramowania Europejskiego Funduszu Społecznego i innych programów wspólnotowych w celu wspierania zatrudnienia i przedsiębiorstw. W szczególności jednak wzywamy do tego, by umożliwiono wprowadzenie nadzwyczajnych środków prawnych, tymczasowych zwolnień podatkowych, zachęt oraz pomocy państwa w ramach odstępstwa od obecnych przepisów dotyczących zasady *de minimis*. Byłyby to środki zatwierdzone przez Unię Europejską i ważne przez dwa do trzech lat, to znaczy przez okres potrzebny do zażegnania niebezpieczeństwa i odbudowy.

Wszyscy jesteśmy zgodni co do tych tematów i celów - pokazała to również dzisiejsza debata - i nie ma tutaj podziałów. Ja również chciałabym na zakończenie wyrazić swoje współczucie dla ofiar, ich rodzin oraz osób dotkniętych tragedią, ale jestem szczególnie dumna, jako Włoszka pochodząca z tego terenu, że mogę również podziękować za wysiłki podjęte przez instytucje, wszystkie partie polityczne, a nade wszystko zespoły ratowników, służby ochrony ludności i czerwony krzyż. Dziękuję również organizacjom pozarządowym oraz pojedynczym obywatelom, którzy zrobili co w ich mocy, wnosząc własny wkład, albo przekazując pieniądze, by wyrazić solidarność i zapewnić realną pomoc, są oni prawdziwie wyjątkowym przykładem skuteczności i humanitaryzmu

**Monica Frassoni**, w imieniu grupy Verts/ALE. Panie przewodniczący, panie i panowie! Grupa Zielonych / Wolnego Przymierza Europejskiego pragnie przyłączyć się do słów wszystkich posłów, którzy dotychczas przemawiali, wyrażając nasze kondolencje, nasze silne poczucie solidarności oraz nasze wsparcie dla tych, którzy ucierpieli wskutek tej wielkiej tragedii, tej katastrofy, tej klęski żywiołowej, która mimo wszystko była spowodowana przez całą grupę czynników i mam nadzieję, że Unia Europejska zdoła wnieść pozytywny i widoczny wkład w naprawę tej sytuacji.

Jednemu nie można zaprzeczyć: oddziaływanie trzęsienia ziemi mogło być znacznie mniej poważne, tragedia nie powinna być tak wielka, ponieważ jasne jest, że całe grupy budynków i domów zawaliły się, choć nie powinny. Doszło do zaniedbań, oszustw i matactw i musimy ustalić, kto jest za nie odpowiedzialny, ponieważ to również jest istotną częścią odbudowy, obejmującej przecież również odnowę moralną Abruzji, jej obywateli i kraju jako całości. Odbudowa powinna być okazją do ogromnych innowacji i zrównoważonego rozwoju dla tych, którzy pokazali nam wszystkim, że nie tylko posiadają wielką godność, ale także wielką odwagę i żywią wielkie pragnienie nowego startu.

W tym momencie, najbardziej praktycznym i najmniej demagogicznym podejściem, które pozwoli Europie na podjęcie szybkich działań wpierających wysiłki na rzecz zażegnania niebezpieczeństwa i odbudowy Abruzji, jest rewizja programu operacyjnego tego regionu na lata 2007-2013, czyli funduszy strukturalnych. Program operacyjny dla Abruzji przewiduje obecnie 140 milionów europejskiego dofinansowania, przy całkowitym koszcie programu rządu 345 milionów euro. Różnica ma zostać pokryta ze środków krajowych.

Doskonale zdajemy sobie sprawę z tego, że jednym z problemów, którym musimy stawić czoła, jest problem zorganizowania się przez Włochy przy współfinansowaniu środków, które z pewnością przyzna Unia Europejska i w tej kwestii musimy jako posłowie być wyjątkowo czujni.

Jak już powiedziałem, musimy poprosić, aby inne fundusze europejskie zaplanowane już dla Abruzji, takie jak Fundusz Społeczny, zostały poddane rewizji i przekierowane na instrumenty i priorytety służące odbudowie. W tym kontekście program operacyjny dla Abruzji mógłby obejmować realokację funduszy strukturalnych przeznaczonych dla innych, obecnie bardziej konkurencyjnych regionów europejskich. Wiemy, że Komisja Europejska jest skłonna przyznać dotacje, a ten sam mechanizm można stosować dla innych państw członkowskich.

W związku z tym, władze włoskie, zwłaszcza zaś rząd, przy współpracy ze wszystkimi zaangażowanymi organami lokalnymi, musi wykonać szybki ruch i obliczyć koszt bezpośrednich szkód, tak, by dotrzymać terminu złożenia wniosku o środki w ramach Funduszu Solidarności UE, który upływa 15 czerwca 2009 r. Kwota przyznanego wsparcia zależeć będzie od zaistniałych zniszczeń, ale w żadnym wypadku nie będzie większa niż kilka milionów euro. Ten fundusz istnieje właśnie po to, by zapewniać szybką, skuteczną i elastyczną pomoc gospodarczą, jest zatem ważne, aby włoskie władze oszacowały szkody, w przeciwnym bowiem razie trudno będzie uzyskać środki.

Władze krajowe muszą również musiały zająć się wnioskiem o pożyczkę z Europejskiego Banku Inwestycyjnego tak, aby mogły zostać przyznane odpowiednie sumy na szybką i trwałą odbudowę w dotkniętym regionie.

**Roberto Musacchio**, w imieniu grupy GUE/NGL – Panie przewodniczący, panie i panowie! Najpierw przychodzi ból z powodu tak wielu niewinnych ofiar, potem akcja ratunkowa, zażegnanie sytuacji nadzwyczajnej i odbudowa, w których to poczynaniach Włochy dają z siebie wszystko.

Europejska pomoc w tym zakresie jest istotna, lecz potrzebujemy także ram europejskich, ażeby pomóc w zapobieganiu takim katastrofom, które mają często przyczyny nie tylko naturalne. Potrzebujemy zatem ram zapobiegania, systemu ostrzegania przed klęskami żywiołowymi, na których możemy zbudować ochronę ludności i sieć zapobiegawczą. Ponadto potrzebujemy polityki przestrzennej, która zagwarantuje zrównoważone standardy zagospodarowania przestrzennego a także bezpieczne normy budowlane.

**Reinhard Rack (PPE-DE)**. – Panie przewodniczący, panie wiceprzewodniczący Komisji! Nasi włoscy koledzy posłowie słusznie potraktowali tę debatę jako bardzo ważną dla swojego kraju i poprosili o możliwość zabrania głosu, ale jest to również debata wszystkich Europejczyków. Jesteśmy przede wszystkim społecznością europejską. Jesteśmy zadowoleni z możliwości, które oferuje Fundusz Solidarności UE i powinniśmy dążyć do tego, by jego wykorzystanie było jak najbardziej ukierunkowane – w tym przez rząd włoski i władze regionalne. Chcemy raz jeszcze wyrazić nasze kondolencje w związku z dużą liczbą ofiar i mamy nadzieję, że Europa jest zdolna jak najszybciej pomóc wszystkim tym, którzy ucierpieli w wyniku tej tragedii.

**Armando Veneto (PPE-DE)**. – Panie przewodniczący, panie i panowie! Również ja chciałbym odnotować pełną współczucia reakcję na te tragiczne wydarzenia w całych Włoszech, a także w Europie. Gdy dzieją się tego rodzaju rzeczy, pozwalają nam one zaobserwować spójność kraju i Wspólnoty, która może tylko umacniać nadzieję na ogólną solidarność i pokój, w tym pokój wewnętrzny, którym cieszymy się w Europie.

Chciałbym także powiedzieć, że bez wątpienia musimy otwarcie i pilnie zająć się problemem osób odpowiedzialnych za wadliwe prace budowlane, w związku z którymi sąsiadujące ze sobą budynki zachowały się w różny sposób. Wreszcie, na marginesie głównej debaty toczyły się dyskusje dotyczące przewidywalności trzęsień ziemi. Nie będę się teraz w to zagłębiał, powiem tylko, że badania nad radonem wskazują, że trzęsienia ziemi poprzedza zwiększone wydzielanie się tego gazu. Myślę zatem – i odnosi się to do wszystkich rodzajów badań naukowych – że Europa może i powinna wykorzystać wszystkie swoje struktury, by zachęcić do dalszych badań w tym obszarze, ponieważ, biorąc pod uwagę naturę nauki, może się jeszcze ona przyczynić do czysto hipotetycznej możliwości przewidywania tego rodzaju katastrof.

**Siim Kallas**, wiceprzewodniczący Komisji. – Panie przewodniczący! Nie ma wątpliwości, że występuje silne poczucie solidarności pomiędzy państwami członkowskimi, a także w Komisji, w związku z tym strasliwym trzęsieniem ziemi. Są mechanizmy zapewniające pomoc i służby Komisji zareagowały natychmiastowo. Wszystkie działania należy realizować w ścisłej współpracy z włoskimi władzami. W minionym roku mieliśmy potężną klęskę pożarów lasów w Grecji, a przedtem mieliśmy pożary lasów w Portugalii oraz

powodzie w Niemczech i Republice Czeskiej. We wszystkich tych przypadkach Unia Europejska wyraziła solidarność i pomogła tak bardzo, jak tylko mogła. Uczyni tak również w tym przypadku.

Po pierwsze, oczekujemy na wyliczenie skali zniszczeń, a następnie będziemy mogli zdecydować jak najlepiej wykorzystać Fundusz Solidarności. Komisja sama z siebie nie może uruchomić środków z Funduszu Solidarności, może to uczynić tylko na wniosek państwa członkowskiego i po obliczeniu skali zniszczeń.

Wielu posłów podniosło kwestię przeprogramowania funduszy strukturalnych, która jest obecnie dyskutowana przez DG REGIO. Moja koleżanka Danuta Hübner odwiedzi wkrótce region i przedyskutuje konkretne propozycje. Jesteśmy w stałym kontakcie z departamentem ochrony ludności w Rzymie, by pomagać, również w zakresie przygotowania wniosku do Funduszu Solidarności, aby nie było wątpliwości, że Komisja robi wszystko co w jej mocy, by pomóc ofiarom tej katastrofy.

Jeśli chodzi o bezpieczne normy budowlane, to takie standardy istnieją, lecz powstaje pytanie, jak ściśle są one przestrzegane w państwach członkowskich. Standardy te istnieją bez wątpienia: występują w dyrektywach, a także w przepisach krajowych.

Nasz mechanizm ochrony ludności, którego sercem jest centrum monitoringu i informowania działające 24 godziny na dobę, współpracuje z państwami członkowskimi w zapobieganiu katastrofom, a także w reagowaniu na konsekwencje katastrof.

Raz jeszcze chciałbym wyrazić kondolencje w imieniu Komisji. Zrobimy wszystko co w naszej mocy, aby pomóc mieszkańcom regionu dotkniętego katastrofą.

**Przewodniczący.** – Na zakończenie tej debaty chciałbym w imieniu własnym, a także w imieniu Biura Parlamentu Europejskiego, złożyć raz jeszcze moje kondolencje i wyrazy współczucia dla ofiar oraz ich rodzin dotkniętych tragedią, a także zadeklarować wszelkie możliwe wsparcie dla osób żyjących w tym także bardzo poszkodowanym regionie.

Zamykam debatę.

## 11. Absolutorium budżetowe 2007: Rada (debata)

**Przewodniczący.** – Następnym punktem posiedzenia jest debata nad sprawozdaniem (A6-0150/2009) sporządzonym przez Sorena Bo Søndergaarda, w imieniu Komisji Kontroli Budżetowej w sprawie udzielenia absolutorium z wykonania budżetu ogólnego Unii Europejskiej za rok budżetowy 2007, sekcja II – Rada (C6-0417/2008 – 2008/2277(DEC)).

**Søren Bo Søndergaard, sprawozdawca.** – Panie przewodniczący! Najpierw w sprawie pierwszego punktu porządku dziennego, ponieważ chciałbym się jedynie upewnić, że Rada otrzymała zaproszenie na obrady w sprawie tej pozycji. Ze względu na fakt, iż mamy omawiać sprawę dotyczącą Rady, byłoby bardzo źle, gdyby Rada takiego zaproszenia nie otrzymała. Po prostu chcę uzyskać od pana przewodniczącego potwierdzenie, że Rada została zaproszona.

**Przewodniczący.** – Panie pośle Søndergaard! W imieniu prezydencji mogę zapewnić, że Rada rzeczywiście została zaproszona do wzięcia udziału w debacie nad tym punktem. Ponadto tę nieobecność odnotowuję ze szczerym żalem ze strony prezydencji oraz w imieniu Parlamentu jako całości; uważam, że tak również było dziś rano, kiedy przewodniczący Parlamentu witał Radę, natomiast nie otrzymał żadnej odpowiedzi. Chociaż nad tym ubolewam, nie mogę nic uczynić, by tę sytuację naprawić, a więc jesteśmy zobowiązani przeprowadzić debatę zgodnie z planem. Dlatego proszę pana jako sprawozdawcę o zabranie głosu i rozpoczęcie debaty nad omawianym sprawozdaniem i nad tym punktem.

**Søren Bo Søndergaard, sprawozdawca.** – (DA) Panie przewodniczący! Pragnę rozpocząć od stwierdzenia, że bardzo żałuję, iż mamy prowadzić obecną debatę pod nieobecność Rady – tej właśnie Rady, której budżet zamierzamy omawiać. To oczywiście jest absurdalne, że po prostu Rada postanowiła zlekceważyć tę debatę w podobny sposób, zważywszy że Komisja Kontroli Budżetowej ogromną większością przegłosowała wniosek do Parlamentu o odroczenie decyzji dotyczącej udzielenia absolutorium z wykonania budżetu Rady w roku 2007.

Dlaczego to zrobiliśmy? Czy dlatego, że podejrzewamy oszustwo finansowe lub nieprawidłowości? Odpowiedź brzmi „nie”, ponieważ nie mamy żadnych oznak ani informacji, które na to wskazują. A więc dlaczego w takim razie to zrobiliśmy? Zaproponowaliśmy odroczenie decyzji dotyczącej udzielenia Radzie

absolutorium, ponieważ nasza komisja dotychczas nie otrzymała od Rady żadnej oficjalnej odpowiedzi dotyczącej szeregu niejasności związanych z budżetem. Niejasności te mogą w rzeczywistości równie dobrze być wynikiem nieporozumień; Rada odmówiła jednak wyjaśnienia tych nieporozumień. Mogła to oczywiście uczynić odpowiadając na nasze pytania.

Zgodnie z punktem 42 porozumienia międzyinstytucjonalnego, w budżecie Rady nie mogą występować środki operacyjne przeznaczone na wspólną politykę zagraniczną i bezpieczeństwa. Nasze zadanie jako przedstawicieli podatnika europejskiego polega na zapewnieniu zgodności z tym porozumieniem. Aby to jednak uczynić, musimy mieć nie tylko możliwość zadawania pytań dotyczących budżetu Rady, lecz także szansę uzyskania na nie odpowiedzi.

W załączniku do sprawozdania wymieniliśmy szereg pytań; część z nich jest naprawdę sformułowana całkiem jasno i udzielenie na nie odpowiedzi nie powinno być trudne. Na przykład: ile kont pozabudżetowych miała Rada w 2007 roku? Jakie środki finansowe one obejmują i na co zostały one wydatkowane? Kolejne pytanie brzmi: czy Rada potrafi wyjaśnić, na jakiej podstawie jej własny kontroler wewnętrzny stwierdził, że w kontroli i weryfikacji faktur wystąpiły uchybienia? Jeszcze jedno: czy istnieje jakieś wyjaśnienie konieczności przesuwania – co roku – znacznych kwot z linii budżetowej przeznaczonej na tłumaczenia do linii budżetowej przeznaczonej na koszty podróży? Pomimo wielokrotnych monitów z mojej strony jako sprawozdawcy oraz ze strony komisji jako całości, do dnia dzisiejszego Rada nie udzieliła oficjalnej odpowiedzi na wymienione pytania.

Powoduje to oczywiście ogromne trudności nie tylko dla komisji, ale także dla całego Parlamentu, albowiem w jaki sposób możemy udzielić absolutorium z wykonania budżetu, a mówiąc inaczej – jak możemy w sposób odpowiedzialny utrzymywać wobec naszego elektoratu, że ten budżet jest prawidłowy, skoro nie wiemy, co kryje się za tymi liczbami? Byłoby to niedorzeczne.

My w Komisji Kontroli Budżetowej jesteśmy ludźmi uprzejmymi. Dlatego dajemy Radzie jeszcze jedną szansę, by mogła udzielić odpowiedzi na nasze pytania. Dlatego proponujemy, by Parlament odroczył decyzję dotyczącą udzielenia absolutorium z wykonania budżetu Rady. Umożliwi to ponownie podjęcie tej kwestii w listopadzie i da Radzie kilka miesięcy więcej na refleksję, czy przejrzystość jest lepsza niż tajemnica, czy też nie.

Liczę na to, że poprzez dzisiejszą debatę i jutrzejsze głosowanie wyślemy wyraźny sygnał, iż nie chcemy być marionetkami sił zła. Chcemy otwartości, chcemy przejrzystości i chcemy pełnego wglądu w sposób wydatkowania pieniędzy podatników. Tego właśnie chcemy dzisiaj i tego chcemy po wyborach w czerwcu.

**José Javier Pomés Ruiz**, w imieniu grupy PPE-DE. – (ES) Panie przewodniczący! W stosownym rozporządzeniu finansowym czytam, że Sekretarz Generalny i Wysoki Przedstawiciel ds. Wspólnej Polityki Zagranicznej i Bezpieczeństwa, wraz z wspierającym go zastępcą Sekretarza Generalnego ponoszą pełną odpowiedzialność za administrowanie środkami finansowymi występującymi w sekcji II budżetu – Rada – i podejmują wszelkie konieczne kroki w celu zapewnienia należytego zarządzania tymi środkami.

Gdzie jest Javier Solana? Gdzie jest zastępca Sekretarza Generalnego, skoro nie ma go podczas tej debaty? Dzieje się tak, mimo że jedyny fragment informacji, jaki posiadamy, a mianowicie sprawozdanie kontrolera wewnętrznego, zawiera informacje o istnieniu w Radzie konta B, konta pozabudżetowego. Zgodnie z rozporządzeniem finansowym, to nie prezydencja czeska ani francuska, lecz Javier Solana, wraz ze swoim zastępcą, ponosi odpowiedzialność za Radę.

Czym jest to konto pozabudżetowe?

Kontroler stwierdza, że sekcja ta powinna być usunięta. Chcielibyśmy wiedzieć, do jakich celów to konto było wykorzystane i dlaczego.

Chcielibyśmy wiedzieć, dlaczego w 2006 roku z 650 milionów euro administrowanych przez Javiera Solanę, za które on odpowiada, 13 milionów euro przesunięto z tłumaczeń ustnych na wydatki na podróże, a w 2007 roku nie zwiększono środków przydzielonych na wydatki na podróże. Ponownie dzieje się to samo i nie wiemy, co znaczą te liczne podróże i dokąd w końcu trafiają omawiane środki finansowe.

Ogarnia nas gniew, ponieważ istnieje tylko jeden wyjątek w demokratycznej kontroli tego Parlamentu sprawowanej nad wszystkimi kontami finansowanymi przez podatników w Unii Europejskiej: konta prowadzone przez Radę. Nie poddawane są one audytowi. My, członkowie tego Parlamentu, nie byliśmy nawet w stanie doprowadzić do jednego oficjalnego spotkania z Radą w celu omówienia tych kont.

Rada odmawia przekazania nam dokumentów. Wie, że w zakresie naszych kompetencji nie leży nadzór nad Radą; wszystko było w porządku dopóty, dopóki Rada wykonywała wyłącznie obowiązki administracyjne, natomiast obecnie wspólna polityka zagraniczna i bezpieczeństwa jest związana z wydatkami operacyjnymi i nie rozumiemy, dlaczego miałyby to być wyłączone spod demokratycznego nadzoru.

Dlatego w tym miejscu chciałbym powiedzieć, że stanowisko prezentowane przez Sekretarza Generalnego, Javierę Solanę, jest nie do przyjęcia i że dlatego przy tej okazji nasz Parlament ma zamiar zaproponować, by nie zatwierdzać sprawozdań finansowych Rady - podobnie, jak się to zdarzyło 10 lat temu, kiedy to pan poseł Elles powiedział, iż odmawia zatwierdzenia sprawozdań finansowych Komisji, doprowadzając tym samym do ustąpienia Komisji kierowanej przez Jacquesa Santera.

**Costas Botopoulos**, w imieniu grupy PSE. – Panie przewodniczący! Decyzja, która mamy niebawem podjąć, jest bardzo ważna. Grupa Socjalistów opowiada się za proponowanym odroczeniem z czterech powodów o charakterze zasadniczym.

Powód pierwszy to wiarygodność i rola naszego Parlamentu. Należy zdecydowanie określić – na samym początku – co Parlament może, a czego nie może robić. Może i musi kontrolować w sposób demokratyczny także konta Rady, niezależnie od istnienia umowy dżentelmeńskiej.

Drugi powód to równowaga międzyinstytucjonalna. Ważne jest, aby nie robić czegoś, czego nie możemy robić jako Parlament, ale należy też zdecydowanie stwierdzić, że mamy prawo do oceny, do formułowania opinii na temat kont Rady w przypadku, gdy te konta mają charakter operacyjny i gdy te operacyjne konta muszą być wyjaśnione. Jest to zasada demokratyczna i na tym polega nasze zadanie. A więc nie mówimy, że chcemy robić coś innego. Mówimy, że chcemy wykonywać nasze obowiązki.

Powód trzeci to respektowanie traktatu lizbońskiego i przygotowania do tego traktatu. Koleżanki i koledzy! Bardzo dobrze wiecie, że w kontekście traktatu lizbońskiego wspólna polityka zewnętrzna staje się znacznie głębsza i nabiera większego impetu. Wspólna polityka zyskuje znacznie większą wagę i na samym początku nie możemy powiedzieć, że Parlament nie będzie miał w ogóle związku z tą polityką. Musimy mieć teraz możliwość określenia roli Parlamentu.

Punkt ostatni – i przypuszczalnie najważniejszy – to przejrzystość względem obywateli. Nasza rola jako Parlamentu to odpowiedzialność przed obywatelami. Nie możemy i nie wolno nam mówić obywatelom, że wspólna polityka w ważnej dziedzinie, np. w dziedzinie stosunków zewnętrznych i bezpieczeństwa, będzie pozostawała poza demokratyczną kontrolą naszego Parlamentu.

Tak więc z wymienionych czterech ważnych powodów o charakterze zasadniczym uważamy, że musimy głosować za odroczeniem.

**Kyösti Virrankoski**, w imieniu grupy ALDE. – (FI) Panie przewodniczący! Przede wszystkim chcę podziękować panu posłowi Søndergaardowi za doskonałe sprawozdanie.

Sprawozdanie w sprawie absolutorium dla Rady jest bardzo obszerne i szczegółowe. Jest także oparte na odniesieniach do dokumentów i Traktatu UE.

Kwestią najbardziej problemową jest przejrzystość. Budżet Rady tylko częściowo odnosi się do administracji, ponieważ poważna część środków finansowych idzie na działania operacyjne, np. na wspólną politykę zagraniczną i bezpieczeństwa. Rada dość niechętnie rozmawia z Komisją Kontroli Budżetowej o wykonaniu budżetu, ani też się nie pali do przekazania żądanych dokumentów.

Parlament Europejski, wraz z Radą, to organ odpowiedzialny za budżet UE. Jego zadaniem jest także nadzorowanie wykorzystania środków finansowych oraz ogólne wykonanie budżetu.

O ile mogę stwierdzić, to raczej wyraźny brak współpracy, niż przypuszczalny sposób zarządzania tymi funduszami, zmusił Komisję Kontroli Budżetowej do zaproponowania odroczenia decyzji dotyczącej absolutorium. Sytuacja jest kłopotliwa, ponieważ odpowiedni poziom współpracy między Parlamentem i Radą stanowi fundament owocnej polityki europejskiej. Dlatego moja grupa podejmie dzisiaj wieczorem ostateczną decyzję dotyczącą swojego stanowiska.

**Bart Staes**, w imieniu grupy Verts/ALE. – (NL) Panie posle Søndergaard, dziękuję! Pańskie sprawozdanie to prawdziwy majstersztyk, zawierający – tak jest – wszystkie trafne punkty. Pragnę jednak zwrócić się do pana przewodniczącego i do Prezydium Parlamentu o zwrócenie uwagi na nieobecność przedstawicieli Rady i nieprzestanie na tym. Nie powinniśmy pozwolić, aby mieli nad nami przewagę. Pragnę zachęcić Prezydium,

by rozważyło skierowanie do Rady bardzo stanowczego listu protestacyjnego z przesłaniem, że podobna postawa jest nie do przyjęcia.

Rzeczywiście, tak jak rzeczy się obecnie mają, odmawiamy udzielenia absolutorium. Jest to teraz poza dyskusją. Nie możemy udzielić Radzie absolutorium. Nie chodzi tutaj tyle o oszustwa finansowe, ile o kwestię zasad, a mianowicie o przejrzystość. Javier Solana zarządza 650 milionami euro z budżetu europejskiego w dziedzinie polityki obrony, bezpieczeństwa i polityki zagranicznej, a odbywa się to poza jakimkolwiek systemem monitorowania. W demokracji jest to nie do przyjęcia. To musi się skończyć. Stąd uzasadnione żądania dotyczące przedstawienia sprawozdania z działalności, domaganie się przejrzystości i jasności.

To jednak nie wszystko. Jako sprawozdawca w sprawie oszustw finansowych związanych z VAT, w swoim sprawozdaniu zatwierdzonym w dniu 4 grudnia, wyraźnie prosiłem Radę o udzielenie odpowiedzi na szereg pytań. Cztery lub pięć miesięcy już minęło, a w tym okresie panowała głucha cisza ze strony Rady, podczas gdy szacowane oszustwo finansowe, o które chodzi, sięga 60-100 miliardów rocznie. Rada musi działać. W walce z oszustwami finansowymi związanymi z VAT konieczna jest koordynacja i jak długo ze strony Rady brak będzie woli działania, tak długo nie udzielę Radzie absolutorium.

**Jens Holm**, w imieniu grupy GUE/NGL. – (SV) Panie przewodniczący! Ja również chciałbym postawić to samo pytanie i brzmi ono następująco: gdzie jest Rada w czasie, gdy odbywa się ta debata? Mamy oczywiście poddać kontroli Radę i zarządzanie jej budżetem. Uważam to za godne odnotowania, że podczas omawiania obecnego punktu nie ma tutaj nikogo z Rady, aby odpowiedzieć na nasze pytania. Członkowie naszej Komisji Kontroli Budżetowej, w szczególności nasz sprawozdawca pan poseł Sørengaard, postavili kilka znaków zapytania w odniesieniu do zarządzania przez Radę Ministrów jej finansami. Wskazywaliśmy na to przy wielu okazjach, natomiast nie otrzymaliśmy żadnych zadowalających odpowiedzi.

Niech mi będzie wolno podać dwa przykłady. W roku 2006 Rada wydała 12,6 milionów euro na koszty podróży. Pieniądze te przeznaczone były na tłumaczenia ustne. Chciałbym zadać Radzie pytanie, ale skoro Rada nie może odpowiedzieć, być może Komisja potrafi to uczynić: dokąd przedstawiciele Rady podróżowali w roku 2006? Co się kryje za tymi 12 milionami euro?

Rada posiada również konta poufne, tak zwane *comptes hors budget*. Kontroler wewnętrzny nalegał, aby Rada zlikwidowała te konta, jednak bez powodzenia. Chciałbym zapytać, dlaczego tak się nie stało. Ile tego rodzaju kont znajduje się w całym budżecie? Co te konta zawierają?

Nasze rola, jako członków Parlamentu Europejskiego, polega na sprawdzaniu wykorzystywania przez Radę zasobów budżetowych. Czynimy to, ponieważ reprezentujemy podatników. Obowiązek Rady polega na udzielaniu odpowiedzi na nasze pytania. Żądamy teraz odpowiedzi na te pytania! Co się stało z tymi 12 milionami euro? Co zawierają poufne konta? Ile jest poufnych kont?

Jeżeli nie otrzymamy zadowalającej odpowiedzi – której do tej pory nie mamy – wówczas w dniu jutrzejszym nie udzielimy absolutorium Radzie.

**Nils Lundgren**, w imieniu grupy IND/DEM. – (SV) Panie przewodniczący! Stoimy tutaj w obliczu jednego z rzeczywiście ważnych, fundamentalnych pytań. Mógłby pan powiedzieć, że jako przedstawiciel partii eurosceptyków uważam, iż to Rada powinna zawsze dominować w dziedzinie współpracy europejskiej, a Parlament powinien koncentrować się na kwestiach rynku wewnętrznego i transgranicznych problemach ekologicznych. Jest jednak trzecia kwestia, która obecnie wysuwa się na plan pierwszy. Rada i ten Parlament ponoszą w zasadzie w równym stopniu odpowiedzialność za budżet i przeznaczenie pieniędzy podatników. W mojej ocenie doszło obecnie do bezprecedensowego zjawiska polegającego na trzymaniu w tajemnicy przez Radę przeznaczenia tych pieniędzy. Dlatego nie ma żadnej przejrzystości. Obywatele nie są w stanie powiedzieć „Akceptuję to, ponieważ wiem, na co te pieniądze są wykorzystane”. Dlatego powiedziałbym – a o ile się orientuję, choć ten jeden raz wszyscy mówcy w tej Izbie są co do tego zgodni – że nie może być mowy o udzieleniu Radzie absolutorium, dopóki nie dowiemy się, na co poszły te pieniądze.

**Hans-Peter Martin (NI)**. – (DE) Panie przewodniczący! Zabieram tutaj głos jako gorący euroentuzjasta i jestem przekonany, że aktualnie dostajemy nauczkę, jak demokracja UE nie powinna wyglądać. Fakt, że Rada nie uważa żadną miarą za konieczne przyjęcie bardzo wyraźnych słów krytyki ze strony Parlamentu w jakiegokolwiek dopuszczalnej formie, pokazuje niestety, że wszelkie krytyczne oceny dotyczące UE są słuszne i że rację mają ci, którzy tę instytucję odrzucają, ponieważ jawnie okazujemy brak poszanowania dla owych podstawowych zasad, na których powinna opierać się demokracja.

Z traktatu na traktat pozwalaliśmy tak naprawdę na pozostawienie ośrodka władzy poza wszelkim nadzorem, a Radzie – jest to do udowodnienia – na lenistwo i niekompetencję oraz na działanie w głównej mierze potajemnie. Mówię o „lenistwie”, ponieważ można udowodnić, że większość ministrów – czyli tych, którzy za zamkniętymi drzwiami podejmują rzeczywiście ważne decyzje dla Europy – często nie jest nawet obecna, a pracownicy służby cywilnej podejmują decyzje dotyczące wyjątkowo ważnych kwestii o charakterze podstawowym. Tak się zwykło dziać w Austrii przed rokiem 1848, po którym sytuacja się nieco poprawiła. To nie jest demokracja.

Rada nie chce nawet ujawnić pozycji w porządku dziennym, które są przedmiotem dyskusji. Posłowie mogą to sobie dokładnie odtworzyć, szczególnie po pośrednictwem pytań parlamentarnych – tak jak ja to zrobiłem – i wyniki są zatrważające. Ci ludzie po prostu się lenią. Osoby, które w rzeczywistości są ważniejsze z punktu widzenia legislacyjnego niż my posłowie, pozwalają innym pojawiać się na swoich miejscach.

Twierdzi się również, że obecnie jest większa przejrzystość w działaniu Rady, gdy w istocie w tej instytucji jest mniej przejrzystości od czasu decyzji Rady z 2006 roku. W 2008 roku tylko jeden z łącznej liczby 130 punktów porządku dziennego najważniejszej Rady – Rady ds. Stosunków Zewnętrznych – był omawiany publicznie. Wszystko inne było omawiane przy drzwiach zamkniętych. Wszystko inne jest mniej przejrzyste niż mafia.

Następnie mamy kwestię wykorzystania środków finansowych. Na co idzie tak wiele milionów euro? Dlaczego Rada odmawia współpracy w tym względzie? Jakie jest stanowisko Izby w kwestii wywiadu coraz szerzej rozbudowywanego pod kierownictwem Javiera Solany? Javier Solana ma siedzibę w Hiszpanii, która przyznaje, że oczywiście wywiad UE istnieje. Na co idą te pieniądze? Na ile skorumpowani są ci ludzie i na ile brak przejrzystości w ich działaniu?

**Herbert Bösch (PSE).** – (DE) Panie przewodniczący! Pragnę powiedzieć dwie rzeczy w imieniu tej komisji. Gratulacje dla sprawozdawcy, który zadał jasne pytania i nie otrzymał odpowiedzi. Gratulacje dla komisji, która przyjęła sprawozdanie pana posła Søndergaarda przytłaczającą większością głosów – 27:2. Zwraca uwagę nieobecność państw członkowskich w dniu dzisiejszym, chociaż – chciałbym to przypomnieć, panie przewodniczący – umieściliśmy ten punkt specjalnie w południowym porządku obrad, aby uwzględnić problemy kalendarza Rady. Przedstawiciele państw członkowskich postępują tutaj w sposób, w jaki u siebie nie odważyliby się postępować.

Teraz będziemy prowadzić kampanię wyborczą, podczas której sprawy ponownie przenoszą się do Brukseli. Problemy tkwią w poszczególnych stolicach, a nie w Brukseli. Chciałbym widzieć od czasu do czasu, że Komisja daje nam nieco większe wsparcie w tym zakresie. W mojej ocenie jej zachowanie jest niekiedy raczej zbyt tchórzliwe. Kiedy, jak mówi sprawozdawca, mamy *comptes hors budget* – w moim kraju nazywamy to czarnymi kontami – przypomina to Eurostat i podobne historie. To nie będzie długo funkcjonować. Zadaniem tej komisji było ostrzec przed omawianym zjawiskiem i jestem dumny, że komisja to uczyniła taką większością głosów. Uważam – i to pozytywne przesłanie wezmę ze sobą, jeżeli Izba podąży za nami, co jak mam nadzieję, przełoży się na równie dużą większość w dniu jutrzejszym – że sprawiliśmy, iż system kontroli naprawdę działa. Jest ktoś, kto się tym zajmie. Koniec końców przyjrzymy się skutkom.

**Paulo Casaca (PSE).** – (PT) Panie przewodniczący! Składam gratulacje dla naszego sprawozdawcy w związku z jego pracą, a także różnym grupom politycznym, Komisji Europejskiej i naszej komisji w osobie jej przewodniczącego. Muszę powiedzieć, że dla nas absolutnie nie do przyjęcia jest nie tylko istnienie „lewej kasy”. W mojej ocenie rzekoma umowa dżentelmeńska, która liczy sobie 39 lat, również nie ma obecnie racji bytu.

W dzisiejszych czasach nie jesteśmy klubem kibica. Zdecydowanie nie. Jesteśmy Europą obywateli. Musimy być odpowiedzialni w stosunku do każdego.

Tutaj w Parlamencie Europejskim, właśnie teraz po zakończeniu reform i wprowadzeniu ich w życie, jesteśmy całkowicie przygotowani, aby począwszy od nowej kadencji parlamentarnej odpowiadać w pełni za zarządzanie wszystkimi sprawami związanymi z naszymi kontami.

Rada musi robić to samo. Godnym najwyższego ubolewania jest fakt, iż Rada nie skorzystała z oferowanej jej możliwości wzięcia udziału w dzisiejszym posiedzeniu. Wybraliśmy ten termin właśnie po to, by taka możliwość powstała. Pragniemy powiedzieć, że z pewnością tak dalej być nie może i że uczynimy wszystko, aby sprawić, że Rada zostanie zmuszona do zdania sprawy ze sposobu wykonywania budżetu.



**Karl von Wogau (PPE-DE).** – (DE) Panie przewodniczący! Panie i panowie! Z punktu widzenia Komisji Budżetowej, Komisji Spraw Zagranicznych oraz Podkomisji Bezpieczeństwa i Obrony pragnę wprowadzić trochę inne akcenty do dzisiejszej debaty. Część przemówień, które słyszeliśmy, mogłaby sprawiać wrażenie, że brak jest nadzoru parlamentarnego nad wspólną polityką zagraniczną i bezpieczeństwa, natomiast jest to dalekie od prawdy. Między Radą i Podkomisją Bezpieczeństwa i Obrony rozwija się doskonała współpraca i jesteśmy informowani o wszystkich szczegółach – łącznie z aspektami budżetowymi. Komisja Kontroli Budżetowej w tym nie uczestniczy – to sprawa wewnętrzna Parlamentu Europejskiego – natomiast przewodniczący Komisji Budżetowej, Komisji Spraw Zagranicznych oraz Podkomisji Bezpieczeństwa i Obrony systematycznie otrzymują informacje na temat aspektów budżetowych. Tutaj ma miejsce nadzór parlamentarny.

Następnie istnieją aspekty poufne, którymi zajmuje się specjalna komisja również otrzymująca regularnie informacje o wszystkich szczegółach europejskiej polityki bezpieczeństwa i obrony. Informacje te przekazuje Javier Solana osobiście.

Z punktu widzenia Komisji Kontroli Budżetowej sprawy przyjęły prawdopodobnie w tym względzie bardzo niezadowolający obrót. Przyznaję, że nieobecność Rady podczas tej debaty budzi niezadowolenie. Niemniej jednak niedorzeczne uwagi w rodzaju zgłoszonych przez pana posła Martina sprawiają wrażenie, że w Unii Europejskiej brak jest jakiegokolwiek kontroli demokratycznej nad tak ważną sprawą, jak polityka zagraniczna i bezpieczeństwa. Są ważniejsze sprawy, np. konta, z których finansowane są podróże Javiera Solany. To kwestia operacji w Czadzie, Kongu, Gruzji i wielu innych krajach. Dialog i skuteczna kontrola demokratyczna naprawdę tutaj istnieją.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Panie przewodniczący! Pragnę wygłosić oświadczenie osobiste zgodnie z art. 149 Regulaminu – w poprzedniej wersji był to art. 145 Regulaminu. Wymieniono moje nazwisko; zarzucono mi wygłoszenie niedorzecznych uwag. Zdecydowanie odrzucam to oskarżenie. Wszystkie dane można udokumentować. Prawdą jest, że w wielu przypadkach pracownicy służby cywilnej podejmują decyzje w ważnych komisjach ministrów spraw zagranicznych i w innych – specjalistycznych Radach – ponieważ, z różnych powodów, podróz ministrów nie dochodzi do skutku. Niekiedy można udowodnić, że wolą oni uczestniczyć w konferencjach partyjnych.

Prawdą jest również – i może należałoby zwrócić na to uwagę – że przewodniczący komisji, którego prywatne transakcje powinny być wreszcie zbadane, wypowiedział słowa, jakie nie mogą przejść bez echa. Wspomniany nadzór parlamentarny nie istnieje, brak jest jakichkolwiek mechanizmów kontroli w odniesieniu do różnych systemów bezpieczeństwa, które w odpowiedni sposób powstały – dziedziny wywiadowcze, o to chodzi. W tym kontekście podam następujący przykład: Wydział Wywiadu (INT), z 30 pracownikami...

*(Przewodniczący wyłączył mikrofon i przywołał mówcę do porządku)*

**Przewodniczący.** – Proszę mi wybaczyć – ma pan głos w celu udzielenia odpowiedzi w sprawie osobistej, a nie w celu wygłoszenia mowy na ten temat, i w sprawie osobistej już pan odpowiedział.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Zatem pragnę po prostu ponownie poprosić osobiście pana posła von Wogau o ujawnienie, z kim jego firma prawnicza prowadzi interesy i od kogo czerpie zyski, a potem możemy dalej rozmawiać.

**Przewodniczący.** – Sądzę, że pańskie słowa wypowiedziane przed chwilą są znacznie poważniejsze niż to, co powiedział pan poseł von Wogau. Z kolei on poprosił o możliwość wypowiedzenia się w sprawie osobistej, tak więc udzielam mu głosu.

**Karl von Wogau (PPE-DE).** – (DE) Panie przewodniczący! Przed chwilą pan poseł Martin skierował do mnie swoją wypowiedź w sposób najbardziej skandaliczny z możliwych. Jakkolwiek z pewnością nie udzielił samemu panu posłowi Martinowi żadnych informacji na temat mojej osobistej sytuacji, gotów jestem dostarczyć szczegółowych danych w każdym czasie w odpowiednim trybie, ponieważ to, co dano tutaj do zrozumienia, jest całkowicie bezpodstawne.

**Paul Rübig (PPE-DE).** – (DE) Panie przewodniczący! Panie komisarzu! Panie i panowie! Pragnę rozpocząć od stwierdzenia, że byłoby dobrze, gdyby wówczas, gdy pan prezydent Klaus był tutaj obecny podczas posiedzenia plenarnego, ustosunkował się on do oskarżeń, które są już dobrze znane. Niewątpliwie pomogłoby to przedstawić we właściwym świetle podział kompetencji, który na szczęblu europejskim bardzo dobrze funkcjonuje.

Po drugie, pragnę wyrazić sprzeciw wobec porównywania Rady z mafią. Po prostu w prawdziwej demokracji nie można mówić takich rzeczy.

Ponadto uważam, że krajowe organy kontroli miały rzeczywiście możliwość intensywniejszej współpracy z Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości. Nadzór szczebla krajowego realizowany przez parlamenty krajowe jest także bardzo ważnym działaniem, zwłaszcza w przypadku Rady; naturalnie chodzi tutaj o działania, które powinny być prowadzone w sposób systematyczny. Po drugie, oczywiście konieczne jest również, aby Europejski Trybunał Obrachunkowy szczegółowo badał te działania i dostarczał potrzebną dokumentację.

Uważam, że owa przejrzystość, o którą wszyscy apelujemy, jest uzasadniona także w świetle traktatu lizbońskiego i dlatego musimy zdecydowanie domagać się, aby sprawa tego traktatu jak najszybciej została doprowadzona do pomyślnego końca.

### PRZEWODNICZY: Edward McMILLAN-SCOTT

*Wiceprzewodniczący*

**Herbert Bösch**, przewodniczący Komisji Kontroli Budżetowej. – (DE) Panie przewodniczący! Pragnę się krótko odnieść do tego, co powiedział pan poseł von Wogau. Panie pośle von Wogau! Może istnieć podmiot, w ramach którego prowadzi się bardzo interesujące dyskusje na temat przyszłych projektów. Absolutorium nie jest kwestią odpowiedzialności trzech przewodniczących czy też innego podmiotu, lecz Komisji Kontroli Budżetowej, a następnie posiedzenia plenarnego. Jeżeli może nam pan powiedzieć, co się dzieje z pozabudżetowymi kontami Rady, proszę to zrobić. Jestem pewien, że podobnie jak my, pan tego nie wie. Udzielając jednak absolutorium bierzemy pełną odpowiedzialność za to, co Rada zrobiła lub czego nie zrobiła.

To nie jest przedszkole; jeżeli nie wiemy, co Rada zrobiła, nie możemy za to brać odpowiedzialności, w przeciwnym razie wystawiamy się na pośmiewisko całego świata. Każdemu, kto chce to jutro uczynić, wolno to zrobić, natomiast ze swej strony proponuję, aby absolutorium nie udzielać i wybrać odroczenie.

**Ingeborg Gräßle (PPE-DE)**. – (DE) Panie przewodniczący! Panie i panowie! Znalezione rozwiązanie obecnego sporu leży w naszym interesie, ale będzie to możliwe tylko wtedy, gdy Rada wykona pewien ruch.

Przestrzegaliśmy procedur, wysłaliśmy sprawozdawców, a czterech koordynatorów pisało listy i zadawało pytania. Nie nadchodziły żadne odpowiedzi, a jedynie robiono aluzje do umowy dżentelmeńskiej, która z pewnością nigdy nie dotyczyła absolutorium, jeżeli kiedykolwiek odnosiła się do posiedzenia w sprawie budżetu. Nawet wówczas miała zastosowanie tylko w odniesieniu do części administracyjnej. Wspomniana umowa dżentelmeńska nie była nigdy stosowana w odniesieniu do części operacyjnej; faktem jest, że w czasie, gdy ją zawarto, części operacyjnej nie było.

Rada musi nam zaproponować rozwiązanie tej sprawy; ma czas na to, by je przedstawić i nalegalibyśmy, aby to uczyniła. Trochę mi za nią wstyd wobec przedstawicieli społeczeństwa, którzy są tutaj obecni, ponieważ jest to negatywna twarz, arogancka twarz Europy. Nie żyjemy już w czasach monarchii i pora, aby w omawianym zakresie Rada dołączyła się do nas na szlaku demokracji – większej demokracji – którą, nawiasem mówiąc, zawsze promuje również w traktatach.

Nalegalibyśmy, aby Rada przestała wystawiać tę Izbę na pośmiewisko, jak również powinna skończyć z wystawianiem samej siebie na pośmiewisko.

**Pierre Pribetich (PSE)**. – (FR) Panie przewodniczący! Panie komisarzu! W sposób symboliczny w tym trójkącie instytucjonalnym, dzisiaj, gdy w Parlamencie Europejskim ma miejsce istotne wydarzenie – jakim jest absolutorium – ze zdumieniem ponownie widzimy, że brak jednego z kluczowych uczestników. Panie i panowie! Myślę w rzeczy samej o gościach będących świadkami tej sceny, gdzie część mówców oświadcza, iż istnieją konta pozabudżetowe, których ujawnić nie można – co oznacza, że nie można zajmować się nimi w sposób przejrzysty – i gdzie nie ma tutaj przedstawicieli Rady, aby mogli w razie potrzeby przedstawić konkretne trudności czy okoliczności.

Uważam, że jako posłowie do PE nie możemy zaakceptować takiego stanu rzeczy, tej godnej ubolewania nieobecności Rady; możemy jedynie zaprotestować i w szczególności zaaprobować propozycję wysuniętą przez przewodniczącego Komisji Kontroli Budżetowej, a mianowicie odroczyć decyzję dotyczącą udzielenia absolutorium, ponieważ w przeciwnym razie Parlament się zbłądził poświadczając konta, o których nie ma pojęcia i których nie ma możliwości zbadać.

Panie przewodniczący! Szczerze mówiąc, Rada musi wziąć się w garść i być w stanie przedstawić informacje konieczne z punktu widzenia przejrzystości, tak aby mogła powstrzymać eurosceptyków od uchwycenia się tej kwestii i utrzymywania, że w naszym działaniu brak jest przejrzystości i że popełniamy błędy, zwłaszcza gdy chodzi o demokrację.

**Søren Bo Søndergaard, sprawozdawca.** – (DA) Panie przewodniczący! Chciałbym najpierw wyrazić zadowolenie z jednomyślności poglądów, jakie mogliśmy dzisiaj usłyszeć, i mam nadzieję, że będą one miały pewien wpływ na Radę. W pełni podpisuję się pod słowami przewodniczącego Komisji Kontroli Budżetowej, pana posła Bösch, skierowanymi pod adresem pana posła von Wogau, i chciałbym też panu posłowi von Wogau powiedzieć jeszcze jedną rzecz: dlaczego Parlament powinien udzielić absolutorium, skoro odmawia mu się informacji?

Oczywiście, gdyby była to sprawa jakiegoś innego podmiotu, nie byłoby powodu, byśmy się angażowali. Chciałbym jednak pokreślić, że jeżeli udzielimy absolutorium, przejmemy na siebie pewien zakres odpowiedzialności. Udzielenie absolutorium oznacza przejście pewnego zakresu odpowiedzialności, a my możemy wziąć na swoje barki tę odpowiedzialność tylko wówczas, gdy otrzymamy informacje. Możliwe, że te informacje zostały udostępnione jakimś innym kręgom w Parlamencie, lecz dlaczego Komisji Kontroli Budżetowej odmawia się do nich dostępu, skoro ma ona się tą sprawą zajmować?

Sądzę również, że pan poseł Staes wysunął słuszną propozycję, abyśmy poprosili Prezydium o skierowanie do Rady formalnego protestu, zwłaszcza że krążyły niepodpisane dokumenty, których – jak się zdaje – źródłem jest Rada, zawierające częściowe odpowiedzi Rady na postawione przez nas pytania. Jest to oczywiście całkowicie niedopuszczalna sytuacja, w której niepodpisane dokumenty, rzekomo zawierające odpowiedzi na nasze pytania, są przekazywane dziennikarzom, podczas gdy Rada nie uczestniczy w obecnej debacie, by przedstawić swoje zdanie. Dlatego dobrze byłoby, gdybyśmy przystali na propozycję skierowania przez Prezydium noty protestacyjnej do Rady.

Kończąc chciałbym podziękować komisji za znakomitą pracę, jaką wykonała. Wiele uwagi poświęcono...

Aha, przybyła Rada! Bardzo dobrze.

(Oklaski)

Może spróbujmy rozpocząć dyskusję od początku! Dam panu przewodniczącemu możliwość ponownego rozpoczęcia całej dyskusji, tak abyśmy mogli kierować pytania do Rady. Zaproponuję to więc panu przewodniczącemu.

**Przewodniczący.** – Oczywiście witamy przedstawicieli Rady, lecz przybyli tutaj na następną debatę.

(Protesty)

Upewnię się jednak, że urzędujący przewodniczący Rady rozumie obawy Parlamentu wyrażone podczas ostatniej debaty na temat absolutorium budżetowego. Jestem pewien, że pan minister weźmie ze sobą to przesłanie do Pragi.

Zamykam debatę.

Głosowanie odbędzie się jutro.

## **12. Wspólne zasady dostępu do rynku dla usług autokarowych i autobusowych (przekształcenie) - Wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego – Wspólne zasady dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (przekształcenie) (debata)**

**Przewodniczący.** – Następnym punktem posiedzenia jest debata łączna nad:

- zaleceniem do drugiego czytania przedstawionym przez Komisję Transportu i Turystyki w sprawie wspólnego stanowiska Rady mającego na celu przyjęcie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku dla usług autokarowych i autobusowych (przekształcenie)  
( 1 1 7 8 6 / 1 / 2 0 0 8 - C 6 - 0 0 1 6 / 2 0 0 9 -  
<http://www.europarl.europa.eu/oeil/FindByProcnum.do?lang=en&procnum=COD/2007/0097> )  
( S p r a w o z d a w c a : M a t h i e u G r o s c h )

(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A6-2009-0215&language=PL>”),

- zaleceniem do drugiego czytania przedstawionym przez Komisję Transportu i Turystyki dotyczącym wspólnego stanowiska Rady mającego na celu przyjęcie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (11783/1/2008 - C6-0015/2009 - <http://www.europarl.europa.eu/oel/FindByProcnum.do?lang=en&procnum=COD/2007/0098>)  
(S p r a w o z d a w c a : S i l v i a - A d r i a n a Ț i c ă u )  
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A6-2009-0210&language=PL>) oraz

- zaleceniem do drugiego czytania przedstawionym przez Komisję Transportu i Turystyki dotyczącym wspólnego stanowiska Rady mającego na celu przyjęcie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych (przekształcenie) ( 1 1 7 8 8 / 1 / 2 0 0 8 - C 6 - 0 0 1 4 / 2 0 0 9 - <http://www.europarl.europa.eu/oel/FindByProcnum.do?lang=en&procnum=COD/2007/0099>)  
(S p r a w o z d a w c a : M a t h i e u G r o s c h )  
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A6-2009-0211&language=PL>”).

**Mathieu Grosch, sprawozdawca.** – (DE) Panie przewodniczący! Zakładam, że jest to debata łączna dotycząca trzech sprawozdań stanowiących części pakietu drogowego.

Winien jestem podziękowania Radzie, a także personelowi Komisji. Praca, którą wykonaliśmy w ciągu ostatnich dwóch lat przyniosła dobre wyniki.

Transport drogowy i towarowy na obszarze Europy stanowi około 75% całości transportu i zatrudnia 2 miliony ludzi. Z myślą o otwarciu rynku na 25 krajów, planowanym na maj 2009 roku, wezwano do wprowadzenia pewnych nowych reguł. Komisja przedstawiła propozycje w tym samym duchu.

Jeśli chodzi o sprawozdanie mojej koleżanki, pani poseł Țicău, której, wraz ze wszystkimi sprawozdawcami na temat pakietu drogowego, chciałbym również podziękować za konstruktywną współpracę, to ważne jest, aby zostały wydane jasne wytyczne w tej kwestii dla przewoźników. Muszą oni wykazać swoją wiarygodność w całej Europie i muszą także posiadać zdrową strukturę finansową. Menadżerowie ds. transportu powinni być w stanie zademonstrować albo wieloletnie doświadczenie, albo wysoki poziom wykształcenia. Poważne naruszenia mogą stanowić zagrożenie dla tej wiarygodności, co oznacza również, że państwa członkowskie wezwane będą do kontynuacji kontroli i stosowania sankcji za naruszenia nawet po wejściu w życie tego rozporządzenia. Takiego podejścia brakuje często w całym sektorze transportu.

Akceptacja została uzyskana dla więcej niż połowy poprawek Parlamentu. Nie będę się dziś zagłębiać we wszystkie te poprawki, ale chciałbym przybliżyć pewien rezultat nieoficjalnego dialogu trójstronnego, który jest dla mnie szczególnie ważny – mianowicie walkę z firmami „krzakami”. Doprowadzają one do zakłóceń w konkurencji i osłabiają przedsiębiorstwa krajowe. Zapobieganie tworzeniu takich podmiotów oznacza zapobieganie społecznemu i fiskalnemu dumpingowi, który sam w sobie również był tematem pakietu drogowego.

Jeśli chodzi o dostęp do rynku dla autobusów, autokarów i ciężarówek – a w szczególności autobusów i autokarów – rozporządzenie to było dyskusyjne głównie w zakresie reguły 12 dni, gdyż w pozostałych punktach bardzo szybko osiągnięto porozumienie. Ponowne wprowadzenie możliwości tygodniowego wypoczynku po 12 dniach pracy nie stanowi kompromisu z bezpieczeństwem. Dzielne okresy jazdy i odpoczynku muszą być przestrzegane, a w trakcie takich podróży kierowcy nigdy nie przekraczają dozwolonego dziennego czasu jazdy. Ponadto, takie 12-dniowe wycieczki sprzyjają europejskiej integracji i dla wielu osób są bardzo ekonomicznym sposobem pojechania na wakacje.

Dyskusja na temat dostępu do rynku była w przypadku transportu towarowego jedną z najintensywniejszych i tutaj Parlament nie uzyskał wszystkiego, co zamierzał. Osiągnęliśmy jednak dobry kompromis. Sądzę, że zwłaszcza w przypadku przewozów kabotażowych – trzy przewozy w siedem dni – ten kompromis to dobry punkt wyjścia. Ostatecznym celem jest uregulowanie kwestii usług w krajach trzecich, a w średnim okresie powinien zostać otwarty rynek przewozów kabotażowych. Oczekujemy na propozycje Komisji w tym względzie, ponieważ przewozy kabotażowe powinny również służyć uniknięciu przejazdów bez ładunku. Jednak nie chcemy również, aby interpretowano tymczasowe narzucenie ograniczeń w tym obszarze

jako protekcyjizm. W tym właśnie momencie, gdy socjalna i podatkowa harmonizacja sektora transportowego jest całkowicie nieskuteczna, ograniczenie jej było dobrym pomysłem, by uniknąć nieuczciwej konkurencji. Nie powinniśmy jednak czekać dwa lata na zastosowanie tego rozporządzenia. Sześć miesięcy dla przewozów kabotażowych i reguła 12 dni powinny wystarczyć.

Cieszyłbym się, gdyby Komisja udzieliła również jasnej odpowiedzi, co do tego, czy przedmiotowe rozporządzenie uniemożliwi krajom, które otworzyły już swoje rynki kabotażowe, zgodnie z art. 306 Traktatu kontynuację tego działania. Mam nadzieję, że Komisja wyda dziś jasne oświadczenie na temat dalszego otwarcia rynków przewozów kabotażowych oraz na temat art. 306.

**Silvia-Adriana Țicău**, *sprawozdawczyni*. – (RO) Panie przewodniczący, panie komisarzu! Chciałabym rozpocząć pięciominutowym wystąpieniem i pozostawić sobie jedną minutę na wnioski

Projekt rozporządzenia określa warunki dotyczące miejsca przebywania, cech osobowości, sytuacji finansowej i kompetencji zawodowych, którymi musi wykazać się osoba, aby mogła wykonywać zawód przewoźnika drogowego. Rozporządzenie, o którym mówimy określiło również kryteria, przy których spełnieniu przedsiębiorstwo może zatrudniać zarządzającego transportem, wzmocniło procedury wydawania zezwoleń i procedury monitorowania, uregulowało kwestie rejestrów elektronicznych i ochrony zawartych w nich danych, zajęło się kwestią kar za nieprzestrzeganie rozporządzenia i ustanowiło system wzajemnego uznawania dyplomów i wcześniejszych uprawnień.

Przy pierwszym czytaniu, które zakończyło się głosowaniem na sesji plenarnej w maju ubiegłego roku, Parlament nalegał, aby zarządzającego transportem łączyła właściwa więź umowna z firmą i nałożył górny limit na liczbę pojazdów, którymi może administrować jeden zarządzający.

Wprowadzono również poprawki dotyczące wzmocnienia wymogu posiadania stałej siedziby przez firmę. Dobra reputacja firmy może zostać utracona przez udział w handlu ludźmi lub narkotykami.

Parlament sporządził wykaz poważnych naruszeń prowadzących do wykluczenia z zawodu w połączeniu z usunięciem przepisów dotyczących drobnych naruszeń. Ubezpieczenie uznano za dowód zdolności finansowej i zrezygnowano z pojęcia stosunku aktywów do długów.

Utrzymano obowiązkowy egzamin pisemny w kraju zamieszkania jako wymóg wykonywania zawodu, z możliwością zwolnienia w przypadku 10 lat ciągłego doświadczenia praktycznego.

Na koniec usunięto poprzednie uprawnienia i zwrócono się do Komisji o przedłożenie sprawozdania dotyczącego prawdopodobnych skutków rozszerzenia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia na komercyjne przewozy pojazdami, które ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie umożliwiają przewóz do dziewięciu osób łącznie z kierowcą i są do tego celu przeznaczone.

Wspólne stanowisko uwzględniło 70 ze 113 poprawek Parlamentu w brzmieniu dosłownym lub w brzmieniu zbliżonym oddającym istotę treści poprawki. Dotyczy to poprawek odnoszących się do drobnych naruszeń, definicji więzi między firmami a zarządzającymi transportem, prawa do odwołania przysługującego podmiotom podlegającym decyzjom na temat prowadzenia działalności zarządzającego transportem, wcześniejszych uprawnień, wymiany informacji między właściwymi organami oraz do handlu ludźmi i narkotykami jako podstaw do wykluczenia z zawodu.

W odniesieniu do rejestrów zarówno Parlament jak i Rada zgadzają się na podejście stopniowe. Komisja określi wprawdzie strukturę danych dla krajowych rejestrów elektronicznych do końca 2009 roku, ale każda z tych dwu instytucji zaproponowała inny harmonogram wdrażania, przy czym Rada domagała się dłuższego okresu.

Były również inne kwestie, w których początkowe stanowisko Rady różniło się od stanowiska Parlamentu, ale po długich i owocnych negocjacjach obie instytucje osiągnęły zadowalający je kompromis.

W rezultacie, Parlament zaakceptował bardziej elastyczny harmonogram wdrożenia i połączenia krajowych rejestrów elektronicznych (31 grudnia 2012). Uzgodniono, że większe naruszenia zostaną objęte krajowymi rejestrami elektronicznymi dopiero po 2015 roku, zniesione zostanie ograniczenie czasowe ważności zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, utrzymane zostaną egzaminy w państwie członkowskim zamieszkania, struktura rejestrów elektronicznych będzie zawierać część dostępną publicznie i część poufną, zniesione zostaną odniesienia w treści rozporządzenia do ograniczeń licencji na dostęp do rynku transportu drogowego w taki sposób, że niemal wszystkie odniesienia do licencji na dostęp do rynku transportu drogowego zawarte będą tylko w dwóch rozporządzeniach pana posła Groscha.

Z zainteresowaniem oczekuję komentarzy kolegów i koleżanek posłów. Dziękuję.

**Pavel Svoboda**, *urzędujący przewodniczący Rady*. – (CS) Panie i panowie! W dzisiejszej debacie zastępuję mojego rządowego kolegę, ministra transportu Petra Bendla, który nieoczekiwanie musiał pozostać w Pradze.

Chciałbym podziękować państwu za możliwość wystąpienia przed jutrzejszym głosowaniem w sprawie pakietu transportu drogowego. Prezydencja czeska uważa zakończenie zbierania regulacji prawnych w tym zakresie za bardzo ważne. Pakiet jest ważny ze względu na potrzebę jasnego i zharmonizowanego podejścia do obecnego systemu przewozów kabotażowych w miejsce różnych podejść stosowanych przez poszczególne państwa członkowskie, a także ze względu na dostęp do rynku dla przewoźników.

Przy pomocy i wsparciu ze strony sprawozdawców prezydencja osiągnęła zadowalające rezultaty dotyczące tego ważnego zbioru regulacji prawnych. Wiem, że wszyscy ciężko pracowali na ten rezultat i że każdy musiał pójść na pewien kompromis. Każdy zademonstrował konstruktywne podejście do negocjacji, aby uzyskana została akceptacja przy drugim czytaniu. Główne punkty wynikające z naszych dyskusji można streścić następująco: bardziej szczegółowe określenie przepisów dotyczących kabotażu, możliwość pracy przez 12 kolejnych dni dla kierowców wykonujących pojedynczą usługę okazjonalną w międzynarodowym przewozie osób i ściślejsza kontrola nad firmami transportowymi. Sektor transportu drogowego będzie teraz posiadać zestaw uproszczonych reguł i mechanizmów kontrolnych dla przewozów kabotażowych, a także ujednolicone i dające się zastosować przepisy w zakresie dostępu do rynków transportowych. Będą również jasne reguły dotyczące nadużyć, pomagające w zapewnieniu uczciwej konkurencji, lepszej wydajności i lepszej kontroli tego sektora.

Kompromis w zakresie kabotażu będzie znaczącym wkładem w bardziej przejrzysty, bardziej skuteczny i bezpieczniejszy rynek przewozów drogowych. Przyczyni się do dalszych usprawnień w funkcjonowaniu rynku przewozów drogowych, a jednocześnie stworzy bardziej sprawiedliwe i bardziej przejrzyste ramy dla całego sektora przewozów drogowych. Zmniejszy on liczbę przejazdów bez ładunku po drogach UE, przyczyniając się w ten sposób do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>. Kompromis zakłada także, że państwa członkowskie wykorzystają odpowiednie mechanizmy bezpieczeństwa dla zapobieżenia naruszeniom spowodowanym przez kabotaż na rynku przewozów drogowych. Nowe przepisy dotyczące kabotażu wejdą w życie sześć miesięcy po publikacji rozporządzenia w Dzienniku Urzędowym. W 2013 roku Komisja Europejska rozważy również opcję dalszych kroków dotyczących otwarcia rynku przewozów drogowych i liberalizacji przewozów kabotażowych.

Mocno wierzę, że te nowe ramy prawne dla transportu towarowego i pasażerskiego w UE będą znaczącym wkładem w szybkie i trwałe ożywienie gospodarcze. Chciałbym podziękować Parlamentowi za jego pracę w kierunku zagwarantowania porozumienia jakie zostało osiągnięte w negocjacjach nad tym pakietem i chciałbym także w sposób szczególny podziękować sprawozdawczyni, pani posel Silvii-Adrianie Țicău, oraz sprawozdawcy, panu posłowi Mathieu Groschowi, których ciężka praca i determinacja pomogły w uzyskaniu pomyślnych rezultatów.

**Antonio Tajani**, *wiceprzewodniczący Komisji*. – (IT) Panie przewodniczący, panie przewodniczący Svobodo, szanowni posłowie! Komisja nie może nie być zadowolona z kompromisu osiągniętego w zakresie pakietu drogowego, ponieważ pozwala on nam na zakończenie procedury legislacyjnej w czasie, gdy przemysł transportowy potrzebuje prostych i skutecznych przepisów i uwolnienia się od bezużytecznej biurokracji.

Muszę powiedzieć, że decyzje, które podejmujemy, pomogą także w uczynieniu naszych dróg bezpieczniejszymi, ponieważ sądzę, że kiedykolwiek podejmujemy działania w sektorze transportu, a zwłaszcza transportu drogowego, to musimy mieć przed oczyma nasz cel w postaci dwukrotnego zmniejszenia ofiar wypadków drogowych na drogach UE. Przepisy, które przyjmuje Parlament, pomagają, jak uważam, w osiągnięciu tego celu.

Jesteśmy zadowoleni również dlatego, że jest to kolejny sygnał ze strony instytucji europejskich dla obywateli w przededniu wyborów, a także dlatego, że procedura legislacyjna może być zakończona przy drugim czytaniu, dokładnie dwa lata po przedstawieniu trzech ważnych propozycji legislacyjnych o szerokim zakresie. Być może propozycje te sprawiły, że debata była trudna, ale pod koniec dnia zatryumfował zdrowy instytucjonalny rozsądek, a wraz z nim polityczna wola spełnienia potrzeb obywateli i sektora transportu w ogólności.

Chciałbym krótko przyjrzeć się sprawozdaniom, nad którymi debatujemy, aby udzielić niektórych odpowiedzi na pytania postawione przez sprawozdawców. Rozpocznę od dostępu do międzynarodowego rynku usług transportu autokarowego i autobusowego: to prawda, że przewozy kabotażowe reprezentują niewielką

część całego sektora transportowego, ale jest to obszar bardzo wrażliwy politycznie. Jeśli stosuje się go jako uzupełnienie transportu międzynarodowego to przyczynia się on do lepszego wykorzystania możliwości przewozowych i zmniejszenia liczby przejazdów bez ładunku, co oznacza zmniejszenie liczby pojazdów ciężarowych na drogach – a jesteśmy świadomi jak wiele jest wypadków drogowych z udziałem dużych pojazdów. Rozporządzenie to uporządkuje przepisy dotyczące przewozów kabotażowych, które będą stosowane – odnoszę się tutaj w szczególności do uwagi pana posła Groscha – w ujednolicony i niebiurokratyczny sposób w całej UE, bez wpływu na istniejącą współpracę pomiędzy państwami członkowskimi w ramach art. 306 Traktatu. Ponadto, nadal obowiązujące uciążliwe procedury krajowe zostaną zniesione, aby umożliwić firmom transportowym jak najlepsze wykorzystanie możliwości związanych z kabotażem. Komisja będzie bacznie śledzić ewolucję rynku transportu drogowego i opublikuje raport w roku 2013.

Komisja zaproponuje dalsze otwarcie rynku kabotażu, jeśli zostanie to uznane w tym raporcie za właściwe i jeśli warunki uczciwej konkurencji osiągną lepszą harmonizację. Komisja wydała w tym celu oświadczenie, które zostanie przekazane Sekretariatowi Parlamentu w celu ujęcia w sprawozdaniach z niniejszej debaty. Oświadczenie to zostanie również opublikowane w dzienniku urzędowym, wraz z propozycjami legislacyjnymi.

Odniosę się teraz do prac pani poseł Tîcău nad wspólnymi regułami dotyczącymi warunków, które należy spełnić, by móc wykonywać zawód przewoźnika drogowego. Komisja z zadowoleniem przyjmuje wprowadzenie nowej reguły 12 dni. Jest to rozwiązanie szyte na miarę, które bierze pod uwagę bardzo szczególne warunki pewnych rodzajów transportu pasażerskiego, które pozwalają na dłuższe okresy pracy niż 6 dni, ale nie wymagają zazwyczaj większej dziennej liczby godzin, na przykład wycieczki szkolne, urlopy narciarskie i pewne typy wyjazdów. Nowe prawodawstwo postuluje również stosowanie wyjątkowo rygorystycznych środków, aby nie zostało zagrożone bezpieczeństwo drogowe, mogą państwa o tym zapewnić. Obecnie istnieje 100 rodzajów różnych wspólnotowych licencji obowiązujących w UE, co często przyczynia się do utrudnienia i wydłużenia kontroli. W ramach nowego prawodawstwa, na obszarze całej Unii Europejskiej stosowany będzie tylko jeden rodzaj i jeden standardowy format wspólnotowej licencji.

Przejdę teraz do trzeciego z omawianych tekstów: dostęp do międzynarodowego rynku przewozów drogowych. W warunkach coraz bardziej otwartego rynku, musimy zharmonizować warunki nakładane na firmy, które na nim konkurują. Taki jest cel nowego rozporządzenia, które zastępuje dyrektywę, a jednocześnie zaostrza warunki, które muszą być spełnione przez firmy. Każda firma będzie musiała wyznaczyć zarządzającego transportem, który będzie odpowiedzialny za efektywne prowadzenie przedsiębiorstwa jako całości.

Ponadto, aby uniknąć powstawania firm „krzaków” muszą zostać zapewnione dalsze gwarancje jeśli chodzi o zarejestrowane siedziby firm. Idąc jeszcze dalej, zostanie ułożony nowy rejestr elektroniczny, aby przyspieszyć wymianę informacji pomiędzy władzami krajowymi i uczynić kontrole bardziej inteligentnymi i skutecznymi. To również pomaga w zapewnieniu bezpieczeństwa drogowego.

Wreszcie, przedsiębiorstwa transportowe otrzymują dzisiaj jasny sygnał od ustawodawców, dotyczący bardziej poważnych uchybień skutkujących wycofaniem licencji, których przykładem mogą być powtarzające się przypadki zafałszowywania pracy tachografów. Jest to niestety praktyka, która ma miejsce we wszystkich krajach UE, przy czym fałszowanie stanowi nie tylko pogwałcenie przepisów, ale także zagraża bezpieczeństwu osób podróżujących po drogach europejskich, gdyż zmęczeni kierowcy nie są rzecz jasna zdolni do szybkiej reakcji w razie wystąpienia problemów.

Dlatego właśnie powiedziałem na początku mojego wystąpienia, że prawo, które za chwilę zostanie przyjęte przez tę Izbę stanowi poważny i istotny wkład w naszą wspólną walkę, Komisji i Parlamentu, na rzecz radykalnego obniżenia liczby ofiar drogowych. Chciałbym zatem podziękować państwu za wolę tak szybkiego przyjęcia tych uregulowań.

Powtórzę, że jest to silny sygnał, który dajemy europejskim obywatelom, demonstrując po raz kolejny, że Parlament – i mówię to między innymi dlatego, że pracowałem dla tej Izby przez 15 lat – wykazał wielką skuteczność i powagę podejścia, za którą jestem wdzięczny.

**Georg Jarzembowski**, w imieniu grupy PPE-DE. – (DE) Panie przewodniczący! Chciałbym podziękować Radzie i Komisji za ich konstruktywną współpracę ze sprawozdawcą naszego Parlamentu. Jak powiedział sam wiceprzewodniczący Komisji, pan komisarz Tajani, jest to znakomity przykład tego, jak można osiągnąć dobre wyniki w krótkim czasie, nawet pracując nad trudnymi kwestiami.

Nie będę jednak ukrywał tego, że nie jesteśmy zbyt zadowoleni z reżimu przewozów kabotażowych. Jak powiedział to urzędujący przewodniczący Rady i pan także, zwracam się do wiceprzewodniczącego Tajaniego, jest ze wszech miar lepiej, z punktu widzenia ochrony środowiska oraz ekonomii, aby unikać przejazdów bez ładunku po Europie. Byłoby zatem lepiej, aby ograniczenia związane z przewozami kabotażowymi były w miarę wcześniej całkowicie zniesione.

Jako etap przejściowy akceptujemy trzy przewozy kabotażowe w siedem dni, ale gorątkowo oczekujemy na wasze sprawozdanie i mamy nadzieję, że zostanie w nim stwierdzone, że rok 2014 oznacza koniec tych ograniczeń. Mimo wszystko jest to mniej istotny obszar w sektorze transportu, powodujący jednak stratę pieniędzy i wywołujący negatywne skutki dla środowiska. Mam więc nadzieję, że przedstawicie państwo odpowiednią propozycję w 2013 roku, ponieważ ograniczenia przewozów kabotażowych są absurdem na europejskim rynku wewnętrznym obejmującym 27 krajów.

Chciałbym również podziękować Radzie i Komisji za to, że w końcu poparły nasz pomysł ponownego wprowadzenia reguły 12 dni dla autobusów i autokarów. Jest to bardzo ważne dla przemysłu autobusowego i autokarowego, który w wielu krajach opiera się na małych i średnich przedsiębiorstwach, gdyż wprowadzenie dwóch kierowców dla omawianego typu wycieczek, przeznaczonych głównie dla starszych obywateli, stało się przyczyną problemów dla MSP. Cieszymy się, że ta reguła wygasa za sześć miesięcy. Należy zrozumieć, że wiele osób, szczególnie starszych, nielubiących latać, nadal chce podróżować po Europie w charakterze turystów i na przykład cieszyć się słońcem w takich miejscach jak Włochy czy Hiszpania. Dlatego też tak ważne jest przywrócenie przez nas reguły 12 dni dla autobusów i autokarów, aby umożliwić w ten sposób starszym obywatelom podróżowanie, także pod względem finansowym. To dla nas, dla firm autobusowych i autokarowych oraz dla pasażerów wielki sukces, dlatego też jestem Radzie i Komisji bardzo zobowiązany.

**Brian Simpson**, w imieniu grupy PSE. – Panie przewodniczący! Po pierwsze chciałbym podziękować obydwu sprawozdawcom za pracę nad tą trudną sprawą. Jest jasne, że ten pakiet, a w szczególności kwestia zniesienia restrykcji dotyczących kabotażu, podzieliła opinię poszczególnych krajów, ale sądzę, że mamy teraz przed sobą porozumienie, które możemy poprzeć.

Miałem poważne obawy co do wprowadzenia całości przewozów kabotażowych jednym posunięciem, bez jakiegokolwiek wyrównania kosztów socjalnych, a nawet kosztów bieżących dla przewoźników indywidualnych. Takie posunięcie, jak sądzę, miałoby szkodliwy wpływ na branżę przewozów drogowych, nie tylko w moim kraju, ale także w innych państwach członkowskich. Dlatego też kompromis polegający na tymczasowym wprowadzeniu przewozów kabotażowych jest nie tylko rozsądny, jest to również rozwiązanie możliwe do zastosowania, pozwalające na trzy podróże krajowe po jednej międzynarodowej. Tymczasowe przewozy kabotażowe pozwalają nam także na zakończenie nonsensu pod kątem środowiska, nonsensu polegającego na przejeżdżaniu setek kilometrów przez puste ciężarówki, bez zaburzeń na rynkach krajowych.

Wreszcie, z zadowoleniem popieram nowe środki wdrożeniowe, które zostały wprowadzone przez sprawozdanie pani poseł Țicău. Musi to iść w parze z dalszym otwarciem rynku, pozwoli zaś państwom członkowskim na stosowanie silnych i skutecznych instrumentów wdrażania.

**Jeanine Hennis-Plasschaert**, w imieniu grupy ALDE. – (NL) Zjawisko kabotażu od lat wzbudza silne emocje. Mówi się, że obecne prawodawstwo, jak zostało to już zauważone, jest zbyt niejasne, z powodu użycia słowa „tymczasowy”. Dla różnych państw członkowskich jest to znakomity pretekst do dalszej ochrony ich własnych rynków, co zostało przez nas zauważone.

Aby raz na zawsze zaprowadzić w tej kwestii jasność, Komisja zapowiedziała, że przedłoży propozycję rozwiązania wszystkich tych problemów. Mam ogromną nadzieję, że tak się stanie. Komisja, całkiem niespodziewanie, zaproponowała jednak narzucenie firmom ograniczeń w zakresie przewozów kabotażowych. Jest to uderzające, ponieważ istniejące przepisy przez cały czas były uważane za pośredni krok w stronę całkowitej wolności. W 2009 roku, zarówno według Komisji jak i Rady, mieliśmy zmierzać do pełnej wolności.

Uważam, że porozumienie, które mamy przed sobą i nad którym będziemy jutro głosować, jest bardzo rozczarowujące. Zamiast większej wolności, przewoźników stawia się wobec większych restrykcji. Oczywiście potrzebujemy podejścia europejskiego. Również ja nie mogłabym się zgodzić na więcej. Sektor nie powinien ani jednego dnia dłużej zmagać się z wszelkiego rodzaju problemami krajowymi.

To porozumienie jednak, panie przewodniczący, jest całkowicie niezgodne z zasadami i celami rynku międzynarodowego. Argumenty za, które były cytowane, takie jak bezpieczeństwo ruchu, środowisko i



zmniejszenie obciążenia administracyjnego, nie mają jednak żadnego sensu. Nie będzie rzeczywistego wolnego rynku, zwracam się do pana przewodniczącego Tajaniego, a przy tym każda restrykcja prowadzi do większego ruchu transportowego. Porozumienie jest nie do zrealizowania, panie pośle Simpson. Działanie na zasadzie, że cokolwiek jest lepsze niż nic nie jest do przyjęcia dla Grupy <http://www.alde.eu>. W tym przypadku to nie działa.

**Roberts Zile**, w imieniu grupy UEN. – (LV) Dziękuję, panie przewodniczący! Panie komisarzu, chciałbym oczywiście podziękować obydwu sprawozdawcom i wszystkim innym, którzy byli zaangażowani w znalezienie kompromisu, ale chciałbym powiedzieć, że są zarówno dodatnie jak i ujemne strony tego, co osiągnęliśmy. Udało się nam na przykład, w zakresie transportu pasażerskiego, zredukować przeszkody w transporcie w regionach przygranicznych, gdzie występuje intensywny przepływ transportu przez granicę. W tym jednak momencie, gdy w trudnych okolicznościach gospodarczych potrzebna jest solidarność europejska, można zaobserwować tendencje protekcyjnistyczne wobec rynków krajowych, a dzięki koncepcji zastosowania „tymczasowego” restrykcje nadal służą wielu państwom członkowskim jako pretekst do kontynuowania ochrony swoich rynków krajowych. Niestety, państwa członkowskie będą mogły wykorzystać klauzulę zabezpieczającą, która daje im możliwość wykorzystania poważnych trudności obserwowanych na krajowym rynku transportowym, jako podstawy zwrócenia się do Komisji i przeforsowania instrumentów ochronnych. Ponadto, należy z żalem odnotować, że będą one również w stanie robić to po 2014 roku, co było początkowym stanowiskiem Parlamentu. Chciałbym również poczynić podobną uwagę w odniesieniu do międzynarodowego transportu autokarowego. Przepis mówiący, że w przypadku, gdy transport międzynarodowy poważnie wpływa na rentowność porównywalnych usług państwo członkowskie może zawiesić lub cofnąć licencję, jest w mojej opinii, nie do zaakceptowania w funkcjonowaniu wolnego rynku. Dziękuję.

**Georgios Toussas**, w imieniu grupy GUE/NGL. – (EL) Panie przewodniczący! Wspólne stanowisko Rady Unii Europejskiej, podobnie jak wstępna propozycja rozporządzenia ze strony Komisji, liberalizuje krajowe rynki transportu pasażerskiego i towarowego i przyznaje międzynarodowym wspólnotowym firmom transportowym dostęp do rynków wewnętrznych państw członkowskich. W rzeczywistości podaje międzynarodowy i krajowy transport drogowy na tacy wielkim monopolistom.

Propozycje zawarte w sprawozdaniach Parlamentu Europejskiego zmierzają w jeszcze bardziej reakcyjnym kierunku. Wzywają one do pełnej i natychmiastowej liberalizacji rynków i zniesienia wszelkich barier, restrykcji i kontroli. Pracownicy na podstawie własnych gorzkich doświadczeń rozumieją teraz bolesne konsekwencje, które odbiją się na ich życiu wskutek przejęcia transportu drogowego przez grupy monopolowe.

Liberalizacja wewnętrznych rynków transportu towarowego i pasażerskiego przyczyni się do wyzysku kierowców zawodowych, którzy będą zmuszeni do prowadzenia bez przerw i bez jakichkolwiek środków zapewniających im odpoczynek i bezpieczeństwo, zmniejszy stopień przestrzegania ich praw płacowych, pracowniczych i ubezpieczeniowych, zwiększy zagrożenie dla bezpieczeństwa na drogach i narzuci koncentrację transportu w rękach międzynarodowych monopolii, które zgarną wielkie zyski przy katastrofalnych konsekwencjach dla osób prowadzących indywidualną działalność i małych firm działających w tym sektorze. Rezultatem tego jest zwiększenie kosztów transportu, obniżenie standardu usług i większe zagrożenie dla bezpieczeństwa pasażerów.

Dlatego też głosowaliśmy przeciwko wspólnym stanowiskom i zaleceniom Parlamentu Europejskiego. Ruch klasy pracującej opowiada się przeciwko kapitalistycznej restrukturyzacji i wzywa do utworzenia jednolitego rynku sektora transportu publicznego, opartego na kryterium spełniania nowoczesnych wymogów konsumenckich.

**Johannes Blokland**, w imieniu grupy IND/DEM. – (NL) Gdybym około roku 1980 przewidział, że koniec restrykcji dotyczących rynku przewozów kabotażowych nie będzie widoczny w roku 2009, to bez wątpienia słuchający mnie dobrze by się ubawili moim kosztem. Restrykcje dotyczące kabotażu są przecież, z definicji, rażącym pogwałceniem zasad europejskiego rynku wewnętrznego.

Obecnie w 2009 roku znowu stajemy przed perspektywą pójścia do domu z pustymi rękami po drugim czytaniu. Oczywiście będę popierał poprawki poczynione przez Grupę <http://www.alde.eu>, ale skoro <http://www.epp-ed.eu> uparcie odmawia zajęcia w tym względzie zdecydowanego stanowiska, to przyszłości sektora przewozów drogowych zostaje zadany śmiertelny cios. Z zadowoleniem odnotowuję, że w propozycjach została zachowana reguła 12 dni, nie jestem jednak zadowolony z tego, że stało się tak kosztem utrzymania restrykcji dotyczących kabotażu.

Jeśli poprawki 17 i 18 nie zostaną przyjęte, to będę głosował przeciwko wersji ostatecznej. Odmawiam firmowania swoim nazwiskiem propozycji, która jest szkodliwa dla środowiska, wprowadza sektor przewozów w niekorzystne położenie i nie szanuje funkcjonowania europejskiego rynku wewnętrznego.

**Corien Wortmann-Kool (PPE-DE).** - (NL) Chciałbym rozpocząć od stwierdzenia, że dobrą wiadomością dotyczącą propozycji, o której teraz dyskutujemy jest to, że została zniesiona reguła 12 dni dla transportu autobusowego.

Jeśli jednak chodzi o kabotaż, to propozycja ta jest głęboko rozczarowująca. Na początku lat 90., a nawet w latach 80., zostało uzgodnione, że te ograniczenia transportu towarów będą miały tymczasowy charakter. Dlatego też my, Grupa <http://www.epp-ed.eu>, lecz także członkowie innych grup, przedłożyliśmy do pierwszego czytania propozycję zniesienia restrykcji do 2014 roku. W ostatnich jednak miesiącach stało się jasne, że państwa członkowskie udaremniają tę propozycję, pomimo wysiłków pana posła Groscha jako sprawozdawcy, aby mimo wszystko doprowadzić do utrzymania tej daty. Udaremnianie to było dość zaciekle, co jest bardzo złą informacją.

Protekcjonizm w czasach kryzysu to najgorsza wiadomość dla Europy, gdyż jak słusznie zauważył pan komisarz Tajani, jest to strata pieniędzy i szkoda dla środowiska. Dlatego też holenderscy Chryścijańscy Demokraci (CDA) będą głosować przeciwko tej propozycji, nawet mimo tego, że jesteśmy świadomi, że to państwa członkowskie blokują to rozwiązanie i niestety nic nie możemy na to poradzić. Treść tej propozycji jest zarówno niedobra jak i niemożliwa do wprowadzenia. Prawodawstwo nie jest zatem takie złe w czasach kryzysu, co jest również symboliczne.

Chciałbym więc zachęcić pana komisarza, by nie porzucał sprawy w tym stanie i przejął inicjatywę raz jeszcze, zgodnie z prawem do inicjatywy posiadanym przez kilka najbliższych lat, aby jednak zostały zniesione ograniczenia związane z kabotażem. W czynieniu tego będzie pan komisarz wspierany przez Chryścijańskich Demokratów.

**Gilles Savary (PSE).** - (FR) Panie przewodniczący, panie komisarzu! Na wstępie chciałbym wyrazić uznanie dla zmysłu kompromisu wykazanego przez obydwójce posłów sprawozdawców – pana posła Groscha i panią poseł Țicău, ponieważ jest to trudny temat w tym sensie, że owszem, chcemy jednolitego rynku, ale opinia publiczna i dyrektorzy firm nie rozumieją, że posiadanie jednolitego rynku oznacza czasem, że niektórzy z nich będą musieli ponieść porażkę, że gospodarka będzie musiała pogrążyć się w recesji, a miejsca pracy będą musiały być utracone.

W oczach opinii publicznej warto jest mieć wolny rynek tylko wówczas, gdy przynosi jednoznacznie wygraną sytuację. Wiemy jednak dziś nazbyt dobrze, że w kwestiach takich jak kabotaż, warunki socjalne w różnych krajach są takie, że gdybyśmy chcieli je usystematyzować, to zobaczylibyśmy, przy takim a nie innym stanie rzeczy, że wielu pracowników z krajów o wysokim poziomie płac jest wyrzucanych, wypieranych z rynku przez kraje z niskim poziomem płac.

Wierzę zatem, że przyjęte stanowisko jest ostatecznie słuszne. Kabotaż powinien zostać zliberalizowany, ale nadal jest zbyt wcześnie, by zrobić to szybko i bezkrytycznie. Wobec tego, idea kabotażu stopniowego z modyfikacją, która kieruje nas do klauzuli jednomyślności dla sprawozdania Komisji na temat reperkusji socjalnych, a nade wszystko brak automatycznej i bezkrytycznej daty liberalizacji, bardzo nam odpowiada.

Dlatego też będziemy głosować za tym sprawozdaniem, a jednocześnie wzywać Komisję do czujności przy wyrażaniu woli, aby ostatecznie liberalizacja miała miejsce, by jednak nie spowodować nieuczciwej konkurencji lub dumpingu społecznego, które wyrządzają tyle szkody reputacji europejskiej i które w kraju takim jak mój, a bez wątpienia również kraju pana posła Wortmanna-Koola, były impulsem do nagłego odrzucenia Europejskiego Traktatu Konstytucyjnego przez obywateli obawiających się utraty swojej pozycji społecznej. Jestem wdzięczny obydwójgu posłom sprawozdawcom.

**Dirk Sterckx (ALDE).** - (NL) Chciałbym podziękować panu posłowi Groschowi i pani poseł Țicău za pracę, którą wykonali i sądzę, że pani poseł Țicău słusznie jest w swym sprawozdaniu rygorystyczna w kwestii dostępu do rynku. Jeśli ktoś prowadzi firmę transportową to musi przestrzegać wielu reguł i, jak stwierdził już pan poseł Grosch, firmy „krzaki” muszą odejść, ponieważ powodują mnóstwo ciągnących się nadal nadużyć. To było zatem sprawozdanie pani poseł Țicău.

Dlaczego więc nie możemy uczynić tak, aby rynek europejski funkcjonował dla firm, do których mają zastosowanie rygorystyczne przepisy? Przechodząc do sprawozdania pana posła Groscha, rad byłbym

zobaczyć tam wyjaśnienia, a nie ograniczenia. W tym kształcie, większość naszej grupy nie może poprzeć kompromisu, który osiągnął pan poseł Grosch.

Czynimy w istocie krok w tył, pod tym względem, że znowu robimy ograniczenia dla przewoźników w ramach rynku europejskiego. Nie ma perspektyw na otwarcie w 2014 roku, jak życzyłby tego sobie Parlament. Rada nie zgadza się, ale myślę że jest to dla niej o jedno ustępstwo za dużo. Szykujemy w istocie puste przejazdy dla ciężarówek, czyli coś, co w dzisiejszych czasach nie powinno mieć miejsca. Wątpię, czy te państwa członkowskie, które otworzyły wzajemnie dla siebie swoje rynki przewozów kabotażowych, nadal będą mogły to robić w ramach tego rozporządzenia, gdyby chciały to czynić na zasadzie dwustronnej. Zastanawiam się również, w jaki sposób poradzą sobie państwa członkowskie, które utrzymują, że monitoring jest trudny, ponieważ wcale nie jest teraz łatwiejszy. Jest taki sam we wszystkich krajach, ale jest trudny do skontrolowania i chciałbym zobaczyć, czy są na to przygotowane władze policyjne.

Jeśli koszty płac i dumping społeczny miałyby być uzasadnieniem, to dlaczego nie zdarza mi się widzieć dokumentów, w których władze francuskie rugają konsumentów francuskich za zatrudnianie zbyt dużej ilości belgijskich kierowców ciężarówek? Są oni drożsi niż Francuzi. Dlaczego wobec tego słyszę historie o belgijskich kierowcach ciężarówek, którzy za względnie drobne przestępstwa są przetrzymywani w aresztach w Wielkiej Brytanii? Ponieważ w tym przypadku kierowcy też są tańsi niż w Belgii. Więc, jeśli nadużycia społeczne miałyby być powodem, to z pewnością nie ma to zastosowania w tym przypadku.

Skutek jest według mnie taki, że wykonamy krok w tył, jeśli chodzi o rynek wewnętrzny. Jutro będziemy zatwierdzać inteligentny system transportu, co oznacza, że mówimy, iż technologia komunikacyjna i technologia informatyczna prowadzą do bardziej efektywnego transportu towarowego. Mówimy też jednak, że będziemy poddawać go ograniczeniom z powodów politycznych. Jest to bardzo niefortunne i dlatego też jestem przeciwko porozumieniu, które Parlament bez wątpienia zatwierdzi niestety większością głosów.

**Michael Henry Nattrass (IND/DEM).** Panie przewodniczący! Kolejny pakiet sprawozdań, aby komisje UE miały zajęcie, więcej zanieczyszczeń w morzu zbędnych regulacji. Winston Churchill powiedział, że jeśli masz 10 000 uregulowań to niszczysz wszelki szacunek dla prawa. Szacunek angielski został zniszczony. Sondaż BBC pokazuje, że 55% Brytyjczyków chce wyjścia z UE, a 84% chce, żeby Wielka Brytania zachowała swoje uprawnienia.

Przewodniczący Pöttering potwierdził, że UE tworzy 75% światowego prawa. W ciągu 35 lat, jest to więcej prawa, niż Anglia stworzyła od czasów króla Ryszarda III w 1485 roku. Tworzymy więc prawodawstwo, które poprawia prawodawstwo. Gdzie się to wszystko skończy?

Wielka Brytania opuści UE, będziemy dobrymi sąsiadami i będziemy obserwować was na waszym morzu regulacji przez Kanał La Manche, patrząc jak UE ginie śmierciąadaną własnoręcznie przez tysiąc dyrektyw o ciężarówkach.

**Dieter-Lebrecht Koch (PPE-DE).** – (DE) Panie przewodniczący, panie komisarzu, panie i panowie! Pakiet dotyczący transportu drogowego obejmuje trzy wzajemnie uzupełniające się kwestie, które mają istotny wpływ na rynki transportu towarowego i pasażerskiego. Będzie on korzystny dla przewoźników, kierowców i użytkowników, zwłaszcza w obecnej sytuacji gospodarczej. Jednocześnie poprawi on bezpieczeństwo na naszych drogach, zwiększy skuteczność transportu i będzie korzystny dla równowagi środowiskowej.

Z zadowoleniem przyjmuję wybór rozporządzenia jako formy osiągnięcia naszych ambitnych celów. Zakaz przewozów kabotażowych skutkuje pustymi przejazdami, na które nie możemy i nie chcemy sobie pozwolić, ani z finansowego, ani nawet z energetycznego czy środowiskowego punktu widzenia. Z drugiej strony, niczym nie skrzepowane otwarcie rynku transportu towarowego prowadziło do zakłóceń w wyniku działania nieuczciwej konkurencji – co wyjaśnia, dlaczego zastosowano w tym względzie podejście stopniowe. Kabotaż jest dozwolony pod warunkiem, że nie stanie się trwałą ani ciągłą działalnością w państwie członkowskim, w którym nie ma siedziby przewoźnik.

Niestety, ten początkowy krok nie oznacza jeszcze pełnego otwarcia krajowych rynków transportu drogowego, lecz pozostawia taką możliwość otwartą. Przejazdy bez ładunku są już zredukowane, a środowisko jest chronione.

Jeśli chodzi o dostęp do międzynarodowego rynku transportu pasażerskiego, głównym celem jest obniżenie biurokracji na rzecz prostych szybkich procedur wydawania zezwoleń na regularne usługi międzynarodowe. Dokumenty mają być zharmonizowane, a kontrole uproszczone. Z dużym zadowoleniem przyjmuję wprowadzenie zmodyfikowanej reguły 12 dni dla zorganizowanych międzynarodowych podróży

autokarowych. Odniosą z tego korzyść zarówno firmy organizujące wakacje, jak i firmy autobusowe i autokarowe, bez pójścia na kompromis kosztem bezpieczeństwa. Jest to polityka skoncentrowana na obywatelu.

W przyszłości, zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego będzie poddane specyficznym, przejrzystym warunkom. Zwiększy to status profesji, zagwarantuje uznawanie kwalifikacji zawodowych i pomoże w zwalczaniu praktyk dumpingowych. Odczuwalne będzie zwiększenie bezpieczeństwa i rzetelności.

**Saïd El Khadraoui (PSE).** - (NL) Na wstępie chciałbym oczywiście podziękować sprawozdawcom, panu posłowi Groschowi i pani posel Țicău, za pracę, którą wykonali i za fakt, że udało im się wreszcie wykrzesać kompromis w sprawie pakietu, taki który nie powinien trwać więcej niż kilka lat, co najwyżej, ponieważ jest to, w mojej opinii, po prostu środek przejściowy. Jeśli chodzi o transport drogowy, to chciałbym poruszyć dwa ważne punkty. Pierwszym z nich jest, rzecz jasna, dostęp do zawodu. Zostało to, moim zdaniem, skonstruowane w taki sposób, aby zapewnić gwarancje dla tych, którzy chcą być aktywni w branży.

Jest jasne, że kabotaż stanowi przedmiot pewnych kontrowersji. Jest to dobry środek przejściowy, który był niezbędny dla jaśniejszego zdefiniowania tego, co jest możliwe. W przeszłości mówiono w niezbyt jasnych słowach, że możliwy jest tymczasowy kabotaż. Obecnie zostało to uściślone jako trzy przejazdy w ciągu siedmiu dni. Jest logiczne, że wszystko powinno być otwarte na oścież, ale nie przyszedł na to jeszcze moim zdaniem czas.

Kompromis, który stoi przed nami, a konkretnie to, byśmy dokonali przeglądu sytuacji socjalnej w Unii Europejskiej w ciągu kilku lat i podjęli dalsze środki w razie konieczności, jest dla mnie niezwykle rozsądną propozycją. To otwarcie rynku powinno iść w parze z wyrównywaniem poprzeczki społecznej. Jednocześnie powinno być możliwe, aby kilka krajów, lub grupy krajów, takie jak na przykład Beneluks, mogły porozumieć się między sobą, co do tego, że stan rzeczy pozostaje bez zmian tak, by otwarty kabotaż nadal był możliwy. O ile warunki pracy i płacy będą mniej więcej takie same, nie widzę w tym względnie żadnego problemu, ale nie ma to jeszcze miejsca po obydwu stronach granic, dlatego też niezbędne są kroki pośrednie..

**Ari Vatanen (PPE-DE).** - Panie przewodniczący! Gdy opuścimy to miejsce dziś wieczór, większość z nas zasiądzie w czarnych limuzynach. Są to znakomite samochody ze znakomitymi kierowcami i wiemy, że kierowcy ci są bardzo profesjonalni. Jest to znana jakość. Spełniają oni wymagane kryteria.

Choć zgadzam się po części z angielskim dżentelmenem, który przed chwilą narzekał na zbyt wiele przepisów – czasem jest to prawda, że wytwarzamy zbyt dużo przepisów – to mimo to żałuję, że unijne uregulowania dotyczące dostępu do zawodu nie zostały rozszerzone na taksówki, bo wszyscy korzystamy z taksówek w różnych państwach członkowskich, a ich jakość różni się w wysokim stopniu. Gdy korzysta się z taksówki, rzetelność jest bardzo ważna, podobnie jak jakość: by wiedzieć, czego można oczekiwać. Jest to również kwestia bezpieczeństwa. Często jest się w pojedynkę w samochodzie w nieznanym otoczeniu. Taksówka jest też, dla wielu z nas, pierwszym kontaktem w nowym kraju, dlatego byłoby sensowne, aby kierowcy spełniali pewne europejskie kryteria. Oznacza to również, że gdyby byli oni profesjonalni, dobrze wykształceni i wiedzieli, dokąd jadą, to nie obawialibyśmy się zawyżonych opłat za przejazd.

Są kraje, takie jak Niemcy, Szwecja, Słowenia i Finlandia, gdzie regulacje krajowe w tym obszarze są bardzo rygorystyczne, a profesja taksówkarza funkcjonuje bardzo dobrze. Ze swej jakości znane są również taksówki londyńskie. Powinniśmy dzielić się najlepszymi praktykami. Ale oczekując na prawodawstwo dotyczące kryteriów dla zawodu taksówkarza, może wydajmy sami sobie rozporządzenie dawania dobrych napiwków taksówkarzom, którzy odwożą nas do domu wieczorem.

**Pavel Svoboda, urzędujący przewodniczący Rady.** – (CS) Panie przewodniczący, panie i panowie! Chciałbym podziękować państwu za wszelkiego typu wkład, jaki został wniesiony w tę debatę. Chciałbym państwa zapewnić, że Rada jest w pełni zdeterminowana, by wzmocnić i uzupełnić jednolity rynek. Prezydencja wierzy zatem, że właśnie z tego względu potrzebne są dostosowania w istniejących wspólnotowych uregulowaniach prawnych. Prezydencja w pełni podziela również cel nasilenia konkurencji w sektorze przewozów drogowych UE poprzez zracjonalizowanie i uproszczenie istniejących ram prawnych, sprzyjając w ten sposób ograniczeniu naruszeń funkcjonowania rynku. Jednakże pełne otwarcie krajowych rynków transportowych naraziłoby naszych przewoźników na nieuczciwą konkurencję i zakłóciłoby funkcjonowanie rynku, ponieważ nadal występują istotne różnice fiskalne i społeczne pomiędzy państwami członkowskimi. Trzeba tego uniknąć, zwłaszcza w dobie kryzysu gospodarczego, gdy gospodarka jako całość wymaga starannej i przemyślanej oceny najlepszych sposobów pobudzania koniunktury i ożywienia. Jest jasne, że najpóźniej do 2013 roku Komisja dokona ponownej oceny sytuacji na rynku pod kątem dalszej liberalizacji. Ta kompromisowa wersja oznacza sprawiedliwy i zrównoważony sposób pogodzenia różnych interesów.

Naszym wspólnym celem jest sprawienie, aby transport drogowy był bardziej wydajny i zrównoważony. Te regulacje prawne będą stanowić istotny wkład na rzecz redukcji naruszeń zasad konkurencji gospodarczej, a także poprawy zgodności z regulacjami prawnymi w obszarze społecznym i regulacjami bezpieczeństwa transportu drogowego po stronie przewoźników drogowych. Przyniosą one także znaczne zmniejszenie obciążeń administracyjnych dla przewoźników drogowych i organów nadzoru. Powinny one także dostarczyć sektorowi ram prawnych i administracyjnych zmierzających do uzyskania dalszych korzyści ze wspólnego rynku. Mocno wierzę, że ten ważny zbiór regulacji prawnych będzie wspierał i ułatwiał transport drogowy i pomoże w stymulowaniu ożywienia gospodarczego. Chciałbym podziękować raz jeszcze za wspólną współpracę, która umożliwiła nam osiągnięcie wspólnego kompromisu w zakresie osiągnięcia tych celów.

**PRZEWODNICZY: Miguel Angel MARTÍNEZ MARTÍNEZ**

*Wiceprzewodniczący*

**Antonio Tajani**, wiceprzewodniczący Komisji. – (IT) Panie przewodniczący, szanowni posłowie! Sądzę, że to co Parlament zamierza przyjąć to dobry kompromis, który godzi żądania Rady, żądania większości posłów i propozycje Komisji Europejskiej.

Oczywiście, gdy potrzebny jest kompromis, każdy musi uczynić krok do tyłu, tak, aby inne strony też mogły to zrobić i myślę zatem, że słowa pana posła El Khadraoui były mądre: zrobiliśmy to, co najlepsze w danych warunkach. Jak mówiłem w moim wcześniejszym wystąpieniu, jeśli chodzi o kabotaż, Komisja zamierza ocenić sytuację i zobaczyć, czy możliwe będzie osiągnięcie porozumienia – będzie to zależeć od stanu rzeczy – może się zdarzyć, że będziemy mogli dokonać dalszego otwarcia sektora i obrać w ten sposób kierunek, do którego wzywało wielu posłów, ale musimy oczywiście zbadać sytuację w danym momencie.

Powtórzę, że wierzę, iż jest to dobry kompromis i chciałbym zwrócić się do pana posła Sterckxa, który ma uprzejmość i dobrą wolę nie tylko krytykować, ale również słuchać odpowiedzi, w przeciwieństwie do wielu posłów, którzy wygłaszali krytyki, a następnie nie potrafili niestety wysłuchać komentarzy Komisji przedstawianych w odpowiedzi. Chciałbym dodać otuchy panu posłowi Sterckxowi, który słusznie przejmuje się kwestią istnienia wcześniejszych porozumień w kraju swego pochodzenia i innych krajach Beneluksu.

Wierzę jednak, że to prawodawstwo, ponieważ ma zostać przyjęte, nie będzie miało – jak powiedziałem wcześniej – żadnych negatywnych reperkusji wobec istniejących porozumień. Pozostaną one w mocy, ponieważ nowe prawodawstwo poszerzy sytuację, ale nie będzie dyskryminować już istniejących porozumień dwustronnych lub trójstronnych. Dlatego sądzę, że mogę uspokoić pana posła Sterckxa, że nie będzie negatywnych reperkusji dla porozumień, które głównie – powtarzam – dotyczą Beneluksu.

Chciałbym także uspokoić pana posła Bloklanda i panią poseł Wortmann-Kool co do wyrażonych przez nich niepokoi: nie zamierzamy zatrzymać się w tym miejscu, chcemy – powtarzam – zobaczyć, jak rozwija się sytuacja, w 2013 roku przygotujemy sprawozdanie, aby ocenić stan rzeczy, jak sprawy się rozwinęły i – jeśli to możliwe i jeśli uznamy to za niezbędne – ponownie przedstawimy Parlamentowi i Radzie możliwe rozszerzenie sytuacji i dalszą liberalizację systemu kabotażu. Jesteśmy jednak bardzo świadomi, że wiele krajów UE ma odmienny pogląd, dlatego też dla uzyskania akceptacji Rady niezbędny był krok wstecz w innych kwestiach.

Niemniej jednak, powiedziałbym ponownie, że moim zdaniem bardzo dobrze się stało, iż osiągnęliśmy porozumienie względnie szybko, porozumienie, które – chciałbym uspokoić pana posła Jarzembowskiego – zawsze mogłoby być lepsze; każdy akt prawny mógłby być lepszy, ale zbyt często najlepsze staje się wrogiem dobrego. Wierzę, że postępujemy słusznie i nie sądzą, żeby niezbędne było opuszczanie Unii Europejskiej, gdy rozmawiamy na te tematy, jak sugeruje pan poseł Natrass, ponieważ sądzą, że dobre zasady są użyteczne dla Unii Europejskiej.

Nawet opiniotwórczy dziennik brytyjski „Financial Times” spekulował, że Wielka Brytania przemysłu potrzebę ściślejszych regulacji; z pewnością w dobie kryzysu Europa lepiej zniosła zapaść gospodarczą i finansową niż inne regiony, ponieważ oparła swój system gospodarczy na jasnych zasadach.

Jestem zdania, być może dlatego, że urodziłem się w Rzymie, że historia prawa rzymskiego i Kodeks Napoleona zademonstrowały wagę reguł gwarantujących rozwój społeczny. Nie wiem, po której stronie muru Hadriana urodził się pan poseł Natrass, ale sądząc po jego mowie powiedziałbym, że urodził się po dalszej stronie muru i dlatego jego przodkowie nie mieli możliwości zapoznania się z prawem rzymskim.

Panie i panowie! Proszę pozwolić mi ponownie państwu podziękować za współpracę, a Radzie – za jej pracę oraz wyrazić w tej Izbie raz jeszcze podziękowania dla służb Komisji w Dyrekcji Generalnej, której mam

zaszczyt przeprowadzić, ponieważ bez ich cennego wkładu nie byłoby możliwe osiągnięcie kompromisu, co do którego sądzę, że będzie pozytywny dla wszystkich obywateli UE.

**Przewodniczący.** – Panie pośle Sterckx, czy chciałby pan zabrać głos w przedmiocie obrad?

**Dirk Sterckx (ALDE).** - (NL) Panie przewodniczący! Chciałbym jedynie, aby pan komisarz wiedział, że pani poseł HennisPlasschaert nie ma już na sali, ponieważ musiała udać się na inne spotkanie. Słucham w imieniu wszystkich z naszej grupy, którzy są zaangażowani w omawianą kwestię. Chciałem po prostu poinformować państwa, że pani poseł nie zniknęła tak po prostu.

**Przewodniczący.** – Dziękuję, panie pośle Sterckx.

Myślę, że nie było to wystąpienie w punkcie obrad, lecz wystąpienie kurtuazyjne.

**Mathieu Grosch, sprawozdawca.** – (DE) Panie przewodniczący! Chciałbym rozpocząć od podziękowania Komisji za jej bardzo jasne odpowiedzi. Chciałbym podkreślić, że ograniczenia dotyczące kabotażu są rozwiązaniem przejściowym, że prowadzone jest badanie i że w zależności od jego wyników możliwa będzie także perspektywa otwarcia rynku.

Innym bardzo ważnym aspektem jest to, że art. 306 ma tutaj zastosowanie, stosując się, w jasny sposób, także do krajów Beneluksu, zwracam się w tym miejscu do pana posła Sterckxa, co oznacza, że pana prośba jest zbędna i nie musimy jej dłużej podtrzymywać.

Inna rzecz, o której chcę powiedzieć, dotyczy samego kabotażu. Po uwagach, które tu usłyszałem, sądzę, że kompromis ten jest nawet lepszy niż sądziłem z jednego prostego powodu – zwracam się tu w szczególności do kolegów posłów z Grupy Porozumienia Liberalów i Demokratów na rzecz Europy oraz kolegi posła z duńskiej partii chrześcijańsko-demokratycznej (CDA) – mianowicie, że tworzenie przejściowego rozwiązania nie oznacza, że zamierzamy dławić rynek wewnętrzny – jeśli mogę użyć takiego wyrażenia – czy przedsiębiorstwa. Jeśli będziemy mieć dziś na względzie, że pewne firmy wykorzystują najnowocześniejsze pojazdy, ale płacą swoim kierowcom 400 euro miesięcznie, podczas gdy inne firmy płacą 1 500 euro, stwierdzenie, że poprzeczka społeczna musi zostać w jakiś sposób podniesiona, wydaje mi się bardziej niż rozsądne. Jeśli są dostępne pieniądze na spełnienie wymogów dotyczących pojazdów, to są również pieniądze na spełnienie wymogów płacowych. Poprzeczka musi zostać podniesiona i tylko wówczas może zostać otwarty rynek. W mojej opinii błędne jest rozumienie otwartego rynku w taki sposób, że mówi się, iż należy go otworzyć i zobaczyć, dokąd nas to zaprowadzi.

Mój ostatni komentarz dotyczy zabawnej kwestii, za jaką uważam to, że te same kraje, jak na przykład Wielka Brytania, które blokują wszelkie formy harmonizacji, zwłaszcza w obszarze podatkowym, mówią dzisiaj, że występuje brak harmonizacji, więc powinniśmy pozwolić po prostu na ewolucję rynku. Niektórzy mówią, że chcą zobaczyć ograniczenia, podczas gdy inni mówią, że mamy o wiele za dużo ograniczeń.

Jeśli chcemy przekonać europejską opinię publiczną, to nie możemy mówić, że rynek powinien zostać otwarty, a wszystko inne samo się ułoży. W zamian, prawodawstwo dotyczące środowiska, kwestii socjalnych i podatkowych musi być uporządkowane w tej Izbie wraz z Radą i Komisją. Wówczas będziemy wiarygodni.

**Przewodniczący.** – Dziękuję bardzo, panie pośle Grosch, za wystąpienie, które otrzymało już poparcie potwierdzone brawami pana kolegów posłów.

**Silvia-Adriana Țicău, sprawozdawczyni.** – (RO) Panie przewodniczący, panie komisarzu! Chciałabym rozpocząć od podziękowania panu posłowi Groschowi, kontrsprawozdawcy, z którym pracowałam, a także personelowi technicznemu Komisji Transportu i Turystyki oraz Grupie Europejskich Socjalistów, jak również moim kolegom z Komisji oraz ze służb Komisji, nie mówiąc już o panu, panie komisarzu, oraz Prezydencji Rady Europejskiej, z którą mogłam prowadzić bardzo dobrą współpracę.

Chciałabym przypomnieć, że w lipcu 2007 roku Komisja Europejska zaproponowała zmianę rozporządzenia dotyczącego dostępu do sektora transportu drogowego. Propozycje poprawek wyniknęły z doświadczenia zdobytego po wdrożeniu dyrektywy Komisji Europejskiej 96/26. W rezultacie kilka przepisów prawnych zostało przeformułowanych w celu zapewnienia ich bardziej spójnego stosowania, poprzez zastosowanie aktu prawnego w postaci rozporządzenia. Dziś mijają od tamtej pory mniej więcej dwa lata, a my mamy głosowanie końcowe nad tym dokumentem, który ma bezpośredni wpływ na około 800 000 przedsiębiorstw europejskich i około 4,5 miliona miejsc pracy.

Nasze wspólne cele są następujące: poprawa bezpieczeństwa drogowego, obniżenie biurokracji, uproszczenie procedur i zapewnienie przewidywalności i pewności przewoźnikom drogowym. Mam nadzieję, że kompromis, który osiągnęliśmy pomoże w rozwinięciu rynku transportu drogowego. Dziękuję jeszcze raz kolegom posłom za ich współpracę.

**Przewodniczący.** – Zamykam debatę łączną.

Głosowanie odbędzie się jutro o godzinie 12.00.

### **13. Prawa pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową – Prawa pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym (debata)**

**Przewodniczący** - Następnym punktem posiedzenia jest wspólna debata w sprawie następujących sprawozdań:

- sprawozdanie (A6-0209/2009) pana posła Teychennégo w imieniu Komisji Transportu i Turystyki w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów [COM(2008)0816 - C6-0476/2008 - 2008/0246(COD)] oraz

- sprawozdanie (A6-0209/2009) posła Albertiniego w imieniu Komisji Transportu i Turystyki w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów [COM(2008)0817 - C6-0469/2008 - 2008/0237(COD)].

**Michel Teychenné, sprawozdawca – (FR)** Panie przewodniczący, komisarzu Tajani, panie i panowie! Dwie zasady, które przyświecały mojej pracy od początku tego procesu, zapewniały, że we wszystkich rodzajach transportu reguły dotyczące praw pasażerów będą na bardziej wyrównanym poziomie – a jest to cel, który wyznaczyły sobie Komisja i Parlament Europejski – oraz że prawa te będą wyraźnie zapisane w tym tekście. W tym ostatnim przypadku szczególną uwagę poświęcono osobom o ograniczonych możliwościach ruchowych, ponieważ sektor transportu morskiego w istocie pozostawał w tej dziedzinie nieco w tyle.

Ogólne założenie tego tekstu jest takie, że ludzie powinni móc podróżować po Europie bez narażania się na kaprysy firm, o których mowa, i powinni mieć możliwość wymagania minimalnego poziomu usług oraz informacji, a także, na koniec, że osoby o ograniczonych możliwościach ruchowych powinny móc korzystać z praw tej samej jakości, co inni obywatele Europy, nie ponosząc w ten sposób podwójnej niedogodności.

Treść wersji przyjętej w komisji w dniu 31 marca wydaje się być do przyjęcia dla wszystkich. Wynika to po pierwsze z faktu, że rozszerzeniu ulegają prawa osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. Jeżeli ten tekst zostanie przyjęty, to niemożliwa stanie się odmowa przewozu osób z uwagi na ich niepełnosprawność, z wyjątkiem oczywiście przyczyn związanych z warunkami zaokrętowania, kwestii uznania ich godności oraz elementów technicznych statku. Ponadto osobom o ograniczonych możliwościach ruchowych należy zapewnić pomoc, i to od momentu dokonania rezerwacji. Dziś, dzięki Internetowi, istnieje zapotrzebowanie na podróże w obie strony oraz na urzędowe informacje. Stąd też jest o tym mowa w omawianym tekście.

Wreszcie informacje o prawach pasażerów muszą być znormalizowane i podane w przystępnej formie, podobnie jak ma to teraz miejsce w transporcie kolejowym i lotniczym.

Gdy przyszło do praw wszystkich pasażerów, mieliśmy uczucie, że jest to ważne z punktu widzenia rekompensaty, w przypadku, gdyby występujące problemy miały zostać zharmonizowane także na wyższym poziomie w oparciu o to, co robi się w sektorze lotnictwa. Wskutek tego pasażerowie, którzy doznali problemów związanych z opóźnieniami i odwoływaniem rejsów, będą mogli otrzymać zwroty do wysokości pełnych kosztów, przy czym wielkość rekompensaty naliczana będzie stosownie do wagi napotkanych problemów.

Informacje powinny być jasne i dostępne, co w sektorze transportu często stanowi problem. Obserwujemy to cały czas: ludzie nie mają dostatecznych informacji, nie wiedzą, dlaczego statek – w tym przypadku statek, ale równie dobrze mógłby to być pociąg lub samolot – nie odpływa, czy też dlaczego mają miejsce opóźnienia. Chcemy ulepszyć metody podawania informacji.

Ponadto lepszej organizacji wymaga kwestia obsługi zażaleń. Składanie zażalenia w przypadku trudności jest oczywiście skomplikowane, a omawiany tekst ma na celu uproszczenie tej procedury, zarówno na szczeblu państwa członkowskiego, jak i dla pojedynczych obywateli.

Poruszone zostało też zagadnienie roli organów krajowych, które będą zajmować się skargami. Rola ta została lepiej zdefiniowana.

Wreszcie z niniejszego tekstu wyłączone będą miejskie i podmiejskie usługi transportowe – w tym kontekście odnoszę się do ukochanych „vaporetto” posła Albertiniego we Włoszech, w Wenecji – ponieważ nie należą one do głównych rodzajów usług transportowych.

Przejdę teraz do rejsów wycieczkowych i ich miejsca w tym tekście. Chciałbym państwu przypomnieć, że rejsy wycieczkowe są dziś niezwykle ważnym sposobem spędzania wakacji oraz że ich grupa docelowa obejmuje zarówno osoby starsze, jak i niepełnosprawne. Oto dlaczego rejsy wycieczkowe są, w oczywisty sposób, ujęte w tym tekście, nie tylko przy okazji powołania się na dyrektywę o podróżach zorganizowanych, na której opiera się ten tekst i która pochodzi z 1991 roku, ale też w kontekście zapewnienia, by konsumenci byli traktowani tak samo.

Przedstawiono definicję siły wyższej, która stanowi podstawę do ewentualnej odmowy przewozu. W związku z tą kwestią pracowaliśmy nad kompromisową poprawką, którą wspólnie przygotowaliśmy. Przypomnę jednak, że obecnie w sektorze lotnictwa Trybunał Sprawiedliwości był często zobowiązany do podejmowania decyzji dotyczących przypadków ingerencji siły wyższej, która nie była wystarczająco dobrze zdefiniowana. W niniejszym tekście podjęliśmy zatem próbę uporania się z problemami dotyczącymi transportu morskiego. Mówię tu o prądach, wiatrach i sztormach, które stanowią również element rzeczywistości w transporcie morskim i które należy rozważyć.

Kończąc powiem, że odpowiedzialność portów za udzielanie pomocy również stała się tematem debaty. To jest tekst o prawach pasażerów, to nie jest tekst...

*(Przewodniczący zwrócił się do mówcy, aby kończył wystąpienie)*

...a zatem, po przeprowadzeniu arbitrażu pomiędzy portami i przewoźnikami, tak wygląda podsumowanie tego tekstu. Wiem, że poseł Jarzembowski zamierza zgłosić swoje poprawki, udzieli więc odpowiedzi w ciągu tych dwóch minut, jakie mi pozostały.

**Gabriele Albertini, sprawozdawca.** – Panie przewodniczący, komisarzu Tajani, panie i panowie! Wraz z zatwierdzeniem aktów prawnych w zakresie transportu powietrznego i kolejowego, sprawozdania posła Teychennego o transporcie drogą morską i wodną śródlądową oraz obecnym wnioskiem dotyczącym praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym, Unia Europejska kończy budowę ram prawnych dla wszystkich rodzajów transportu.

Przygotowując to rozporządzenie stanęliśmy wobec potrzeby znalezienia równowagi pomiędzy dwoma podejściami. Pierwsze z nich uwzględnia „wyrównane pole do działania” dla wszystkich rodzajów transportu, w ramach którego różne rodzaje transportu będą mogły konkurować na takich samych warunkach i z równymi szansami, natomiast pasażerowie będą cieszyć się jednocześnie wysokim poziomem ochrony niezależnie od wybranego przez siebie środka transportu.

Drugie podejście odzwierciedla odmienną charakterystykę każdego ze środków transportu i uwzględnia ich szczególne cechy: na przykład w odniesieniu do transportu autobusowego i autokarowego wzięlibyśmy pod uwagę postępowanie w przypadku opóźnień, a w odniesieniu do transportu drogowego zastanawialibyśmy się nad wypadkami, korkami i tak dalej, co nie dotyczyłoby transportu kolejowego, który korzysta ze specjalnych szlaków.

Chciałbym również mówić o dwóch rozbieżnościach, które próbowaliśmy – mam nadzieję skutecznie – zrównoważyć. Rzeczywistym celem tego rozporządzenia jest umocnienie praw pasażera, jednakże w przypadku transportu drogowego branża ta składa się w większości z małych i średnich przedsiębiorstw, które będą potrzebowały czasu i środków, by dostosować się do nowych wymogów i które – podobnie jak wiele innych sektorów – borykają się z trudnościami będącymi skutkiem kryzysu gospodarczego.

Dochodzimy teraz do momentu przedstawiania poprawek Parlamentowi i chciałbym podziękować moim koleżankom i kolegom posłom za istotny wkład w powstanie tekstu tego rozporządzenia, jak również za ich doskonałą współpracę. Zasadniczą część pracy przed tym pierwszym czytaniem w Parlamencie wykonała



już Komisja Transportu i Turystyki, pozostawiając tej Izbie jedynie pracę nad wyjaśnieniami dotyczącymi języka prawnego.

W imieniu mojej grupy zgłosiłem na jutrzejsze głosowanie jedynie trzy dodatkowe poprawki. Pozwolę sobie pokrótce przybliżyć je państwu. Poprawka 73 to proste wyjaśnienie natury lingwistycznej, poprawka 82 wyznacza górny pułap ścisłej odpowiedzialności, o której mowa w art. 6 ust. 3 projektowanego rozporządzenia. Jeśli chodzi o zakres tekstu poprawki przyjętej przez komisję transportu, wszystkie grupy polityczne zgodziły się na uwzględnienie transportu regionalnego. Jeśli chodzi zaś o transport miejski i podmiejski, dwa kluczowe teksty zostaną poddane pod głosowanie jutro.

Jako sprawozdawca popieram poprawkę 80 w sprawie całkowitego wyłączenia transportu lokalnego, złożoną przez moją grupę, ale też wyraziłem swoje poparcie dla poprawki 81, która daje państwom członkowskim prawo do wyłączania transportu lokalnego, pod warunkiem, że zagwarantują one pasażerom prawa na poziomie zbliżonym do ustalonych w niniejszym rozporządzeniu.

Uważam, że przygotowany przez nas tekst daje nam dobre podstawy do rozpoczęcia w przyszłości trójstronnych rozmów z Radą i Komisją. Życzę więc prezydencji czeskiej i Szwecji, następnemu krajowi, który będzie przewodniczyć Radzie Europejskiej, sukcesów w ich pracach nad prawami pasażerów i oczywiście mam nadzieję, że będę mógł wnieść swój wkład w kolejne fazy przyjmowania tego rozporządzenia w ciągu następnej kadencji Parlamentu.

**Pavel Svoboda, urzędujący przewodniczący Rady.** – (CS) Panie i panowie! Jutro będą państwo głosować nad projektami poprawek do dwóch wniosków Komisji w sprawie ochrony praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym, a także osób podróżujących drogą morską i śródlądowymi drogami wodnymi.

Są to ważne regulacje prawne, które w wysokim stopniu leżą w interesie zarówno konsumentów, jak i sektora transportu. Ostatnio UE przyjęła tego samego rodzaju rozporządzenia dla transportu powietrznego i kolejowego. Niedawno przedłożone przez Komisję wnioski doprowadzą do ukończenia budowy tych ram prawnych. W praktyce oznacza to większą ochronę dla wszystkich podróżnych, a zwłaszcza osób niepełnoprawnych i osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. Stworzone zostaną ponadto równe warunki we wszystkich obszarach transportu. Prezydencja czeska oczywiście przyjmuje te wnioski z radością i przywiązuje do nich wielką wagę. Wierzę, że wszyscy zgadzamy się z celem dotyczącym wzmocnienia praw pasażerów, jaki wytyczyła sobie w ostatnich latach UE.

Chciałbym wspomnieć w szczególności o dwóch kwestiach w związku z projektami poprawek, nad którymi głosowali państwo w Komisji Transportu i Turystyki. Pierwsza to fakt, że uważają państwo za bardzo istotne prawa osób niepełnoprawnych i osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Oczywiście podzielamy państwa opinie w tym zakresie, co jest niezmiernie ważne dla uzyskania w drugim czytaniu aprobaty dla tych dwóch ważnych regulacji prawnych.

Druga jest taka, że państwa celem było dokonanie precyzyjnej harmonizacji projektów rozporządzeń z wersjami obowiązujących rozporządzeń w sprawie praw pasażerów podróżujących różnymi środkami transportu i że postępowali państwo bardzo uważnie dostosowując wnioski do szczególnych potrzeb pasażerów autobusów i autokarów lub w transporcie morskim i na śródlądowych drogach wodnych, nie rezygnując z takiego celu jak wzmocnienie praw pasażerów. W pełni zgadzamy się co do potrzeby dostosowania uregulowań prawnych do szczególnych cech różnych form transportu. Jak wszyscy wiemy, stosowanie dokładnie takiego samego podejścia do różnych rodzajów transportu jest niemożliwe. Transport drogowy i kolejowy posiada swoje własne cechy i to samo dotyczy w transporcie autobusowego i autokarowego oraz transportu morskiego i na śródlądowych drogach wodnych. Nawet wewnątrz poszczególnych wyżej wymienionych gałęzi występują ogromne różnice. Działają tam wielkie i małe firmy, a czas podróży waha się od kilku dni do zaledwie kilku minut. Dlatego też niezbędne jest znalezienie takiego rozwiązania, które byłoby do przyjęcia dla każdego i które gwarantowałoby konsumentom ochronę bez nakładania niepotrzebnych obciążeń administracyjnych na sektor, a zwłaszcza na mniejsze firmy na tym rynku. Ta sprawa, w oczywisty sposób, jest szczególnie ważna w bieżącej sytuacji gospodarczej.

Dlatego też cenimy waszą pracę nad tymi kwestiami. Stanowi ona doskonały punkt wyjścia. Jednocześnie jest ona w większości zgodna z naszymi opiniami w kwestii tych wniosków. Głęboko wierzę, że będziemy mogli konstruktywnie współpracować nad ustaleniami prawnymi chroniącymi interesy wszystkich, których dotyczą, oraz uwzględniającymi równocześnie cel UE dotyczący ulepszania procesu tworzenia prawa. Na zakończenie chciałbym w szczególny sposób podziękować sprawozdawcom, posłowi Albertiniemu i posłowi Teychennému, za ich doskonałą pracę i starannie przygotowane sprawozdanie.

**Antonio Tajani**, wiceprzewodniczący Komisji. – (IT) Panie przewodniczący, panie i panowie! Zawsze z przyjemnością wspominam długie lata, które spędziłem w tej Izbie jako poseł Parlamentu Europejskiego – i to sprawia, że mogę jeszcze bardziej docenić pracę, jaką Parlament włożył w obecną debatę.

Dlatego też chciałbym podziękować posłowi Albertinemu i posłowi Teychennému za istotny wkład, jaki wnoszą na rzecz ochrony praw obywateli jako pasażerów we wszystkich sektorach transportu, ponieważ potrzeba interwencji w obszarze transportu autobusowego i autokarowego oraz transportu morskiego stanowi próbę wypełnienia luki istniejącej – jak wszyscy państwo na to wskazywali – w prawie europejskim.

Jest wielu pasażerów niepełnosprawnych oraz wielu, których możliwości poruszania się są ograniczone z innych przyczyn. Na nas zatem spoczywa również obowiązek zapewnienia swobody poruszania się, ponieważ przede wszystkim jest to sprawa wolności wewnątrz Unii Europejskiej. Dobre tworzenie prawa nie jest oczywiście zadaniem łatwym, ale dziś robimy wielki krok do przodu.

Z przyjemnością wysłuchałem też tego, co miał do powiedzenia pan poseł Svoboda. Nadal występują oczywiście pewne wątpliwości dotyczące tekstów, których przyjęcie uzgodniły Komisja i Parlament, ale zauważyłem też ogólną otwartość polityczną ze strony Rady, co daje mi nadzieję na przyszłość.

Jestem pewny, że – podobnie jak w przypadku transportu drogowego – dojdziemy do zadowalającego kompromisu, który zagwarantuje obywatelom Europy możliwość swobodnego podróżowania i korzystania z należytej ochrony na terytorium Unii Europejskiej.

Myślę więc, że dziś omawiamy tematy, które mają wpływ na życie wszystkich obywateli. Z tego też powodu jestem przekonany, że w odniesieniu do wniosku dotyczącego autobusów i autokarów, należy udzielić poparcia – a w trakcie posiedzenia Komisji Transportu i Turystyki 30 marca można było dostrzec zachęające tego oznaki – dla podejścia Komisji dotyczącego możliwie najszerszego zakresu, obejmującego wszystkie systematyczne usługi przewozu pasażerów – międzynarodowe, krajowe, regionalne, miejskie lub podmiejskie. Jest to odpowiedź na potrzebę uproszczenia prawodawstwa, jak również na potrzebę zagwarantowania równych praw dla wszystkich pasażerów, bez wyjątków od zasady.

Panie pośle Albertini! Z uwagi na szczególny charakter tego sektora, w projekcie pozostawiono jednakże państwom członkowskim możliwość wyłączenia transportu miejskiego, podmiejskiego i regionalnego objętego umowami na świadczenie usług publicznych, jeżeli w ramach tych umów oferuje się pasażerom wysoki poziom ochrony, porównywalny z poziomem ustalonym w rozporządzeniu. Moim zdaniem jest to rozsądne rozwiązanie, które zapewnia wymagany poziom elastyczności, zabezpieczając przy tym podstawowe prawa pasażerów.

Odpowiedzialność firm prowadzących przewozy autobusowe i autokarowe wobec pasażerów w przypadku śmierci lub obrażeń stanowi kolejny zasadniczy element tego wniosku. W tym zakresie istnieje we Wspólnocie zbyt wiele nierówności, czego skutkiem jest poważny brak pewności po stronie pasażerów. Chciałbym przeanalizować bardziej szczegółowo kilka punktów dotyczących tego tematu. Po pierwsze, obszar ten nie wiąże się z kwestią ubezpieczenia, lecz dotyczy wyłącznie odpowiedzialności przewoźników wobec pasażerów. Po drugie, firma autobusowa czy autokarowa nie jest uznawana za wyłącznie odpowiedzialną za szkody i nie kwestionuje się jej prawa do żądania rekompensaty od stron trzecich. Po trzecie, obszar ten nie dotyczy ani importu, ani procedur zawartych w dyrektywie dotyczącej ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych; i po czwarte, w rzeczywistości Komisja nie opracowała nowego modelu odpowiedzialności. Tym, co dziś się proponuje, jest schemat odpowiedzialności stworzony w oparciu o rozwiązania przejęte z innych środków transportu, z uwzględnieniem szczególnych cech tego sektora.

Jeśli chodzi o transport morski, to uważam, że niezbędny jest pojedynczy akt legislacyjny, nawet jeżeli istnieją różnice zdań w tym zakresie zarówno w Parlamencie, jak i w Radzie. Pozwolę sobie wskazać kluczową sprawę dotyczącą tej dziedziny: drogą morską i śródlądowymi drogami wodnymi podróżuje znacznie mniej pasażerów, niż transportem drogowym, kolejowym i powietrznym. Z kolei wśród nich osoby korzystające ze śródlądowych dróg wodnych stanowią jedynie drobny ułamek. Moim zdaniem nie wydaje się ani logiczne, ani realistyczne tworzenie odrębnych rozporządzeń dla osób podróżujących drogą morską i dla podróżujących śródlądowymi drogami wodnymi. Jest to tym mniej potrzebne, gdy weźmiemy pod uwagę, że osoby te często korzystają z tego samego rodzaju jednostek. Myślę, że odpowiedzią musi być pojedynczy akt prawny.

Dnia 30 marca 2009 r., oprócz debaty nad sprawozdaniem posła Teychenného w Komisji Transportu i Turystyki, odbyła się debata publiczna ministrów w ramach rady transportu UE. Cieszę się, że w czasie tej debaty miałem sposobność obserwować, jak Komisja, państwa członkowskie i Parlament starają się w

pewnym stopniu współpracować nad realizacją celu, jakim jest możliwie najszybsze przygotowanie nowego i ambitnego rozporządzenia dla europejskich pasażerów.

W tym kontekście Komisja jest oczywiście gotowa udzielić wszelkich wyjaśnień i dokonać w tekście ulepszeń, jakie mogą być potrzebne do uwzględnienia szczególnych cech każdego rodzaju usług i w ten sposób wyposażać tę branżę w narzędzia pozwalające na stosowanie tego rozporządzenia z niezbędną elastycznością. Pozwolę sobie jeszcze raz podkreślić potrzebę zapewnienia środków na rzecz skutecznego wdrażania przyszłego rozporządzenia. W tym celu ważne jest, aby władze krajowe odpowiedzialne za jego stosowanie przekazywały okresowe sprawozdania ze swoich działań. Każde państwo członkowskie będzie mogło zorganizować swój system krajowy w sposób, jaki uzna za właściwy, na przykład decydując o tym, czy powinien istnieć jeden, czy więcej właściwych organów.

**Georgios Papastamkos**, sprawozdawca komisji opiniodawczej Komisji Prawnej. – (EL) Panie przewodniczący! Wniosek w sprawie rozporządzenia, zmieniony w następstwie prac Parlamentu Europejskiego, skutkować będzie zadowalającym wzmocnieniem praw pasażerów w transporcie morskim.

Uważam jednak, że w ramach kolejnej inicjatywy prawodawczej na ten temat, z uwagi na obecną potrzebę korzystania z łączonych środków transportu, bardziej właściwe byłoby podejście horyzontalne i pojedynczy akt prawny obejmujący wszystkie środki transportu.

W przyszłości coraz bardziej pożądane będzie też zgłaszanie odrębnych wniosków, z jednej strony odnośnie do praw pasażerów, a z drugiej w sprawie osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. Przyczyna jest taka, że poszczególne ustalenia mają różne cele i różnych adresatów.

Na koniec chciałbym zwrócić uwagę na niezmiennie ograniczone podejście Komisji – ale nie pana wiceprzewodniczącego Tajanego – do spraw wymagających szerszej i wielostronnej analizy, takich jak transport morski.

Transport morski na Morzu Śródziemnym odbywa się w warunkach innych, niż transport przez cieśniny.

**Georg Jarzembowski**, w imieniu grupy PPE-DE. – (DE) Panie przewodniczący, panie wiceprzewodniczący Komisji, panie urzędujący przewodniczący Rady! Pragnę powiedzieć przedmówcy, że cały czas mamy na uwadze greckie wyspy i greckie towarzystwa promowe. Nie musi pan się tym martwić.

Mogę powiedzieć, że moja grupa i ja cieszymy się, że po raz pierwszy także w odniesieniu do transportu morskiego, transportu na śródlądowych drogach wodnych, jak również regionalnych przewozów autobusowych i autokarowych, będziemy dysponować ustawowymi prawami pasażerów, skupiającymi się na obywatelu i dotyczącymi przypadków opóźnień i odwoływania rejsów. Pragniemy podziękować sprawozdawcom, posłowi Albertiniemu i posłowi Tychennému. Mieliśmy przyjemność konstruktywnie współpracować w komisjach, co przyniosło dobre efekty.

Jest tylko kilka punktów, którymi chciałbym zająć się szerzej. Myślę, że rekompensata w wysokości 25% dla pasażerów w transporcie morskim za opóźnienie rzędu 2-3 godzin jest właściwa, podobnie jak 50% za opóźnienia większe niż trzy godziny. Powiem jednak posłowi Tychennému, że 100% rekompensaty za opóźnienia dłuższe niż wyżej wymienione to zwykła przesada. Jeżeli będziemy pamiętać, że usługi przewozowe świadczą nie tylko ogromne przedsiębiorstwa, ale też – zwłaszcza w przypadku operatorów promów – małe i średnie firmy, to musimy przyjąć rozsądne podejście do takich rekompensat.

Jak już mówiliśmy, musimy też uważać, aby nie powierzać odpowiedzialności za transport morski niewłaściwym ludziom czy instytucjom. Wszyscy w tej Izbie staramy się zapewnić, by obydwa dokumenty stanowiły szczególną pomoc dla pasażerów o ograniczonych możliwościach ruchowych, ale właściciele statków nie mogą walczyć z utrudnieniami w dostępie, jakie istnieją w portach. Porty muszą robić to same. Innymi słowy, musimy bardzo uważać.

Jeśli chodzi o prawa pasażerów autobusów i autokarów, chciałbym wskazać, że pomiędzy autobusami międzymiastowymi a miejskimi istnieją istotne różnice, które należy uwzględnić. Dlatego też moja grupa jest zdania, że słusznie domagamy się rozsądnych praw dla pasażerów autobusów i autokarów w ruchu międzymiastowym, jakkolwiek musimy też pamiętać, że autobusy miejskie i podmiejskie funkcjonują w całkowicie odmiennych warunkach. W takim odniesieniu zasady te są nie na miejscu – i to należy wyraźnie zaznaczyć.

**Robert Evans**, w imieniu Grupy PSE – Panie przewodniczący! Chciałbym pogratulować obu naszym sprawozdawcom. Przed kilkoma laty byłem sprawozdawcą w zakresie dostępności podróży lotniczych dla

niepełnosprawnych pasażerów. To prawodawstwo jest kolejnym elementem łamigłówki mającej uczynić transport tak integracyjnym, jak to tylko możliwe, lub – jak ujął to poseł Albertini – ujednolicić prawa pasażerów.

W czasach, gdy zachęcamy ludzi do podróżowania transportem publicznym, jest niezmiernie ważne, by uwzględnić w tym projekcie autobusy i autokary, jak to uczynił poseł Albertini. Niektórzy posłowie, niekoniecznie ci obecni tu dzisiaj, szukali sposobów na wyłączenie określonych segmentów, ale dla mnie zawsze punktem wyjścia było pragnienie jak najszerzego zakresu tego projektu, tak, aby Europa mogła w coraz większym stopniu stawać się wolnym rynkiem dla ludzi. Dlatego właśnie poprawka nr 81 jest tak istotna.

W swoich uwagach pan komisarz powiedział, że potrzebne są jednakowe prawa dla wszystkich pasażerów bez wyjątku, a następnie mówił o wyjątkach – jak na przykład dla transportu regionalnego. Uważam, że nie powinniśmy wyłączać transportu regionalnego i poczyniłem w tym zakresie pewne badania. W niektórych państwach członkowskich regionalna podróż autokarem może trwać nawet sześć godzin, czyli dłużej niż, na przykład, międzynarodowy przejazd z Londynu do Brukseli czy Paryża. W związku z tym uważam, że należy uwzględnić także transport regionalny. Uważam za słuszne, że tam gdzie transport lokalny – jak zauważył to poseł Jarzembowski – nie jest uwzględniony, zawierane są umowy na świadczenie usług publicznych, które zapewniają oferowanie przez firmy tego samego rodzaju standardów.

Myślę też, że powinniśmy wywierać nacisk na producentów, by konstruowali nowocześniejsze autobusy, uwzględniając w większym stopniu potrzeby osób niepełnosprawnych. Podobnie jak prowadziliśmy kampanię na rzecz większej dostępności samolotów dla osób niepełnosprawnych, być może teraz potrzebujemy również autobusów z szerszymi przejściami lub łatwiej dostępnymi toaletami oraz tego, by przewoźnicy dostosowali terminale autobusowe oraz szkolili pracowników w zakresie niepełnosprawności i świadomości zagadnień dotyczących osób niepełnosprawnych.

Jest to dobre sprawozdanie. Jest to zbiór dobrych sprawozdań, który pozwala nam zrobić kilka kroków naprzód. Gratuluję wszystkim osobom zaangażowanym w jego przygotowanie.

**Dirk Sterckx**, w imieniu Grupy ALDE. – (NL) Chciałbym podziękować sprawozdawcom w imieniu mojej grupy. Myślę, że wnieśliśmy kilka istotnych elementów do praw pasażerów. Pracowaliśmy ciężko, aby nadać sprawom właściwy bieg w dziedzinie podróży lotniczych i kolejowych. W istocie uważam, że w trakcie prac nad tymi sprawozdaniami zdobyliśmy wiele doświadczeń. Cieszy mnie, że poseł Albertini potraktował różne elementy jednakowo, tak że prawie nie ma potrzeby, by wyodrębniać poszczególne środki transportu – tylko wówczas i tam, gdzie jest to niezbędne.

Wierzę, że w tej chwili również poprawiamy jakość usług, o której zawsze powinniśmy pamiętać. Uczyliśmy się na błędach – dobrym przykładem jest tu zawężanie definicji siły wyższej. Powinniśmy przyrzeć się ponownie temu zagadnieniu, np. w lotnictwie; jestem zadowolony, że zrobiliśmy to już w przypadku żeglugi.

Odnosnie do sprawozdania posła Albertiniego mam ważne pytanie, do którego odwoływali się również posłowie Evans i Jarzembowski: jaki jest aktualny zakres rozporządzenia? Jako ugrupowanie wycofaliśmy nasze poparcie dla poprawki, którą początkowo wspólnie przedłożyliśmy – nie dlatego, że uznaliśmy ją za gorszą, lecz dlatego, że Grupa Socjalistyczna znalazła lepszy sposób jej sformułowania, jak opisał to poseł Evans. W każdym razie jesteśmy za wyłączeniem z rozporządzenia transportu regionalnego, ale jednocześnie pozostawiamy otwartą kwestię włączenia transportu miejskiego i podmiejskiego, wedle uznania państw członkowskich. Wydaje mi się, że to podejście lepiej oddaje nasze intencje i w związku z tym poprzemy wniosek złożony przez Grupę Socjalistyczną w Parlamencie Europejskim.

**Eva Lichtenberger**, w imieniu Grupy Verts/ALE Group. – (DE) Panie przewodniczący! Prawa pasażerów muszą stanowić sedno polityki transportu rozumianej jako całość, szczególnie tu, w Unii Europejskiej. Zajęliśmy się już tym zagadnieniem w zakresie transportu kolejowego i powietrznego, jednak wciąż jest jeszcze duże pole do wprowadzania usprawnień w kwestii odmowy przyjęcia na pokład. Jak zawsze powtarzam, te trudności są zbyt duże.

Jedna grupa ludzi jest szczególnie zależna od jasnych zasad. W przypadku transportu lotniczego stało się oczywiste, że przepisy nie są wystarczająco klarowne. Dotychczas osoby o szczególnych potrzebach mogłyby pisać grube tomy o tym wszystkim, co spotkało je podczas podróży. Osobiście otrzymywałam tego rodzaju relacje. Sytuacja jest katastrofalna. Dlatego nie jest to jedynie wymóg prawny, ale też nakaz moralny dla Unii Europejskiej, by osoby te były jednakowo traktowane.

W zakresie transportu autobusowego, autokarowego oraz morskiego, odnośnie do których właśnie opracowujemy zasady, możemy napotkać problemy podczas wyznaczania zakresu odpowiedzialności przewoźnika oraz portów; w przyszłości jednak rozwiązanie tej kwestii musi opierać się na praktyce. Moja druga uwaga dotyczy tego, że w sprawach dotyczących transportu autobusowego i autokarowego powinniśmy uwzględnić tak wiele, jak to tylko możliwe. Jeśli zrobimy za dużo wyjątków, damy przewoźnikom możliwość obchodzenia przepisów. Nie możemy w dalszym ciągu pozostawiać w niekorzystnym położeniu osób, które borykają się ze szczególnymi potrzebami, pozwalając by ich problemy trwały nadal. Naszym obowiązkiem jest zająć się tym i wreszcie wyegzekwować ich prawo do przemieszczania się.

**Erik Meijer**, w imieniu Grupy GUE/NGL. – (NL) Panie przewodniczący! Podczas tej sesji pojawiły się dwa pytania dotyczące zbiorowego transportu pasażerskiego.

Pierwsze pytanie brzmi: co powinien robić rząd, a co powinniśmy pozostawić działaniu rynku poprzez przetargi? Zgodnie z moją propozycją ostatecznie optujemy za wolnością wyboru w odniesieniu do transportu miejskiego i regionalnego. Nowe przepisy w zakresie przewozu osób autobusami nie powinny wpływać niekorzystnie na swobodę administracji niższego szczebla w zakresie samodzielnej organizacji transportu publicznego.

W odniesieniu do praw pasażera zawsze były do wyboru dwie możliwości. W pierwszym przypadku akcent położony jest na jak największą ilość informacji o możliwościach kontynuowania podróży w innych państwach członkowskich, dostępności biletów na transport transgraniczny oraz dobrych połączeniach dalekobieżnych, tak by można było uniknąć niemiłych niespodzianek podczas podróży.

Druga możliwość dotyczy skupienia się na finansowych rekompensatach wypłacanych z mocą wsteczną za opóźnienia i odwołania kursów. Zawsze opowiadałem się za pierwszą opcją, jednak większość Parlamentu woli drugą, zwłaszcza odkąd wybrano ją w odniesieniu do transportu lotniczego.

Poświęcenie większej uwagi potrzebom osób niepełnosprawnych jest ważnym powodem poparcia wniosków, nawet jeśli pozostawiają one coś do życzenia.

**Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE)**. – (EL) Panie przewodniczący, panie komisarzu, panie i panowie! Chciałabym zacząć od przekazania gratulacji sprawozdawcom za ich obszerną prezentację oraz wyjątkowo spójną pracę nad wielką liczbą poprawek zgłoszonych w Komisji Transportu i Turystyki.

Unia Europejska, przy decydującym udziale Parlamentu Europejskiego, usiłowała w ubiegłych latach ulepszyć prawa pasażerów we wszystkich sektorach transportu. Jak państwo pamiętają, nasze instytucje zatwierdziły ostatnio przepisy dotyczące praw pasażerów w transporcie lotniczym i kolejowym. Dziś robimy duży krok w kierunku wzmocnienia równych praw dla pasażerów we wszystkich środkach transportu, bez wykluczeń i wyjątków, jak ujął to pan komisarz.

Chciałabym przypomnieć, że po trudnych uzgodnieniach z Radą przyjęliśmy ostatnio trzeci pakiet siedmiu wniosków ustawodawczych dotyczących bezpieczeństwa na morzu, w tym odszkodowań dla pasażerów w razie wypadku.

Jeśli chodzi o sprawozdanie posła Teychennego, chciałabym zauważyć, że proponuje on spójne podstawy ochrony praw konsumentów/pasażerów, które uwzględniają również małe firmy transportowe i chronią ich działalność oraz konkurencyjność w razie wypadków wynikłych z przyczyn od nich niezależnych oraz w przypadkach, gdy na transport morski wpływają złe warunki pogodowe.

Istotne jest również, że aby zagwarantować stosowanie zasady niedyskryminacji, która przyświeca całej naszej polityce, uwzględniono w nim ważne obszary, takie jak prawa osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. W podobny sposób dokładnie określa ono obowiązki przewoźnika w przypadku opóźnienia lub odwołania rejsu, limity czasu opóźnień oraz wysokość wypłacanych rekompensat.

Pod koniec kadencji parlamentarnej oraz przed wyborami europejskimi nasza praca w zakresie praw pasażerów jest jednym z najważniejszych osiągnięć na rzecz obywateli Unii.

**Brian Simpson (PSE)**. – Panie przewodniczący! Chciałabym podziękować obydwu sprawozdawcom za ich pracę w tym ważnym obszarze, jak również panu komisarzowi za jego poparcie. Prawa pasażerów zawsze stanowiły priorytet Grupy Socjalistycznej, a niniejszy wniosek stanowi dopełnienie obrazu, po tym jak uchwalono prawa pasażerów w transporcie lotniczym i kolejowym.

Niezmiernie ważne jest, abyśmy wszyscy pamiętali, że użytkownicy transportu stanowią najważniejszą grupę interesów, o czym niektóre firmy transportowe często zapominają. Teraz po raz pierwszy będziemy dysponować kompletem podstawowych praw dla użytkowników autobusów, autokarów i promów, które zagwarantują należytą odpowiedzialność za odwołane rejsy i opóźnienia, zagubiony bądź uszkodzony bagaż, jak również za śmierć w wypadku.

Co być może jeszcze ważniejsze, będziemy dysponować wieloma podstawowymi prawami dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się oraz o szczególnych potrzebach, które to prawa położą kres przesładowaniom, jakich przez wiele lat doświadczają ci ludzie z rąk firm transportowych. Operatorzy przewozów nie będą już mogli usuwać osób o ograniczonych możliwościach poruszania się ze swoich pojazdów; osoby te nie będą już mieć mniejszych praw niż osoby w pełni sprawne, nie będą też wykluczone z sieci transportu publicznego.

Kto tego dokonał? Nie parlament krajowy czy regionalny, lecz Parlament Europejski. To Parlament Europejski wyniósł użytkowników transportu na szczyty naszych priorytetów w dziedzinie transportu. To Parlament Europejski stawia ludzi na pierwszym miejscu i jest to coś, co możemy zdecydowanie popierać jako socjaliści.

**Francesco Ferrari (ALDE).** – (IT) Panie przewodniczący, panie i panowie! Chciałbym podziękować sprawozdawcy i komisarzowi za zakończoną pracę. W tym sprawozdaniu w bardzo wyważony sposób wyjaśniona została kwestia praw pasażerów we wszystkich rodzajach transportu, w tym w transporcie autobusowym i autokarowym, oraz w przejrzysty sposób poruszone zostały wszystkie istotne zagadnienia. Poświęcono uwagę osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności poruszania się; jak wynika ze sprawozdania posła Albertiniego, musimy móc świadczyć usługi, które będą uwzględniać różnorodne potrzeby takich osób.

Dodatkowo wszelkie obawy dotyczące tego środka transportu – kwestie zwrotów, rekompensat, informacji dla pasażerów, ścisłej odpowiedzialności i skarg – zostały ujęte w klarowny sposób. Zarówno ja, jak i Grupa Porozumienia Liberalów i Demokratów na rzecz Europy chętnie współpracowaliśmy ze sprawozdawcą, aby uzyskać możliwie najbardziej przejrzysty tekst, uwzględniając z jednej strony interesy pasażerów, a z drugiej potrzeby firm zarządzających tymi usługami i świadczących je, które potrzebują odpowiednio długiego czasu, aby osiągnąć zgodność z tymi zasadami.

**Reinhard Rack (PPE-DE).** – (DE) Panie przewodniczący! Przedsiębiorstwa świadczące usługi są dla użytkowników tych usług, a nie w pierwszym rzędzie dla samych dostawców usług. W tym świetle ważne jest, abyśmy ustanowili odpowiednie zasady dla użytkowników wszystkich środków transportu i zapewnili, że usługi, z których korzystają, również będą odpowiedniej jakości. W tym kontekście – i tu podejmuję temat, do którego raz po raz wracamy – jest bardzo istotne, abyśmy dbali w szczególności o prawa osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. Tak jak ja to widzę, jedna sprawa z tym związana jest teraz niemal stale aktualna. Powiem państwu, że trudno jest nie tylko tym, którzy posiadają identyfikator osoby niepełnosprawnej. Rodzice – dorośli z małymi dziećmi – z pewnością również potrzebują wsparcia ze strony naszych przepisów we wszystkich naszych środkach transportu. Mam nadzieję, że także i to spotka się z akceptacją w takiej czy innej postaci.

Druga sprawa jest taka, że nawet najlepsze zasady i gwarancje będą bezużyteczne, jeżeli informacje na ich temat będą ukryte w najciemniejszym kącie u przewoźnika, którego dotyczą. Miejsce na informacje o prawach pasażera jest właśnie na kasach biletowych, na pokładach autobusów, autokarów, samolotów i im podobnych środków transportu.

Trzecia i ostatnia sprawa, o której chciałem mówić dotyczy tego, że zaczęliśmy od ustanawiania zasad dotyczących praw pasażerów linii lotniczych w interesie pasażerów, ale byliśmy przy tym zbyt pobłażliwi. To, do czego posunęły się linie lotnicze, szczególnie w związku z opóźnieniami, ogłaszając, że ostatni samolot spóźnił się i że następny też będzie opóźniony, jest już nie do przyjęcia. Powinniśmy już wtedy rozwiązać tę sprawę za pomocą wysokich rekompensat pieniężnych, które mogły osiągnąć skutek podobny do tego, jaki osiągnęły w odniesieniu do odmowy przyjęcia na pokład. Teraz jednak efektu tego nie da się, niestety, osiągnąć. Przypadek, w którym lot zostaje odwołany, ponieważ samolot jest w połowie pusty, nie nosi znamion działania siły wyższej. W tym kontekście przed Komisją stoi wiele zadań. Panie wiceprzewodniczący, jeżeli ponownie będzie się pan zajmować tymi sprawami w następnej Komisji, to wzywałbym do rewizji praw pasażerów linii lotniczych. Jest to pilnie potrzebne.

**Emanuel Jardim Fernandes (PSE).** – (PT) Panie przewodniczący, panie komisarzu Tajani! Chciałbym zacząć od złożenia posłowi Tychennému gratulacji za jakość jego sprawozdania. Jeśli chodzi o pakiet morski, który zostanie podpisany jutro – w obszarze, w którym byłem sprawozdawcą w imieniu Grupy Socjalistów

w Parlamencie Europejskim w sprawie wymogów dotyczących państwa bandery, a także obowiązków operatorów przewozów pasażerskich – powiedziałem, że w Unii Europejskiej ludzie powinni być na pierwszym miejscu. W Unii ważne jest też, że pasażerowie mają pierwszeństwo.

Sprawozdanie posła Teychennego zasługuje na moje całkowite poparcie, ponieważ przyczynia się do wzmocnienia ram regulacyjnych dotyczących nie tylko pasażerów autobusów i autokarów, ale też pasażerów w tak drogim mi obszarze, czyli pasażerów jednostek morskich i śródlądowych. W szczególności przewiduje ono rekompensatę w wysokości 25% ceny biletu w przypadku opóźnień od godziny do dwóch, 50% w przypadku opóźnień trwających dwie godziny lub więcej oraz 100%, jeżeli przewoźnik nie zapewni żadnego alternatywnego transportu bądź informacji.

Chciałbym wskazać, że rekompensatę taką należy zapłacić – w przypadku odwołania lub poważnych opóźnień rejsów – w ciągu miesiąca od daty złożenia wniosku przez pasażera. W odniesieniu do przewozów autobusowych i autokarowych, w sprawozdaniu tym dostrzega się potrzebę wprowadzenia dodatkowych środków dla osób niepełnoprawnych i osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. Prawo do zwrotu aktualnej ceny w przypadku odwołania rejsu, przepełnienia lub poważnych opóźnień w podróży trwających co najmniej dwie godziny stanie się teraz rzeczywistością dla wszystkich pasażerów.

Panie przewodniczący! Zgłosiłem poprawkę dotyczącą potrzeby zastosowania tych ram prawnych także w stosunku do najbardziej oddalonych regionów. Jestem pewien, że nikt nie może kwestionować prawodawstwa tej jakości i że muszą je doceniać wszyscy obywatele Europy, w tym obywatele takich odległych regionów, jak Azory, Madera, Wyspy Kanaryjskie i francuskie departamenty zamorskie.

**Marian-Jean Marinescu (PPE-DE).** – (RO) Transport morski regulują liczne konwencje międzynarodowe, których należy ściśle przestrzegać. W tych wrażliwych obszarach niezbędne jest jednak ustanowienie zestawu minimalnych zasad na szczeblu Wspólnoty, dotyczących w szczególności egzekwowania prawodawstwa. Z tej przyczyny wprowadzenie niezależnego mechanizmu przyjmowania skarg i stworzenie organu monitorującego stanowić będzie wyraźną korzyść dla pasażerów w stosunku do przewoźników.

Myślę, że musimy znaleźć równowagę pomiędzy prawami pasażerów a zobowiązaniami przewoźników, ponieważ żadna z tych grup nie może przyczyniać się do spowolnienia długoterminowego rozwoju transportu morskiego i na śródlądowych drogach wodnych. Musimy też uwzględnić typowe warunki, w jakich funkcjonuje transport w różnych morskich regionach Europy, ponieważ mogą one mieć szczególne cechy, które mogą naprawdę ograniczyć możliwości w zakresie ustanowienia wspólnych zasad.

W szerszym kontekście bezpieczeństwa transportu morskiego muszę wspomnieć o kilku niedawnych aktach piractwa w Zatoce Adeńskiej. Ponowne nasilenie się tych aktów niepokoi, zwłaszcza wobec faktu, że w ostatnich tygodniach ofiarami stali się obywatele Europy, w tym pięciu Rumunów.

Chciałbym skorzystać z tej sposobności, aby wezwać Komisję i Radę, by podjęły wszelkie wysiłki na rzecz wzmocnienia współpracy UE z innymi państwami Rogu Afryki w celu zapobieżenia piractwu i zwiększenia bezpieczeństwa rejsów tranzytowych w tym regionie.

**Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE).** - (EL) Panie przewodniczący, panie wiceprzewodniczący Komisji! Znajdujemy się dziś w bardzo szczęśliwym położeniu, mogąc oświadczyć, że wraz z decyzją Parlamentu Europejskiego prawa pasażerów będą również chronione w sektorach dotychczas tą ochroną nie objętych.

Jesteśmy dumni z tego, że w portach lotniczych i na stacjach kolejowych dostępne są ulotki o przegłosowanych przez Unię Europejską decyzjach dotyczących ochrony praw pasażerów. Jeżeli to samo będzie mieć miejsce w dwóch innych sektorach, obywatele Europy zrozumieją, że Unia Europejska jest prawdziwie użyteczna, jeśli chodzi o zabezpieczenie lepszego standardu życia i ochrony bezpieczeństwa ich podróży.

Trzeba jednak pamiętać, że ochrona wypracowana w prawodawstwie nie odpowiada dokładnie tej, jaką cieszą się obywatele – można to zaobserwować na przykładzie dotychczasowego zastosowania tego prawodawstwa w sektorach przewozów kolejowych i lotniczych. Ci spośród nas, którzy korzystają z tych środków transportu, my, posłowie Parlamentu Europejskiego i ja osobiście, którzy podróżujemy pomiędzy trzema różnymi granicami, możemy powiedzieć, że nie jest ono skutecznie stosowane. Dlatego też Komisja słusznie mówiła o pierwszym kroku, który wymaga ulepszenia, zwłaszcza jeśli chodzi o skuteczność, z jaką uczestniczą w działaniach główne podmioty odpowiedzialne za przyznawanie praw pasażerom.

Nie powinniśmy potępiać małych przedsiębiorstw, jeśli mają problemy z zapewnieniem usług transportowych; w tym miejscu odnoszę się do kabotażu, o który pytałem pana komisarza przy innych okazjach. Jeżeli nie zdecydują one o otwarciu linii kabotażowej, to jak będą mogły podjąć się świadczenia takich usług wówczas, gdy będą musiały się troszczyć także o prawa pasażerów? Dlatego też musimy zapewnić obywatelom łatwość korzystania z głównego prawa do przewozu, a następnie zaoferować im dodatkowe korzyści w postaci rekompensaty w przypadku opóźnienia. A więc najpierw usługa, a następnie rekompensata za usługi spóźnione.

Jestem pewna, że Europa zmierza ku lepszej przyszłości. Taka jest konkluzja.

**Christian Rovsing (PPE-DE) - (DA)** Panie przewodniczący! Gdybyśmy mieli sprawdzić, w jaki sposób społeczeństwo postrzega niepełnosprawność, odkrylibyśmy, że dziś osoby niepełnosprawne wołałyby pojechać na wakacje do USA. Prawodawstwo i przepisy są tam znacznie lepsze, podobnie jak traktowanie. Wśród naszych własnych obywateli Europa nie jest najchętniej obieranym celem podróży. Nasi europejscy współziomkowie nie chcą spędzać wakacji w Europie, jeśli są niepełnosprawni. Wyjeżdżają do USA. Myślę, że jest to wyraźna oznaka, jak niezmiernie ważny jest temat, nad którym tu pracujemy – w odniesieniu do wielu dziedzin, w tym turystyki.

**Pavel Svoboda, urzędujący przewodniczący Rady.** – (CS) Panie przewodniczący, panie komisarzu, panie i panowie! Dotychczasowe postępy naszej dyskusji oznaczają, że nie będę potrzebował tych przydzielonych mi pięciu minut, co – jestem pewien – stanowi dobrą wiadomość. Z przyjemnością zauważyłem, że nasze zainteresowania w kwestii ochrony praw pasażerów i przyszłości tego sektora są zbieżne. Oczekujemy bliskiej współpracy z Parlamentem Europejskim, co umożliwi nam wypracowanie końcowego rozwiązania, które raz jeszcze pokaże obywatelom korzyści, jakie wnosi UE w dziedzinie praw pasażera.

**Antonio Tajani, wiceprzewodniczący Komisji** – (IT) Panie przewodniczący, panie pośle Svoboda, szanowni posłowie! Wierzę, że po tej debacie w sprawie praw pasażerów i nowych aktów prawnych, jakie mamy nadzieję przyjąć w celu wzmocnienia systemu wolności, charakteryzującego Unię Europejską, obywatele uświadomią sobie dziś, że Komisja, Rada i Parlament oraz ich personel to nie wieże z kości słoniowej, gdzie omawiane są sprawy niemające nic wspólnego z obywatelami lub wkraczające w ich życie w negatywny sposób, lecz instytucje, które dbają o interesy obywateli, starają się bronić ich praw i – podkreślam – chronić ich podstawowe swobody. Nikt nie jest wolny, jeśli nie może swobodnie przemieszczać się z jednej części Unii do innej.

Dlatego też prosząc o państwa zaufanie w chwili, gdy Parlament miał zatwierdzić moją nominację, podkreślałem, że jednym z moich priorytetów w trakcie mojej kadencji komisarza ds. transportu będzie ochrona praw pasażerów. Wierzę, że dziś wspólnie wysłaliśmy pozytywny sygnał i że wyraźnie udowodniliśmy, że postęp jest możliwy i że instytucje europejskie są blisko obywateli, po ich stronie.

Jak się okazało w trakcie debaty, pomiędzy posłami różnych ugrupowań politycznych nie ma różnic merytorycznych. Każdy podkreślał, w porozumieniu z Komisją, a także z Radą, szczere pragnienie, aby zbudować, jak to powiedziała pani wiceprzewodnicząca Kratsa-Tsagaropoulou, Europę obywateli.

Dlatego też przywiązuję dużą wagę do kluczowego posunięcia, jakie dziś wykonujemy i jakie wykonamy w czasie jutrzejszego głosowania. Należy przyznać, że tak skomplikowane zagadnienia, gdzie w grę wchodzi złożone systemy transportowe i różniące się w zależności od kraju przepisy, wymagają kompleksowego podejścia, a niekiedy kompromisu. Każdy przyjęty przepis jest efektem kompromisu oraz ochrony różnych interesów.

Uważam jednak, że tym razem powinien przeważać wzgląd na interes ogólny, czyli ochrona swobody obywateli i swobody pasażerów we wszystkich istniejących systemach transportowych, ponieważ ochrona dotycząca wyłącznie osób podróżujących pociągiem lub samolotem i pominięcie osób korzystających ze statku, autobusu lub autokaru oznaczałaby niekonsekwencję. Oczywiście – i tu powtórzę – mogą istnieć różnice zdań. Istnieją one rzeczywiście pomiędzy Komisją a Radą, a także pomiędzy niektórymi posłami w tej Izbie i dotyczą regulacji transportu drogą wodną – są tacy, którzy woleliby oddzielne prawodawstwo dla transportu rzeczno i morskiego.

Komisja potwierdziła swoje stanowisko i myślę, że właściwe byłoby posiadanie pojedynczej formy rozporządzenia, lecz to naprawdę nie ma znaczenia. Istotne jest dziś to, że docierają do nas dobre wieści o silnej woli politycznej Parlamentu, Komisji i Rady, aby zagwarantować prawa dla pasażerów, a w szczególności dla pasażerów o ograniczonej zdolności do poruszania się. Miło było mi to usłyszeć, ale nie była to tylko kwestia praw, lecz nade wszystko swobód dla osób niepełnosprawnych. Umożliwienie milionom pasażerów



o ograniczonej zdolności poruszania się swobodnego podróżowania po Unii Europejskiej oznacza również umożliwienie tym ludziom udziału w rozwoju UE, jako że ruch tych milionów ludzi przynosi dobrobyt, wpływa na rozwój firm przewozowych i stwarza możliwości dla turystyki we wszystkich miejscach.

Dlatego też cieszę się i chciałbym podziękować obydwu sprawozdawcom, Radzie i – oczywiście – personelowi Komisji, któremu zawsze składam podziękowania, ponieważ to dzięki niemu mogę przedstawiać wnioski Parlamentowi i Radzie.

Jest to szczególnie ciepłe podziękowanie, ponieważ uważam, że dziś instytucje europejskie jako całość pokazują, że poświęcają pilną uwagę tym 500 milionom obywateli Europy, którzy mogą czasem odnosić się do nich podejrzliwie. Myślę jednak, że ci, którzy śledzili dziś tę debatę, zmieniają zdanie i odzyskują zaufanie do instytucji europejskich, które starają się być coraz bliżej ludzi.

### **PRZEWODNICZY: Manuel Antonio DOS SANTOS**

*Wiceprzewodniczący*

**Michel Teychenné, sprawozdawca.** – (FR) Panie przewodniczący! W pierwszym rządzie chciałbym odnieść się do poprawek zgłoszonych przez posła Jarzembowskiego, który właśnie teraz mówi, że powinniśmy być rozsądni. Sądzę, że ważną cechą tego tekstu jest to, że w istocie jest on rozsądny.

Czy rozsądne jest usunięcie obowiązku dla przewoźników, który dotyczy szkolenia personelu mającego kontakt z osobami o ograniczonej zdolności do poruszania się?

Czy rozsądne jest zniesienie odszkodowań za zagubiony sprzęt, a zwłaszcza za wózki, dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się?

Czy jest rozsądne – na co wskazał poseł Rack, który był tu właśnie teraz, i dziękuję mu za jego wystąpienie – unikanie zwrotu kosztów na rzecz pasażerów, praktyka występująca powszechnie, a zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych, szczególnie w przypadku odwołania kursu i przy braku zapewnienia informacji lub alternatywnego transportu?

Dlatego też te elementy złożonych przez panów poprawek nie wydają mi się rozsądne i mówiłem to z niepokojem.

Jeśli chodzi o resztę, to wierzę, że panuje tu zgoda. Było to wyraźnie widoczne w trakcie wszystkich debat. Chciałbym podziękować Komisji, Radzie i wszystkim moim kolegom posłom, którzy pracowali nad tymi zagadnieniami w doskonałym nastroju, ponieważ rozumieliśmy, że jest to sprawa dla obywateli Europy niezwykle istotna.

Dlatego też wierzę, że jutro – i tu mój apel do Grupy Europejskiej Partii Ludowej (Chrześcijańscy Demokraci) i Europejskich Demokratów: państwa poprawki nie są rozsądne – musimy głosować za przyjęciem tego tekstu i musimy wysłać silny sygnał w czasach, gdy Europejczycy czasem wątpią w Europę. Jak to powiedział poseł Tajani, musimy wysłać wiadomość tym 500 milionom obywateli, mówiąc im, że ich potrzeby, jako Europejczyków, są uwzględniane. Oto co chciałem powiedzieć.

**Gabriele Albertini, sprawozdawca.** – (IT) Panie przewodniczący, panie i panowie! Po skrupulatnym wysłuchaniu tej debaty oraz wystąpień posłów Svobody i Tajanego, jak również moich koleżanek i kolegów posłów, mam uczucie, że jest jeszcze więcej powodów, aby dziękować za pomoc i cenne rady, jakie otrzymałem w tej Izbie.

Brak mi czasu, aby analizować i komentować poszczególne sugestie i aspekty w ramach tak szeroko zakrojonej debaty; zamiast tego, jako że muszę mówić zwięźle w ciągu tych kilku sekund, jakie pozostały z mojego czasu na wystąpienie, użyję dwóch przymiotników, aby zebrać i podsumować państwa myśli i propozycje. Tak dalece, jak można było tego oczekiwać od tak złożonego rozporządzenia, uznali państwo wykonaną pracę za racjonalną.

To rozporządzenie uwzględnia cele dotyczące rozszerzenia praw pasażerów i przyznania takich samych warunków ochrony we wszystkich rodzajach transportu, równocześnie uwzględniając szczególny charakter pewnej liczby mniejszych przewoźników, którzy w czasie kryzysu mają trudności z dostosowaniem się do większych wymagań. Stąd też mój pierwszy przymiotnik brzmi: „rozsądny”.

W następnej kolejności występuje koncepcja dążenia do doskonałości lub obszar do poprawy, o którym wspominali posłowie, którzy, mimo iż są przychylnie nastawieni do okoliczności, do których się

dostosowywaliśmy, pragną dalszego rozszerzenia obszaru praw, uwzględnienia transportu miejskiego i ochrony dla pasażerów o ograniczonych możliwościach poruszania się. Jesteśmy więc na drodze do doskonałości. Sprawy ludzkie wciąż wymagają udoskonalenia, a to rozporządzenie, które jest „rozsądne” i, jak myślę, dobrze napisane, jest też „możliwe do udoskonalenia”.

Sprawozdawca nie odmawia państwom członkowskim możliwości rozszerzenia tego programu na transport miejski, przy czym jest on już obowiązkowy dla transportu regionalnego. Zakres tematyczny został już opisany – często dotyczy on podróży międzynarodowych lub wewnątrz krajowych. To samo dotyczy oczywiście stosowanych technologii i stosowania tego programu w odniesieniu do osób niepełnosprawnych.

Kończąc, chciałbym jeszcze raz podziękować wszystkim i wyrazić nadzieję, że dzisiejsza praca nie stanowi zakończenia tej historii i że jesteśmy w stanie osiągać jeszcze większe cele.

**Przewodniczący.** – Zamykam łączną debatę.

Głosowanie odbędzie się jutro.

#### **Oświadczenia pisemne (art. 142 Regulaminu)**

**Daniel Stroj (GUE/NGL), na piśmie.** – (CS) W odniesieniu do sprawozdania dotyczącego praw pasażerów w trakcie podróży chciałbym wskazać na coś, co nie dotyczy ochrony interesów konsumentów, lecz raczej naruszania zasady wolnego przepływu osób wewnątrz strefy Schengen. W szczególności dotyczy to przepływu osób przez granicę czesko-niemiecką. Obywatele czescy coraz częściej skarżą się – mnie osobiście oraz przedstawicielom regionalnych i lokalnych władz regionu położonego przy granicy czesko-niemieckiej – na prześladowania ze strony niemieckiej policji przy przekraczaniu przez nich granicy, zarówno w grupach, jak i w pojazdach prywatnych. Obywatele skarżą się, że są bez powodu zatrzymywani przez ubranych po cywilnemu policjantów, kontrolowani, a nawet przesłuchiwani w sprawie celu ich wyjazdu do Niemiec. Zachowanie niemieckiej policji to nic innego, jak prześladowanie. Stoi ono w bezpośredniej sprzeczności z zasadą wolnego przepływu osób w Unii Europejskiej. Chciałbym podkreślić, że takie przypadki są coraz częstsze i pilnie wzywam władze UE, aby naprawiły ten stan rzeczy, który jest nie do przyjęcia.

(Posiedzenie zostało zawieszone o godzinie 18.15 do czasu tury pytań i wznowione o godzinie 18.30).

#### **PRZEWODNICZY: Manuel Antonio DOS SANTOS**

*Wiceprzewodniczący*

### **14. Tura pytań (pytania do Komisji)**

**Przewodniczący.** – Następnym punktem posiedzenia jest tura pytań (B6-0227/2009).

Do Komisji skierowano następujące pytania.

*Część pierwsza*

**Przewodniczący.** – Pytanie nr 28 skierowała **Sarah Ludford** (H-0142/09)

Przedmiot: Handel elektroniczny

Jakie dalsze środki podejmuje Komisja w celu zapewnienia całkowitego zniesienia barier dla klientów z racji kraju zamieszkania lub rejestracji karty płatniczej, które uniemożliwiają dostęp do najlepszych cen oraz najlepszego asortymentu towarów i usług, zwłaszcza oferowanych na terytorium UE za pośrednictwem Internetu, takich jak utwory muzyczne, bilety kolejowe i lotnicze, płyty DVD i gry komputerowe?

**Charlie McCreedy, komisarz.** – Komisja ma pełną świadomość trudności doświadczanych przez konsumentów, którym odmawia się dostępu do serwisów internetowych lub których dyskryminuje się w oparciu o kryterium geograficzne przy dokonywaniu zakupów za pośrednictwem Internetu. Pragnę zapewnić, że zwalczanie zjawiska segmentacji geograficznej rynku wynikającego czy to ze środków podejmowanych przez państwo, czy też z zachowań osób prywatnych, należy do wysokich priorytetów naszej polityki rynku wewnętrznego. Praktyki, o których wspomniała pani poseł w swoim pytaniu, pozbawiają obywateli europejskich praw i możliwości oferowanych przez jednolity rynek. Całkowicie kłóć się one z prawem do otrzymywania usług ponad granicami państwowymi, które jest podstawowym odpowiednikiem swobody świadczenia usług zapisanej w Traktacie o EWG. W postaci dyrektywy o usługach uzyskaliśmy obecnie

potężne narzędzie, które pozwala znacząco złagodzić problemy konsumentów stojących w obliczu dyskryminacji przy nabywaniu towarów i usług za granicą, w tym za pośrednictwem Internetu.

Dyrektywa o usługach, jako pierwszy akt prawodawstwa rynku wewnętrznego, wyraźnie wymaga, by państwa członkowskie położyły kres dyskryminacyjnym praktykom przedsiębiorstw z uwagi na przynależność państwową lub miejsce zamieszkania konsumentów. Jak państwu wiadomo, dyrektywa ta musi zostać wdrożona do końca grudnia tego roku, a z chwilą wprowadzenia do ustawodawstwa krajowego zakazu dyskryminacji przewidzianego w art. 20, praktyki, o których wspomniała pani poseł, staną się niezgodne z prawem. Wyjątek od tej reguły będzie obowiązywał jedynie w przypadku, gdy przedsiębiorstwa są w stanie dowieść, że różnice w traktowaniu różnych kategorii konsumentów są bezpośrednio uzasadnione obiektywnymi względami, a zatem nie stanowią dyskryminacji. Komisja obecnie współpracuje z państwami członkowskimi w celu zapewnienia, by art. 20 dyrektywy o usługach został wdrożony w terminie i był skutecznie egzekwowany przez władze krajowe oraz sądy.

Ponadto Komisja ogłosiła 5 marca sprawozdanie dotyczące transgranicznych aspektów handlu elektronicznego. Ten dokument roboczy w sprawie transgranicznego handlu elektronicznego powstał z inicjatywy mojej koleżanki, pani komisarz Megleny Kunevej. W sprawozdaniu wskazuje się, że handel elektroniczny rozwija się generalnie dość dobrze w Unii Europejskiej, natomiast transgraniczny handel elektroniczny pozostaje w tyle. Istnieje duży potencjał rozwoju handlu transgranicznego w ramach handlu za pośrednictwem Internetu. Ten potencjał handlu transgranicznego pozostaje jednak niezrealizowany w obliczu praktycznych i regulacyjnych przeszkód, które dotyczą zarówno konsumentów, jak i przedsiębiorców. Skutkiem jest rozdrobnienie rynku wewnętrznego on-line. Problem został stwierdzony i jest obecnie analizowany w ramach monitorowania rynku podjętego przez Komisję w celu zbadania liczby łańcuchów dostaw dla poszczególnych rynków detalicznych. Praca ta powinna pozwolić Komisji na pogłębienie analizy sektora detalicznego w celu określenia praktyk, które zniekształcają stosunki pomiędzy dostawcami i detalistami oraz pomiędzy detalistami i konsumentami, a także dokonanie oceny konieczności dalszych reform uregulowań krajowych lub unijnych. Monitoring obejmuje pięć konkretnych sektorów, w tym towarów rekreacyjnych, takich jak utwory muzyczne i książki sprzedawane za pośrednictwem i bez pośrednictwa Internetu, a w oparciu o jego wyniki Komisja przewiduje wydanie komunikatu jesienią 2009 roku. Skuteczne i zdecydowane wdrożenie art. 20 dyrektywy o usługach, wraz ze zbadaniem pozostałych kwestii wynikłych w kontekście monitorowania rynku, powinno umożliwić nam kompleksową reakcję na problemy lub bariery pojawiające się w kontekście handlu elektronicznego ze szkodą dla odbiorców usług ogólnie, a konsumentów szczególnie.

**Sarah Ludford (ALDE).** - Jest to ważne zagadnienie z zakresu Europy obywateli, zwłaszcza w czasach recesji. Każdy chce najlepszej dostępnej oferty i na nią zasługuje bez względu na to, czy mieszka w Lizbonie, czy w Londynie. Czy to nie wstyd, że – jak donosi magazyn Brytyjskiego Stowarzyszenia Konsumentów „Which?” – pięćdziesiąt lat po wprowadzeniu wspólnego rynku można wejść na stronę internetową hiszpańskich kolei Renfe i zapłacić 60% więcej przy korzystaniu z wersji anglojęzycznej w porównaniu z hiszpańskojęzyczną? Z całą pewnością nie chodzi tylko o różnice regulacyjne. Czy Komisja rozprawi się również z jawnym wyzyskiem?

**Charlie McCreevy, komisarz.** – Zgadzam się z panią baronessą Ludford, że pięćdziesiąt lat po powstaniu WE i biorąc pod uwagę zasady leżących u podstaw całego przedsięwzięcia, zdarzają się przypadki tego typu dyskryminacji. Jednak głównym powodem opracowania dyrektywy o usługach było uświadomienie sobie, że w dziedzinie usług nie udało nam się osiągnąć tego, co w dziedzinie towarów. Z tego względu, gdy dyrektywa o usługach zostanie wdrożona do końca tego roku, art. 20 wymaga, by różnice w traktowaniu, o których wspomina pani baronessa, były bezpośrednio uzasadnione obiektywnymi powodami.

Nie wnikając w szczegóły przywołanej przez nią sprawy, jako że dotyczy ona transportu, czyli dziedziny, na której lepiej się zna mój kolega, komisarz Tajani, należy stwierdzić, że jedynym obiektywnym uzasadnieniem dyskryminacji mogłyby być dodatkowe koszty. Tak można byłoby obiektywnie spojrzeć na tę kwestię. Na przykład, jeśli złożono zamówienie za pośrednictwem Internetu na dostawę ze Strasburga do Dublina, naturalnie powstałyby dodatkowe koszty przesyłki, pakowania itd. Byłby to obiektywny powód rozróżnienia cen. Nie można jednak dyskryminować z innych względów. Należy mieć więc nadzieję, że z chwilą wdrożenia dyrektywy o usługach zmniejszy się liczba tego typu spraw.

Jeśli chodzi o transport, to należy obecnie pamiętać, że dziedzina ta wyłączona jest z zakresu dyrektywy o usługach. Jednak mój kolega, komisarz Tajani, rozważa wraz z pracownikami konkretne inicjatywy również w tej dziedzinie.

**Przewodniczący.** – Pytanie nr 29 skierował **Claude Moraes** (H-0149/09)

Przedmiot: Strategia UE wobec choroby Alzheimera

W lutym Wielka Brytania ogłosiła Narodową Strategię Przeciwdziałania Demencji, która zakłada inwestowanie w sieć klinik pamięci, zwiększenie pomocy dla ludzi dotkniętych tą chorobą i rozpoczęcie kampanii uświadamiających. Ponadto 5 lutego w Strasburgu Parlament Europejski przyjął pisemną deklarację 0 0 8 0 / 2 0 0 8 - <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P6-TA-2009-0081&language=SL> , zachęcającą do uznania choroby Alzheimera za priorytet w zakresie europejskiego zdrowia publicznego.

Jakie inicjatywy planuje Komisja w tej dziedzinie w zakresie badań, zapobiegania oraz podnoszenia poziomu społecznej świadomości tej choroby?

Czy Komisja rozważy opracowanie europejskiej strategii wobec choroby Alzheimera na wzór tej, jaka obowiązuje w Wielkiej Brytanii, biorąc szczególnie pod uwagę zalecenia płynące w europejskiego projektu współpracy w dziedzinie demencji, który został już przedstawiony Komisji?

**Androulla Vassiliou**, komisarz. – Chorobie Alzheimera nadano rangę inicjatywy priorytetowej w programie legislacyjnym i programie prac Komisji na 2009 rok w oparciu o przyjęte podczas prezydencji francuskiej konkluzje Rady w sprawie choroby Alzheimera. Pod koniec tego roku Komisja planuje również wydanie komunikatu w sprawie choroby Alzheimera i innych rodzajów demencji.

Ponadto w celu stymulowania skoordynowanych, skutecznych badań w tej dziedzinie przewiduje się przyjęcie komunikatu wraz z projektem zalecenia Rady w sprawie wspólnego programowania badań chorób neurodegeneracyjnych, w tym choroby Alzheimera. Wynika to z przyjętego 15 lipca 2008 r. komunikatu w sprawie wspólnego programowania.

W przypadku choroby Alzheimera potrzebne są ścisłe dane, które można gromadzić jedynie na poziomie UE, w celu umożliwienia planowania i dostosowywania usług zdrowotnych na poziomie państw członkowskich. Europejski projekt współpracy w dziedzinie demencji był dotychczas źródłem ścisłych danych jakościowych i ilościowych oraz analizy obciążeń wynikających z choroby Alzheimera w Unii Europejskiej; dane te były publikowane przez organizację Alzheimer Europe w roczniku „Dementia in Europe Yearbook”. Projekt ten jednak dobiegł końca w 2008 roku i obecnie zachodzi potrzeba oceny możliwości kontynuowania prac w tym zakresie.

Otwarta metoda koordynacji (OMK) w dziedzinie społecznej zapewnia ramy dla reformy systemów ochrony socjalnej państw członkowskich UE w oparciu o wymianę polityk i wzajemne uczenie się. W ramach OMK państwa członkowskie określają wspólne wyzwania i uzgadniają wspólne cele w zakresie powszechnego dostępu do opieki zdrowotnej i opieki długookresowej oraz ich jakości i trwałości.

Państwa członkowskie określają w krajowych sprawozdaniach strategicznych, w jaki sposób zamierzają kształtować politykę na rzecz realizacji wspólnych celów. UE wspiera podejmowane w ramach OMK działania państw członkowskich w zakresie wspólnych wyzwań i celów poprzez ułatwienie dialogu na temat doświadczeń oraz wymiany dobrych praktyk w dziedzinie opieki zdrowotnej i opieki długookresowej.

Wspiera również rozwijanie innowacyjnych dobrych praktyk za pośrednictwem programów finansowania. Wymiana może odbywać się w ramach wzajemnych ocen poświęconych konkretnemu tematowi, w których bierze udział ograniczona liczba uczestników, lub konferencji o szerszej tematyce.

W oparciu o wskazania zawarte w krajowych sprawozdaniach strategicznych za rok 2008 oraz syntezę ujętą we wspólnym sprawozdaniu za 2009 rok w przyszłym miesiącu we Francji odbędzie się wzajemna ocena pod hasłem „Choroba Alzheimera i inne powiązane z nią choroby: jak radzić sobie z sytuacjami kryzysowymi lub opieką w domu pacjenta”. Następnie we wrześniu, podczas prezydencji szwedzkiej, będzie miała miejsce konferencja pod hasłem „Zdrowe i godne starzenie się”, w tym warsztaty poświęcone koordynacji opieki nad osobami cierpiącymi na chorobę Alzheimera i inne rodzaje demencji.

Ponadto służby Komisji rozważają możliwość zorganizowania dodatkowej konferencji w połowie 2010 roku, której tematyka będzie zależeć od wyników osiągniętych w 2009 roku oraz innych źródeł. Przedstawiony przez Komisję plan działań na rzecz osób niepełnosprawnych na lata 2003-2010 przewiduje ponadto działania, które dotyczą również osób cierpiących na chorobę Alzheimera, takie jak propagowanie samodzielności, wysokiej jakości usług w zakresie wsparcia i opieki, dostępności podstawowych towarów i usług oraz rozwiązań pomocniczych.

Można oczekiwać, że starzenie się ludności w Europie będzie prowadzić do coraz większej liczby osób starszych o wysokim stopniu niepełnosprawności i wymagających opieki długoterminowej, a zatem kwestia ta należy do priorytetów, którymi należy zająć się w ramach kontynuacji obecnego planu na rzecz osób niepełnosprawnych.

Komisja współpracuje również z państwami członkowskimi w ramach grupy najwyższego szczebla do spraw niepełnosprawności w zakresie monitorowania wdrożenia podpisanej przez Komisję Europejską i wszystkie państwa członkowskie Konwencji ONZ w sprawie praw osób niepełnosprawnych. Konwencja ta obejmuje szereg celów politycznych dotyczących osób cierpiących na chorobę Alzheimera, w tym dostępność, samodzielność, rehabilitację, uczestnictwo w życiu społecznym i ochronę socjalną, i jest wdrażana na poziomie krajowym oraz wspólnotowym.

**Claude Moraes (PSE).** - Panie komisarzu! W sytuacji, gdy ponad sześć milionów obywateli europejskich cierpi na demencję, a jeszcze więcej milionów Europejczyków musi zapewniać im opiekę lub odczuwa skutki tej poważnej choroby, gorąco pochwalam decyzję Komisji o uczynieniu tej kwestii priorytetem z zakresu zdrowia publicznego. Była to wyczerpująca odpowiedź.

Czy mógłbym jednak prosić, by podczas omawiania planu działań na rzecz osób niepełnosprawnych pan i Komisja mieli na uwadze fakt, że skutki choroby Alzheimera dotyczą wielu dziedzin: niepełnosprawności, starzenia się i zdrowia publicznego. Prosiłbym również o utrzymanie kompleksowej strategii obejmującej nie tylko chorobę Alzheimera, ale i wszystkie związane z nią aspekty, a także o dalsze traktowanie tej kwestii na zasadzie priorytetu. Jest to zagrożenie zdrowia publicznego w odniesieniu do starzejącej się ludności. Dziękuję niemniej za wyczerpującą odpowiedź.

**Androulla Vassiliou, komisarz.** – Rozumiem, że pan poseł jest zadowolony z udzielonej przeze mnie odpowiedzi. Jeśli chodzi o plan działań na rzecz osób niepełnosprawnych, to jest to oczywiście szersze zagadnienie, ale niektóre jego aspekty dotyczą choroby Alzheimera. Uwzględnimy je w naszych działaniach w tej dziedzinie.

**Przewodniczący.** – Pytanie nr 30 skierował **Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (H-0163/09)**

Przedmiot: Groźba recesji w Europie Południowo-Wschodniej i implikacje dla gospodarki europejskiej

Z ostatnich analiz międzynarodowych instytucji finansowych i agencji ratingowych wynika, że należy oczekiwać poważnego załamania gospodarczego w Europie Południowo-Wschodniej, któremu będzie towarzyszyć groźba niespłacania kredytów przez konsumentów i przedsiębiorstwa. Miałoby to bardzo poważne konsekwencje dla gospodarek państw członkowskich UE z uwagi na wysoki poziom inwestycji przedsiębiorstw zachodnioeuropejskich w tym regionie.

Czy Komisja opowiada się za wsparciem banków w krajach Europy Południowo-Wschodniej – w ramach krajowych programów działań objętych Europejską Polityką Sąsiedztwa – we współpracy z tymi krajami i ewentualnie z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym? Jak Komisja zamierza wykorzystać dostępne środki finansowe, na przykład Instrument Pomocy Przedakcesyjnej lub Europejski Instrument Sąsiedztwa i Partnerstwa (ENPI), w celu ożywienia gospodarek krajowych i oddalenia widma recesji?

**Janez Potočnik, komisarz.** – Pytanie dotyczy poglądu Komisji na temat ewentualnego europejskiego wsparcia gospodarczo-finansowego dla krajów Europy Wschodniej i Południowo-Wschodniej, które ciężko doświadczyły skutków kryzysu gospodarki światowej. Odpowiedzi udzielam w imieniu mojego kolegi, komisarza Almunii.

Ostra dekoninktura w szeregu krajów tego regionu może faktycznie wyrzucić negatywny wpływ na gospodarkę państw członkowskich Unii Europejskiej, zwłaszcza tych, których banki komercyjne udzielały, często za pośrednictwem krajowych jednostek zależnych, dużych kredytów przedsiębiorstwom i gospodarstwom domowym w krajach regionu.

Należy przede wszystkim zauważyć, że kraje te znacząco różnią się od siebie pod względem uwarunkowań gospodarczych i finansowych. Reakcja Komisji na kryzys nie mogła być zatem uogólniona, lecz została podjęta z uwzględnieniem sytuacji każdego poszczególnego kraju.

Jeśli chodzi o kraje kandydujące i potencjalne kraje kandydujące w Europie Południowo-Wschodniej, to w okresie 2007-2013 przewidziano wysoką pomoc techniczną na wsparcie reform strukturalnych i rozwoju instytucjonalnego – 9,1 miliarda euro, jak państwu wiadomo, w ramach Instrumentu Pomocy Przedakcesyjnej. W ramach tego instrumentu Komisja wdraża również pakiet antykryzysowy w wysokości 150 milionów

euro, którego celem jest zwiększenie pozytywnych skutków pożyczki od międzynarodowych instytucji finansowych w wysokości 500 milionów euro. Pakiet obejmuje szereg działań: od zapewnienia mikrokredytów oraz finansowania małych i średnich przedsiębiorstw po efektywność energetyczną i pomoc techniczną w zakresie nadzoru sektora finansowego i regulacji finansowej.

W celu dalszego wsparcia realnej gospodarki Komisja, EBI, EBOiR i Bank Rozwoju Rady Europy wspólnie opracowali inicjatywę infrastrukturalną, która zapewnia pomoc techniczną i współfinansowanie dla priorytetowych inwestycji infrastrukturalnych w dziedzinie transportu, energii, środowiska i spraw społecznych. Nastąpiło przyspieszenie realizacji tej inicjatywy, która obecnie wchodzi w fazę wdrożenia. Jest to pierwszy krok w kierunku ramowej strategii inwestycyjnej dla Bałkanów Zachodnich, która obejmie również inwestycje w innych sektorach społeczno-gospodarczych, takich jak MŚP czy efektywność energetyczna.

W krajach Europy Wschodniej objętych europejską polityką sąsiedztwa – na Ukrainie, Białorusi, w Mołdawii i w trzech krajach kaukaskich – Unia Europejska dysponuje bardziej ograniczonymi instrumentami w zakresie potrzeb sektora finansowego. Ale i tu UE zapewnia znaczącą pomoc techniczną za pośrednictwem krajowych i regionalnych programów Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa i Partnerstwa w celu wsparcia planów wspólnych działań w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa. W myśl o dalszym wsparciu realnej gospodarki opracowano Sąsiedzki Fundusz Inwestycyjny, łączący dotacje przyznawane w ramach programów ENPI i przez państwa członkowskie Unii Europejskiej z pożyczkami od europejskich publicznych instytucji finansowych. W 2008 roku w ramach tego instrumentu udzielono dotacji w wysokości 71 milionów euro na wsparcie dużych projektów infrastrukturalnych o wartości około 2,74 miliardów euro.

Pozwolę sobie teraz powiedzieć parę słów na temat pomocy świadczonej przez wyspecjalizowane instytucje finansowe dla banków komercyjnych w regionie. W dziedzinie tej największą aktywnością wykazuje się EBOiR, który uruchamia cały wachlarz instrumentów, w tym kapitałowych i z zakresu długu krótkoterminowego. Uprawnienia EBI nie obejmują bezpośredniej kapitalizacji banków w tym regionie, a jego działalność ogranicza się do sektorów transportu, telekomunikacji, energii i infrastruktury środowiskowej. EBI nie jest upoważniony do obsługi MŚP. Wsparcie finansowe dla gospodarek regionu w większości świadczą instytucje z Bretton Woods, zwłaszcza Międzynarodowy Fundusz Walutowy, który zapewnia duże wsparcie finansowe dla kompleksowych programów stabilizacji. Komisja uważa, że instytucja ta odgrywa bardzo ważną rolę w zwalczaniu skutków kryzysu.

Na koniec należy dodać, że pewna liczba krajów przedakcesyjnych i sąsiedzkich zwróciła się do Unii Europejskiej o pomoc makroekonomiczną. Komisja obecnie zastanawia się, jak najlepiej wesprzeć kraje, które również uzgodniły program stabilizacji z Międzynarodowym Funduszem Walutowym.

**Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE).** - (EL) Panie przewodniczący, panie komisarzu! Dziękuję bardzo za udzielone informacje.

Chciałabym zapytać, czy pana zdaniem dotacje dla naszych partnerów w Europie Wschodniej w wysokości 71 milionów euro są wystarczające. Sądzę, że Komisja w komunikacie na temat kryzysu i jego skutków dla Europy Wschodniej nie poświęca wystarczającej uwagi tej kwestii. Ponadto czy uważa pan, że powinniśmy dokonać przeglądu celów, środków i priorytetów pomocy przedakcesyjnej ze względu na to, iż Serbia już zwróciła się o pomoc w zaspokojeniu pilnych potrzeb bezpośrednio w ramach budżetu?

**Janez Potočnik, komisarz.** – Jak już wspominałem, gdy mówimy o realnej gospodarce i krajach Europy Wschodniej, możliwości finansowe, jakimi dysponujemy, są naprawdę ograniczone. Oto dlaczego staramy się zwiększyć pozytywne skutki pomocy finansowej dostarczanej przez inne instytucje finansowe. Z tego właśnie względu wspominałem, że środki w wysokości 71 milionów euro spowodowały uruchomienie finansowania dużych projektów infrastrukturalnych o wartości ponad 2,5 miliarda euro.

Uważam więc, że uczciwa odpowiedź brzmi: wszyscy mamy problem i z całą pewnością należy uważnie śledzić rozwój wypadków w regionie, jako że wiele nas łączy i wiele krajów europejskich posiada daleko idące relacje handlowe z regionem.

Jeśli chodzi o możliwość udzielenia pomocy makrofinansowej, to zwróciło się o nią wiele spośród krajów, które mają potencjał, aby stać się państwami członkowskimi, czyli krajów kandydujących lub potencjalnie kandydujących. To prawda, że z taką prośbą wystąpiła Serbia. Z dużym prawdopodobieństwem zwróci się o nią również Czarnogóra. Praktycznie wszystkie kraje regionu południowego poza Rosją i Azerbejdżanem poprosiły o pomoc. Możliwość udzielenia pomocy makrofinansowej jest, mówiąc szczerze, dość ograniczona, a lista krajów zwracających się o nią – dość długa.

Uważam, że główny instrument powinien być realizowany z pomocą MFW – dlatego też dyskusja ta była jednym z tematów szczytu G20. Zdecydowanie opowiadamy się za tego rodzaju aktywnością oraz wzmocnioną rolą lub kapitalizacją MFW w tym kierunku, jako że z całą pewnością jest to problem globalny.

Dodam również, że pomoc makrofinansowa, jeśli zostanie udzielona któremukolwiek z tych krajów, powinna być przedmiotem procesu konsultacji za pośrednictwem Parlamentu Europejskiego.

*Część druga*

**Przewodniczący.** – Pytanie nr 31 skierował **Gay Mitchell** (H-0131/09)

Przedmiot: Pomoc państwa dla krajów europejskich spoza UE

W obecnych czasach zawirowań gospodarczych jest sprawą nadrzędnej wagi, aby wszystkie narody Europy miały równe szanse i nie musiały się martwić przenoszeniem miejsc pracy do krajów pozaunijnych, które angażują się w udzielanie pomocy publicznej firmom w trudnej sytuacji. Jeśli członkowie EWG czy EFTA, na przykład Szwajcaria, mają czerpać korzyści ze wzrostu handlu z blokiem UE, należy oczekiwać od nich wzajemności i postępowania według tych samych reguł w zakresie pomocy państwa. Obecne procedury w zakresie usuwania skutków naruszeń w tym zakresie są powolne i kłopotliwe oraz nie zapewniają ochrony osobom tracącym pracę. W jaki sposób Komisja planuje zaostrzyć przepisy o ochronie konkurencji w tym obszarze oraz zapewnić szybkość i skuteczną procedurę rozpatrywania skarg?

**Neelie Kroes, komisarz.** – Przede wszystkim należy wyjaśnić, że państwa EFTA będące stronami Porozumienia o EOG, czyli Norwegia, Islandia i Lichtenstein, podlegają ścisłej dyscyplinie w zakresie pomocy państwa w oparciu o model UE.

Art. 61 porozumienia o EOG jest ściśle wzorowany na art. 87 Traktatu WE. Za jego wdrożenie odpowiada Urząd Nadzoru EFTA (ESA). Zgodnie z protokołem 26 do Porozumienia o EOG organowi temu powierzono takie same uprawnienia co Komisji Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa. Państwa te mają obowiązek zgłaszać ESA każdy nowy środek pomocy państwa do zatwierdzenia przed wprowadzeniem w życie. ESA może również podjąć dochodzenie w sprawie rzekomych przypadków udzielenia przez państwa EFTA pomocy niezgodnej ze wspólnym rynkiem.

Szwajcaria stanowi odrębnym przypadek, jako że nie ratyfikowała Porozumienia o EOG. W kraju tym zasady pomocy państwa określone są w umowie pomiędzy Europejską Wspólnotą Gospodarczą i Konfederacją Szwajcarską z 1972 roku. Art. 23 tejże umowy przewiduje, że pomoc państwa, która wpływa na handel pomiędzy Wspólnotą i Szwajcarią oraz zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem, jest niezgodna z umową. Pod względem proceduralnym, gdy pomoc jest niezgodna ze wspólnym rynkiem, pokrzywdzona strona może skierować sprawę do wspólnego komitetu powołanego na mocy umowy, który może podjąć środki zabezpieczające, jeśli strona udzielająca pomocy nie zaprzestanie danej praktyki.

Środki ochrony w przypadku pomocy niezgodnej ze wspólnym rynkiem są wprawdzie trudniejsze do uzyskania w przypadku Szwajcarii, jednak Komisja stara się stosować postanowienia umowy o wolnym handlu z 1972 roku zawsze, gdy jest to możliwe i konieczne. Na przykład 13 lutego 2007 r. uznała ona, że systemy podatkowe trzech kantonów szwajcarskich są niezgodne z umową z 1972 roku i obecnie prowadzi negocjacje z władzami Szwajcarii w celu znalezienia zadowalającego rozwiązania tej kwestii.

Komisja ma świadomość, że postanowienia o pomocy państwa zawarte w dotychczasowych umowach, na przykład w umowie ze Szwajcarią z 1972 roku, wymagają udoskonalenia, dlatego też, zgodnie z wnioskami zawartymi w komunikacie z 2006 roku pod tytułem „Globalny wymiar Europy – konkurowanie na światowym rynku”, Komisja chce podjąć próbę wynegocjowania w przyszłych umowach o wolnym handlu mocniejszych zasad z zakresu pomocy państwa i lepszych środków ochrony, takich jak mechanizm rozstrzygania sporów.

**Gay Mitchell (PPE-DE).** - Dziękuję, pani komisarz, za użyteczną odpowiedź.

Pani komisarz! Moja uwaga dotyczy firmy SR Technics z siedzibą na terenie portu lotniczego w Dublinie, która do niedawna zatrudniała ponad 1100 osób. 600 z nich zostało zwolnionych.

Firma ta chlubiła się doskonałymi stosunkami pracowniczymi, świetnymi umiejętnościami, miała pełno zamówień i świetlaną przyszłość przed sobą. Przyczyny przeniesienia tej firmy budzą prawdziwe wątpliwości i podejrzewa się, że albo rząd szwajcarski, albo któryś z jego arabskich przyjaciół wniósł pomoc, przez którą wszyscy ci ludzie w Irlandii, w Unii Europejskiej, tracą miejsca pracy.

Czy pani komisarz zbada tą sprawę i zrobi wszystko, co w jej mocy, aby pomóc? Są to bardzo rozsądni ludzie, cieszący się dużym poparciem społecznym. Rozumieją trudności, jakich doświadczają ze strony zarówno biznesu, jak i ogółu społeczeństwa.

**Neelie Kroes, komisarz.** – Cieszę się z pańskiego pytania, jako że może nam pan pomóc w uzyskaniu potrzebnych informacji dodatkowych. Dotychczas nie dysponujemy niezbędnymi informacjami na ten temat. Nawet gdy je uzyskamy, nie ma gwarancji, że się nam uda, ale warto spróbować.

Aby wyrobić sobie opinię na temat istnienia pomocy państwa, nie wspominając o niezgodności z umową ze Szwajcarią z 1972 roku, należy wziąć pod uwagę nie tylko usługi, ale i produkcję lub handel towarami. Proszę więc nalegać na osoby, z którymi ma pan bliskie kontakty, aby udzieliły nam informacji. Ponadto zachęcam zainteresowane osoby i przedsiębiorstwa z Irlandii o przekazanie służbom Komisji dodatkowych informacji, jakie mogą posiadać, aby umożliwić nam zajęcie stanowiska w tej sprawie.

Muszę otwarcie i uczciwie dodać, że zgodnie z umową z 1972 roku poszkodowana strona może jedynie zwrócić się do strony udzielającej pomocy o zaprzestanie stosowania tego środka, a w decyzji przyjętej w 2007 roku Komisja uznała, że środki te stanowią pomoc państwa niezgodną z umową ze Szwajcarią z 1972 roku. W następstwie tej decyzji władze szwajcarskie podjęły dialog z Komisją w celu znalezienia odpowiedniego rozwiązania. Ostatnie spotkanie techniczne odbyło się 13 lutego 2009 r.

Władze szwajcarskie przedstawiły pewne konstruktywne propozycje, takie jak zniesienie zwolnienia podatkowego dla spółek zarządzających. W dużym stopniu obowiązują nadal natomiast zasady preferencyjnego traktowania spółek holdingowych i mieszanych. Dlatego zachodzi tak duża potrzeba dalszych rozmów.

**Przewodniczący.** – Pytanie nr 32 skierował **Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk** (H-0165/09)

Przedmiot: Dyskryminacja polskich stoczni w świetle obecnych zgód Komisji na pomoc publiczną dla przemysłu samochodowego

Rządy kolejnych państw Unii Europejskiej, po wsparciu w wysokości dziesiątek miliardów euro udzielonych swoim bankom, zdecydowały się teraz wspierać przemysł samochodowy. Wielka Brytania, Niemcy, Francja i Włochy chcą wesprzeć tę dziedzinę gospodarki kilkudziesięcioma miliardami euro, a Komisja Europejska w zasadzie bez zastrzeżeń akceptuje te propozycje, choć niewątpliwie środki te wpłyną na zakłócenie konkurencji na tym rynku.

Nie kwestionując tego wsparcia, chcę zapytać, dlaczego wcześniej Komisja Europejska zakwestionowała pomoc publiczną udzielaną przez polski rząd naszym stoczniom.

Takie stanowisko Komisji spowodowało zamknięcie dwóch polskich stoczni i zwolnienie kilkudziesięciu tysięcy pracowników w samych stoczniach i u kooperantów. Czy ta decyzja w świetle ostatnich zgód Komisji na wsparcie przemysłu samochodowego nie jest decyzją o charakterze dyskryminacyjnym?

**Neelie Kroes, komisarz.** – Komisja pragnie podkreślić, że w przypadku stoczni polskich zastosowała dokładnie takie same zasady, jak w każdym innym przypadku pomocy państwa w zakresie restrukturyzacji, i traktuje Polskę w taki sam sposób, jak inne państwa członkowskie.

Kłopoty stoczni rozpoczęły się w latach 90. XX wieku, a konkretnie w roku 1990, na długo przed przystąpieniem Polski do UE, i nie zostały spowodowane obecnym kryzysem finansowo-gospodarczym. W 2004 roku Komisja podjęła dochodzenie w sprawie pomocy na restrukturyzację stoczni polskich. Sytuacji stoczni polskich nie można zatem porównywać do sytuacji innych przedsiębiorstw, których konkretne problemy wiążą się z obecnym kryzysem finansowym.

Stocznie w Gdyni i Szczecinie od wielu lat korzystały z pomocy państwa kosztem innych stoczni w Europie. Niestety pomoc udzielana stoczniom polskim nie została przeznaczona na inwestycje i potrzebną restrukturyzację. Co więcej, stocznie wciąż przynosiły straty, nie były w stanie płacić podatków i składek na ubezpieczenie społeczne i popadły w poważne długi.

Z tych względów Komisji nie pozostało nic innego, jak podjąć ostateczne, negatywne decyzje w stosunku do stoczni w Gdyni i Szczecinie, nakazujące zwrot udzielonej im niezgodnie z prawem i ze wspólnym rynkiem pomocy.

Jednakże chcąc ograniczyć ujemne skutki gospodarczo-społeczne tych decyzji, Komisja upoważniła Polskę do odzyskania niezgodnej z prawem pomocy poprzez kontrolowaną sprzedaż aktywów stoczni, a następnie



likwidację przedsiębiorstw. Powinno to w maksymalnym stopniu zapewnić możliwość kontynuowania rentownej działalności gospodarczej.

Należy w szczególności zauważyć, że jeśli proces sprzedaży się powiedzie i zostanie poprawnie przeprowadzony, spółki nabywające aktywa stoczni nie będą musiały spłacać niezgodnej z prawem pomocy, nawet jeśli będą kontynuowały działalność stoczniową.

Komisja pragnie również wskazać, że fundusze strukturalne, w szczególności Europejski Fundusz Społeczny i Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, mogą służyć do złagodzenia społecznych skutków utraty miejsc pracy. W niektórych okolicznościach i na określonych warunkach można również rozważyć możliwość skorzystania z Europejskiego Funduszu Globalizacji.

**Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk (UEN).** – (PL) Pani komisarz! Rozumiem, że jest pani odpowiedzialna za pilnowanie poziomu pomocy publicznej kierowanej do przedsiębiorstw, ale polskie społeczeństwo odnosi wrażenie, że niestety polskie stocznie i przedsiębiorstwa w krajach starej Unii są jednak inaczej traktowane, że tutaj istnieje zgoda na ratowanie miejsc pracy, a w polskich stoczniach nie ma zgody na ratowanie miejsc pracy. I ta nierówność bardzo nam doskwiera. Domagamy się równego traktowania przedsiębiorstw w starej i nowej Unii Europejskiej. Przy okazji, Pani Komisarz, chciałbym zapytać, jakie wątpliwości wyraża Komisja w odniesieniu do programu restrukturyzacyjnego dotyczącego Stoczni Gdańskiej.

**Neelie Kroes, komisarz.** – Ci w Polsce, którzy mówią rzeczy, o których wspomniał pan poseł, absolutnie nie mają racji. Jest to nieprawda, a na dowód tego mogę przytoczyć fakty i dane. Zanim odpowiem na pana uwagę dotyczącą stoczni niemieckich (a odnosi się pan tylko do starych stoczní), chciałabym podkreślić, że przemysł stoczniowy w innych krajach – nie tylko w Niemczech, ale i na przykład w Danii, Wielkiej Brytanii, Holandii czy Hiszpanii, gdzie środki publiczne były mniej hojnie rozdawane – uległ znacznej redukcji lub wręcz likwidacji. Znane są przypadki stoczní, które zostały zamknięte. Jeśli mówimy zaś o równym traktowaniu, musimy mieć na uwadze również te względy, a nie tylko dawać głos emocjom – nikogo nie winię za wyrażanie emocji, wyobrażam sobie, że jest to bardzo trudna sytuacja, tym niemniej słowa o nierównym traktowaniu stwarzają złe wrażenie.

Tak czy owak, pragnę zapewnić pana przewodniczącego, że Komisja zastosowała takie same zasady wobec stoczni niemieckich, polskich i wszystkich innych, o jakich można tu wspomnieć. Przy ocenie pomocy państwa obowiązują te same kryteria, z których najważniejszym jest rentowność. Stocznie niemieckie – że posłużę się tym przykładem – przeszły pomyślnie restrukturyzację i przekształciły się w rentowne przedsiębiorstwa, natomiast Komisja uważa, że plany restrukturyzacji przedstawione przez polskie władze nie zapewniają długoterminowej rentowności.

Na koniec wreszcie, panie przewodniczący, należy wskazać na podobieństwa z przypadkami, w których Komisja nie zezwoliła na pomoc państwa, a wręcz nakazała zwrot niezgodnej z prawem pomocy w innych państwach członkowskich.

**Przewodniczący.** – Pytanie nr 33 skierowała **Giovanna Corda (H-0171/09)**

Przedmiot: Sprzedaż perfum, odzieży i produktów markowych za pośrednictwem Internetu

Rozporządzenie Komisji nr (WE) 2790/1999<sup>(2)</sup> (wraz z wytycznymi na temat ograniczeń wertykalnych) zawiera przepisy dotyczące umów o dystrybucji różnych produktów, w tym perfum, odzieży i innych „produktów markowych”. Zgodnie z tymi przepisami sprzedaż (w tym za pośrednictwem Internetu) licznych produktów markowych jest zakazana, jeśli udział rynkowy dostawcy nie przekracza 30%.

Czy Komisja uważa za konieczne dalsze stosowanie tych przestarzałych przepisów ze szkodą dla zdrowej konkurencji pod względem cenowym i możliwości wyboru dla konsumentów, co przynosi korzyści finansowe jedynie pewnej liczbie dużych grup, które gros przychodów uzyskują z wyłącznych praw do tych produktów?

**Neelie Kroes, komisarz.** – Obecna polityka konkurencji UE w zakresie umów wertykalnych bardzo przychylnie odnosi się do sprzedaży za pośrednictwem Internetu; jestem pewna, że ma pan tego świadomość, panie przewodniczący. Z tego względu wytyczne w sprawie ograniczeń wertykalnych będące podstawą interpretacji rozporządzenia (EW) nr 2790/1999 jasno stanowią, że „każdy dystrybutor musi mieć swobodę wykorzystywania Internetu do reklamowania i sprzedaży produktów”. Jest zatem rzeczą oczywistą, że dostawcy nie mogą nakładać ograniczeń na możliwość korzystania z Internetu przez dystrybutorów – nie

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 336 z 29.12.1999, s. 21

mogą zakazać dystrybutorowi posiadania strony internetowej, dostępnej w wybranych przez niego językach, lub wysyłania wiadomości poczty elektronicznej klientom indywidualnym, chyba że istnieje ku temu obiektywne uzasadnienie.

Nawet w przypadku sieci dystrybucji selektywnej, stosowanych głównie w sektorze dóbr luksusowych, oraz dystrybucji produktów złożonych, takich jak elektronika, każde ograniczenie w zakresie sprzedaży za pośrednictwem Internetu nałożone przez producenta na wyznaczonych dealerów stanowi jawne naruszenie zasad konkurencji bez względu na udział rynkowy dostawcy.

Nie oznacza to jednak, że dowolny detalista może sprzedawać – za pośrednictwem Internetu lub w inny sposób – wyroby producenta konsumentom końcowym. Producent może narzucić dystrybutorom kryteria w zakresie sprzedaży swoich towarów za pośrednictwem Internetu, tak samo jak może uczynić to w przypadku sprzedaży w sklepach fizycznych.

Tego typu kryteria mogą przyczyniać się do budowy określonego wizerunku lub świadczenia obsługi na określonym poziomie. Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami dystrybucja selektywna uznawana jest za zgodną z prawem, jeśli udział rynkowy dostawcy nie przekracza 30%, bowiem uważa się, że w przypadku braku władzy rynkowej przynosi ona konsumentom więcej korzyści niż szkód.

Komisja obecnie analizuje dotychczasowe stosowanie rozporządzenia (WE) nr 2790/1999 oraz ewentualną potrzebę dalszych zmian, w tym w zakresie dystrybucji selektywnej.

Komisja dąży do osiągnięcia właściwej równowagi pomiędzy, z jednej strony, zapewnieniem konsumentom możliwości korzystania z rynku internetowego, a z drugiej – umożliwienie producentom organizowania systemów dystrybucji w sposób, jaki uważają za stosowny.

**Giovanna Corda (PSE).** – (FR) Panie przewodniczący, pani komisarz! Dziękuję, choć generalnie mam nadzieję, że Komisja uważa, iż nadszedł najwyższy czas na ponowną analizę wytycznych w zakresie ograniczeń wertykalnych, o których pani komisarz przed chwilą wspomniała, jako że obowiązują one już od około dziesięciu lat.

Musimy oczywiście uwzględnić najnowsze osiągnięcia: sprzedaż internetowa i aukcje elektroniczne gruntownie zmieniły nasze metody dystrybucji oraz uwarunkowania konkurencji. Musimy mieć tego świadomość.

**Paul Rübig (PPE-DE).** – (DE) Pani komisarz! Chciałbym dowiedzieć się, jakie są pani poglądy na temat sytuacji dotyczącej władzy rynkowej wykonywanej na właściwym rynku w odniesieniu do takich sposobów dystrybucji. W którym momencie uważa pani, że pojawia się taka władza rynkowa i jakie działania podjęłaby pani, aby jej przeciwdziałać?

**Neelie Kroes, komisarz.** – Powtórzę, że Komisja obecnie przygląda się dotychczasowemu stosowaniu rozporządzenia (WE) nr 2790/1999, które, jak wspomniała pani poseł, liczy już dziesięć lat. Musimy zdecydować, czy zachodzi konieczność wprowadzenia dalszych zmian, w tym w zakresie dystrybucji selektywnej.

W ramach tego przeglądu Komisja musi znaleźć właściwą równowagę, aby pozwolić konsumentom europejskim na pełne wykorzystanie Internetu w celu przezwyciężenia barier geograficznych, a jednocześnie umożliwić producentom organizowanie systemów dystrybucji w sposób, jaki uznają za właściwy. W kontekście tym z całą pewnością ponownie zostaną przeanalizowane korzyści, jakie dystrybucja selektywna, w odniesieniu do sprzedaży zarówno w Internecie, jak i poza nim, niesie dla konsumentów.

Pan poseł Rübig zapytał, co możemy zrobić w obecnej sytuacji. Po przeprowadzeniu przeglądu musimy zastanowić się, co jest potrzebne, po czym będziemy mogli przedstawić nasze ostateczne wnioski i odnieść się do kwestii poruszonej przez pana posła.

**Przewodniczący.** – Pytanie nr 34 skierował **Georgios Papastamkos (H-0172/09)**

Przedmiot: Pomoc państwa dla małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP)

Czy Komisja może poinformować, z jakich dodatkowych środków – zgodnych z przepisami wspólnotowymi w zakresie pomocy państwa – mogą korzystać państwa członkowskie podczas obecnego kryzysu gospodarczego w celu wsparcia MŚP, zwłaszcza w zakresie ułatwienia dostępu do finansowania?

**Neelie Kroes, komisarz.** – Postaram się jak najlepiej odpowiedzieć. 19 stycznia 2009 r. Komisja przyjęła nowe, tymczasowe ramy prawne w zakresie pomocy państwa, które przewidują dodatkowe możliwości udzielania pomocy przez państwa członkowskie do końca 2010 roku. Inicjatywa ta została uwzględniona w zeszłym miesiącu w ramach opracowanego przez Komisję planu naprawy gospodarczej.

Głównym celem jest ograniczenie efektów ubocznych kryzysu poprzez ułatwienie spółkom dostępu do finansowania. Środki te dotyczą wszystkich spółek, przy czym małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) mogą korzystać z pomocy o wyższej intensywności, jako że są najbardziej narażone na skutki ograniczenia dostępu do kredytu. Innymi słowy, środek ten jest szczególnie korzystny dla MŚP. Najbardziej interesująca dla MŚP jest nowa możliwość przyznania 500 tysięcy euro na jedno przedsiębiorstwo na sfinansowanie inwestycji i/lub kapitału obrotowego przez okres dwóch lat.

Jest to nowa, przejściowa forma pomocy zgodnej ze wspólnym rynkiem – przy czym nie jest to pomoc de minimis w wysokości 500 tysięcy euro – i, o ile spełnione są określone warunki, Komisja uznaje ją za zgodną ze wspólnym rynkiem na podstawie art. 87 ust. 3 lit. b) Traktatu, czyli innymi słowy na zasadzie przewidzianego prawem wyjątku, który bezpośrednio wiąże się z obecnym kryzysem finansowym. Ta nowa pomoc może łączyć się z pomocą de minimis, przy czym obowiązuje limit 500 tysięcy euro w okresie 2008–2010.

Ponadto tymczasowe ramy prawne przewidują możliwość udzielania przez państwa członkowskie pomocy publicznej w formie gwarancji kredytów po obniżonych stawkach, pomoc w formie dopłaty do oprocentowania wszystkich rodzajów kredytów oraz dotowane kredyty na wytwarzanie produktów ekologicznych, które wiążą się z wcześniejszym dostosowaniem do przyszłych norm wspólnotowych lub stosowaniem norm surowszych niż przyszłe normy wspólnotowe.

Komisja podwyższyła również dopuszczalny limit dla kapitału podwyższonego ryzyka – co oznacza zastrzyk dla MŚP – z 1,5 miliona euro do 2,5 miliona euro rocznie oraz obniżyła wymagany poziom udziału prywatnych inwestorów z 50% do 30%.

Na koniec należy dodać, że choć wszystkie środki przyjęte na podstawie tymczasowych ram prawnych wciąż wymagają zgłoszenia Komisji, wprowadzono konkretne procedury w celu zapewnienia szybkiego podejmowania decyzji przez Komisję. Są więc one szybkie, skuteczne i wydajne.

**Georgios Papastamkos (PPE-DE).** - (EL) Panie przewodniczący! Dziękuję pani komisarz za szczegółową odpowiedź. Komisja Europejska jako strażnik polityki konkurencji słusznie zezwala na tymczasową pomoc dla małych i średnich przedsiębiorstw, jako że – jak dobrze wiemy w tej Izbie – stanowią one podstawę gospodarki europejskiej.

Mam jeszcze jedno pytanie, które wykracza poza zakres mojego pierwszego pytania. Unia Europejska nie jest sama na świecie, poza Europą są inne wiodące podmioty handlowe i mocarstwa gospodarcze, kraje trzecie będące naszymi partnerami, które obecnie intensywnie zakłócają konkurencję ze względu na kryzys gospodarczy. Czy prowadzicie państwo współpracę w celu przeciwdziałania naruszeniom zasad konkurencji związanym z krajami trzecimi?

**Paul Rübig (PPE-DE).** - (DE) Chciałbym dowiedzieć się, jaka zasada ma w tym kontekście zastosowanie do kredytów na odtworzenie kapitału.

**Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE).** - (EL) Panie przewodniczący! Chciałabym zapytać panią komisarz, czy ta wyjątkowa pomoc obejmuje również środki społeczne na rzecz małych i średnich przedsiębiorstw. Czy środki dotyczące pracowników mogą być dotowane w tym samym czasie, co przedsiębiorstwo?

**Neelie Kroes, komisarz.** – To bardzo intrygujące pytanie. Odgrywamy rolę głównego gracza, patrzymy na pole gry jako całość, ale mamy świadomość, że są też inni, którzy nie zawsze zachowują się tak, jak byśmy sobie tego życzyli.

Rzekłszy to, panie przewodniczący, należy stwierdzić, że istnieje szereg organów, w ramach których podejmujemy wszelkie starania w celu zajęcia się sprawą podniesioną przez pana posła; na przykład podczas spotkania G20 w Londynie, gdzie był to ważny punkt obrad, ale i również podczas rundy WTO. Uważam, że słusznie staramy się forsować tę kwestię i uzyskać akceptację ze strony wszystkich graczy.

Z dumą stwierdzam, że ponad sto państw członkowskich prowadzi taki sam rodzaj polityki konkurencji, jaki my preferujemy, więc nie jesteśmy jedyni. Utrzymujemy bliskie kontakty – czasami poprzez oficjalne porozumienia, czasami przez umowy dwustronne – z myślą o objęciu współpracą całego globu.

Z nadejściem nowej administracji sprawy ponownie ruszyły do przodu w USA, gdzie łączy nas doskonała współpraca z naszymi kolegami z Departamentu Sprawiedliwości i Federalnej Komisji Handlu w Waszyngtonie.

Jest to więc główna kwestia, ale jeśli pozwoli pan, bym nieco odbiegła od tematyki pańskiego pytania, chodzi również o protekcyjizm, który byłby to dla nas prawdziwym problemem i nie możemy do niego dopuścić. Protekcyjizm jest bowiem przestarzały, niezgodny z jednolitym rynkiem i nie może służyć naszym obywatelom, konsumentom i przedsiębiorstwom za narzędzie do odniesienia sukcesu na równym polu gry.

Oczywiście państwa członkowskie odpowiadają za wysiłki w dziedzinie zatrudnienia i spraw społecznych, i to one muszą podjąć decyzję, jak uwzględnić tę opcję w zakresie poluzowania przepisów dotyczących pomocy państwa.

Komisja pragnie również wskazać, że fundusze strukturalne (kwestię tę poruszyłam przy poprzednim pytaniu dotyczącym stoczni polskich), w szczególności zaś Europejski Fundusz Społeczny i Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, mogą posłużyć państwom członkowskim do złagodzenia skutków społecznych utraty miejsc pracy. Można również rozważyć skorzystanie, na określonych warunkach, z Europejskiego Funduszu Globalizacji.

**Przewodniczący.** – Pytanie nr 36 skierowała **Marie Panayotopoulos-Cassiotou** (H-0154/09)

Przedmiot: Badania i zawody związane z morzem

Nauka, technologia i badania naukowe dotyczące morza są niezwykle ważne dla zrównoważonego rozwoju działań związanych z morzem i pozwalają na poszerzenie zakresu studiów morskich oraz podwyższanie umiejętności i kwalifikacji w zawodach związanych z morzem.

Czy w tym kontekście Komisja może określić, jakie działania podejmie w celu propagowania badań naukowych w tej dziedzinie oraz zapewnienia Europejczykom lepszych i szerszych możliwości kariery zawodowej w sektorze morskim? Czy kryzys gospodarczy negatywnie wpłynie na realizację tego celu?

**Janez Potočnik, komisarz.** – W zeszłym roku Komisja uznała naukę i technologię morską za nadrzędny priorytet. Kulminacją było przyjęcie przez Komisję we wrześniu 2008 roku komunikatu w sprawie strategii Unii Europejskiej na rzecz badań morskich.

Zadaniem strategii jest w szczególności wspieranie integracji priorytetów z zakresu poszczególnych dyscyplin w celu uwzględnienia skomplikowanych kwestii związanych z morzem, pobudzanie synergii pomiędzy wysiłkami badawczymi państw członkowskich, propagowanie finansowania infrastruktury związanej z badaniamiorskimi oraz tworzenie nowych form zarządzania we współpracy ze społecznościami naukowymi zajmującymi się badaniamiorskimi, zwłaszcza poprzez rozwój współpracy pomiędzy środowiskiem badaczy morskich a przemysłem morskim i żeglugowym.

W ramach strategii podjęto dotychczas następujące działania. Po pierwsze, przygotowywane są wspólne zaproszenia do składania wniosków, które powinny zostać ogłoszone jeszcze w tym roku, w celu zajęcia się kwestiami interdyscyplinarnymi związanymi z morzem. Po drugie, podjęto kroki w celu przekształcenia programu BONUS w ważną inicjatywę badawczą Wspólnoty w oparciu o art. 169 Traktatu – jedno z dalszych pytań również dotyczy tej kwestii. Po trzecie, podjęto kroki w celu stopniowego zastępowania wszystkich dotychczasowych programów ERA-NET jednym zintegrowanym programem morskim ERA-NET. Po czwarte, podjęto działania w celu zbadania nowych źródeł finansowania kluczowych infrastruktur do celów badań morskich, zwłaszcza za pośrednictwem funduszy strukturalnych. Sfinansowane wreszcie zostaną dwa projekty na rzecz współpracy pomiędzy środowiskiem badaczy morskich a przemysłem morskim i żeglugowym, jak również silniejszej integracji pomiędzy poszczególnymi podmiotami naukowego środowiska morskiego.

Wdrożenie strategii Unii Europejskiej na rzecz badań morskich w ramach obecnej perspektywy finansowej zapewni propagowanie w nadchodzących latach badań morskich na poziomie wspólnotowym w oparciu o instrumenty programów ramowych.

Poszerzenie perspektyw kariery zawodowej w morskich klastrach, o którym wspomina pani poseł w swoim pytaniu, nie jest bezpośrednim celem polityki badawczej. Jednakże poprzez stymulowanie współpracy

pomiędzy środowiskiem badaczy morskich a przemysłem morskim i żeglugowym oraz większej integracji badań morskich strategia Unii Europejskiej na rzecz badań morskich może pośrednio prowadzić do poszerzenia zakresu umiejętności morskich i propagowania morskich klastrów. W ten sposób może pośrednio przyczynić się do podwyższenia umiejętności i kwalifikacji w zawodach związanych z morzem.

Wreszcie, w szerszym kontekście pytania pani poseł i mojej odpowiedzi, jesienią zeszłego roku Komisja zaproponowała państwu członkowskiemu i sektorowi prywatnemu wzrost planowanych inwestycji badawczo-rozwojowych w ramach planu uzdrowienia gospodarki europejskiej. Wiosną zaś ogłoszono konkluzje Rady Europejskiej, które stanowiły zdecydowany sygnał o potrzebie zwiększenia i poprawy jakości inwestycji w rozwój wiedzy i badań na rzecz uzdrowienia gospodarczego. Jak najbardziej dotyczy to oczywiście badań morskich.

Jest wciąż zbyt wcześnie na ocenę, czy i jak państwa członkowskie zastosują się do tych zaleceń. Jedno jest jednak pewne: nawet w obecnych trudnych warunkach gospodarczo-finansowych nie powinniśmy tracić z oczu celów długofalowych, takich jak zrównoważony rozwój czy gospodarka niskoemisyjna. Należy zatem skupić się na tzw. „inteligentnych inwestycjach”, które zapewnią przezwyciężenie kryzysu w krótkim czasie bez tracenia z oczu możliwości długoterminowych i naszego potencjału po wyjściu z kryzysu.

**Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE).** - (EL) Panie przewodniczący! Dziękuję panu komisarzowi za wyczerpującą odpowiedź i chciałabym go zapytać, czy program badawczy może objąć również sąsiadujące kraje, zwłaszcza w regionie Morza Śródziemnego, w ramach współpracy eurośródziemnomorskiej.

**Janez Potočnik, komisarz.** – Można oczywiście uwzględnić sąsiadujące kraje. Istnieje możliwość udziału w programie ramowym, o ile ma miejsce współpraca z państwami członkowskimi Unii Europejskiej.

Chciałbym jednak udzielić bardziej szczegółowych wyjaśnień. W programie ramowym uczestniczy spora liczba – ponad 10 – tzw. „członków stowarzyszonych”. Członkowie stowarzyszeni, którzy płacą składki, mają praktycznie takie same prawa i obowiązki jak państwa członkowskie. Do grona tych członków zaliczają się na przykład Bałkany Zachodnie, Szwajcaria, Norwegia, Islandia, Irlandia i inne kraje. Wszystkie te kraje mają dokładnie takie same prawa i obowiązki.

W odniesieniu do innych krajów staramy się opracować politykę w ramach naszej strategii. Podejmujemy wszelkie starania, aby wszystkie sąsiadujące kraje – w zależności od ich możliwości, a także wzajemnych interesów – jak najszybciej dołączyły do grona stowarzyszonych członków. W rzeczywistości oznacza to, że gdy mówimy o badaniach naukowych, Unia Europejska liczy znacznie więcej niż 27 członków.

**Przewodniczący.** – Pytanie nr 37 skierował **Emmanouil Angelakas** (H-01 58/09)

Przedmiot: Ocena kreatywności, innowacji i rozwoju technologicznego w państwach członkowskich

Zważywszy, że rok 2009 został ogłoszony Europejskim Rokiem Kreatywności i Innowacji, a także biorąc pod uwagę programy UE, czyli 7. Ramowy Program Badań i Rozwoju Technologicznego (2007–2013) oraz Program Ramowy na rzecz Konkurencyjności i Innowacji, czy Komisja dysponuje statystykami na temat poziomu wykorzystania środków przez każde z państw członkowskich w sektorach objętych powyższymi programami? Jakie są najbardziej popularne sektory w każdym państwie członkowskim (w procentach)? Czy przeprowadzona została ocena reakcji MŚP (małych i średnich przedsiębiorstw) na te programy (w procentach)?

**Janez Potočnik, komisarz.** – Mogę zapewnić pana posła, że Komisja systematycznie gromadzi i ogłasza przejrzyste, szczegółowe dane statystyczne dotyczące realizacji 7. Ramowego Programu Badań (FP7).

Należy pamiętać, że fundusze wspólnotowe przeznaczone na badania przyznawane są beneficjentom wyłącznie w oparciu o jakość naukową złożonego wniosku. Choć przy przyznawaniu kontraktów nie bierze się pod uwagę narodowości, gromadzimy i uważnie śledzimy dane na temat beneficjentów FP7 oraz współpracy pomiędzy nimi. Daje nam to ważne pojęcie o poziomie i sile synergii powstającej pomiędzy krajami wskutek udziału w działaniach FP7.

Wszystkie te dane oraz inne szczegółowe statystyki na temat realizacji FP7 można znaleźć w załączniku statystycznym do sprawozdania rocznego Komisji na temat działalności w zakresie badań i rozwoju technologicznego, jakie każdego roku przedkładamy Radzie i Parlamentowi. Co ważniejsze, wszystkie te sprawozdania poczynając od 1998 roku są powszechnie dostępne na stronie internetowej Komisji „Europa”.

Co zatem mówią nam te dane? Nie mogę tu dziś przytaczać długich statystyk, jako że nie mamy na to czasu, pozwolę sobie natomiast zwrócić uwagę na parę najważniejszych kwestii dotyczących sedna pańskiego pytania: względnej popularności badań FP7 wśród państw członkowskich.

Ogólnie rzecz biorąc, najpopularniejszymi dziedzinami wśród państw członkowskich pod względem liczby uczestników w podpisanych umowach w sprawie przyznania dotacji były: technologie informacyjno-komunikacyjne, zdrowie i stypendia Marie Curie. Należy jednak zauważyć, że ich popularność jest również wypadkową budżetu przeznaczonego na każdy z tych obszarów badawczych FP7, a także liczby i rodzaju podpisanych umów w sprawie przyznania dotacji, jakie znajdowały się w bazie danych w chwili oceny. Ogólnie można zauważyć, że udział nowych państw członkowskich jest wyższy w dziedzinach bezpieczeństwa, badań społeczno-ekonomicznych i przestrzeni kosmicznej oraz niższy na przykład w zakresie technologii informacyjno-komunikacyjnych i zdrowia. W kraju pana posła wyraźny nacisk kładzie się na technologie informacyjno-komunikacyjne, natomiast niski jest udział w dziedzinach takich jak, na przykład, zdrowie, badania społeczno-ekonomiczne i przestrzeń kosmiczna.

Jeśli chodzi o reakcję MŚP na FP7, to każdego roku Komisja ogłasza w ramach wspomnianego sprawozdania rocznego szczegółową ocenę udziału MŚP we podziale na kraje pochodzenia. Najświeższe dane na temat udziału MŚP w FP7 wskazują, że w podpisanych umowach w sprawie przyznania dotacji w ramach FP7 uczestniczy obecnie w sumie 2431 MŚP. W celu uzyskania szczegółowych informacji odsyłam pana posła do lektury sprawozdania. Jeśli jednak pan poseł sobie życzy, mogę przedstawić kilka tabel z informacjami na temat FP7, które mam tu dziś ze sobą.

Działania w ramach Programu Ramowego na rzecz Konkurencyjności i Innowacji są skoncentrowane w większym stopniu na polityce niż na udzielaniu dotacji. Wspieraniu polityki służy zwłaszcza szczegółowy Program Przedsiębiorczości i Innowacji (EIP). Sieć Enterprise Europe Network jest głównym instrumentem służącym wyłącznie potrzebom małych i średnich przedsiębiorstw poprzez zapewnianie informacji na temat dostępu do różnych rodzajów finansowania MŚP, wskazywanie możliwości finansowania projektów oraz udzielanie pomocy w pozyskiwaniu partnerów do współpracy gospodarczej i w zakresie technologii. Instrument finansowy EIP, który stanowi około połowy budżetu programów, jest również zarezerwowany wyłącznie dla małych i średnich przedsiębiorstw. Na koniec września 2008 roku około 12 tysięcy małych i średnich przedsiębiorstw otrzymało finansowanie za pośrednictwem systemu poręczeń dla MŚP, a wnioski wpłynęły z 17 państw członkowskich.

Ponadto w 2008 roku ogłoszono pierwsze zaproszenie do składania wniosków dotyczących projektów pilotażowych i powielania rynkowego w zakresie ekoinnowacji w celu przeprowadzenia działań w dziedzinie recyklingu, przemysłu spożywczego, budowlanego i ekologii. Zaproszenie z 2008 roku było zgodne z priorytetem przyznanym małym i średnim przedsiębiorstwom, spośród których rekrutowało się 74% ogółu uczestników.

Na koniec należy dodać, że w ramach szczegółowego programu CIP na rzecz wspierania polityki w zakresie technologii informacyjno-komunikacyjnych ogłoszono zaproszenia do składania wniosków na lata 2007 i 2008 z naciskiem na projekty pilotażowe testujące innowacje oparte na technologiach informacyjno-komunikacyjnych, w ramach których MŚP otrzymują ponad 30% ogólnego budżetu. Co ważniejsze, program ma na celu doprowadzenie do otwarcia rynków unijnych na tego typu innowacje, które są dostarczane przez MŚP w całej Unii Europejskiej.

Podobnie jak w przypadku sprawozdań na temat FP7, sprawozdania dotyczące Programu na rzecz Konkurencyjności i Innowacji są powszechnie dostępne na stronie internetowej „Europa”.

**Emmanouíl Angelakas (PPE-DE).** - (EL) Panie przewodniczący! Dziękuję panu komisarzowi za odpowiedź. Informacje faktycznie można znaleźć na stronie internetowej. Dziękuję również panu komisarzowi za przekazane tabele.

Mam jedno uzupełniające pytanie: czy może pan powiedzieć, ile miejsc pracy powstało w państwach członkowskich Unii Europejskiej w ramach projektów realizowanych z udziałem małych i średnich przedsiębiorstw? I czy wyliczono wzrost produktu krajowego brutto wskutek tych projektów?

**Justas Vincas Paleckis (PSE).** - Wspomniał pan o kilku obszarach, w których nowe państwa członkowskie rozwijają działalność w ramach obu programów. Chciałbym pana zdaniem nowe państwa członkowskie są mniej aktywne w porównaniu ze starymi państwami członkowskimi, a jeśli tak, to co może zrobić Komisja, aby im pomóc?

**Janez Potočnik, komisarz.** – Pierwsze pytanie jest dość szczegółowe. Oczywiście nie wiemy, ile miejsc pracy powstało: gospodarka jest po prostu zbyt skomplikowanym tworem, aby można było łatwo wywieść związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy wielkością środków zainwestowanych w program i skalą udzielonego wsparcia. Mamy w tej kwestii sporą pewność, ja również jestem dość pewien, gdy mam kontakt z badaczami, małymi i średnimi przedsiębiorstwami, gdy obserwuję reakcje, emocje i widzę, jak dobrze program jest wykorzystywany. Bywam wtedy bardziej zadowolony, niż gdy słyszę, że jesteśmy nadmiernie biurokratyczni i tak dalej. Sądzę jednak, że musimy się przyjrzeć tej kwestii. Staramy się spełniać różne potrzeby małych i średnich przedsiębiorstw: tych, które konkurują, dysponują własnym potencjałem konkurencyjnym i badawczym, ale i tych, które mają potrzeby w zakresie badań, lecz nie mają zdolności do ich realizacji. Oto dlaczego na przykład płacimy za badania za pośrednictwem uniwersytetów, instytucji itd.

Jeśli chodzi o wzrost PKB, to pod względem statystycznym nie można mieć oczywiście bezpośredniej zależności, natomiast można przeprowadzić analizy korelacji, aby stwierdzić, co jest powiązane w dłuższym horyzoncie czasowym. A zatem kraje o wyższym poziomie inwestycji badawczo-rozwojowych są oczywiście bardziej rozwinięte i odwrotnie. Taka jest rzeczywistość: bogatsi więcej inwestują w badania i rozwój. Zasadniczo więc, nawet jeśli nie jestem w stanie precyzyjnie odpowiedzieć na to pytanie, mogę z dużą dozą pewności stwierdzić w oparciu o analizę statystyczną, że większe inwestycje w tym kontekście są sposobem na wzmocnienie konkurencyjności, a zatem i PKB, miejsc pracy itd.

Jeśli chodzi o pytanie dotyczące nowych państw członkowskich – pytanie to jest na prawdę interesujące, jako że uważnie śledzimy tę kwestię – mogę stwierdzić, że państwa te są dość aktywne i składają dużo wniosków. Liczba przyjętych wniosków jest w ich przypadku średnio wyższa w porównaniu z rozwiniętymi państwami członkowskimi. Uważam, że jest to normalne zjawisko, jako że instytucje są silniejsze w krajach o dłuższej i bardziej ugruntowanej tradycji w zakresie badań i rozwoju, a zatem i o mocniejszej pozycji. Jeśli jednak spojrzysz na prostą rzecz, na korelację pomiędzy krajowymi inwestycjami badawczo-rozwojowymi i środkami, jakie kraj pozyskuje z programu ramowego w oparciu o czystą konkurencję, można zaobserwować silny związek. A zatem kraj, który więcej u siebie inwestuje, co przekłada się na silniejszy potencjał badawczy, zyskuje dwukrotnie – dzięki własnym środkom i środkom uzyskiwanym w drodze konkurencji z europejskiego programu ramowego, w którym nacisk kładzie się na jakość.

Interesujące jest również jednak coś innego. Jeśli spojrzymy, ile państwa członkowskie – nowe państwa członkowskie – inwestują w badania i rozwój w stosunku do ogólnych inwestycji europejskich i ile środków otrzymują w ramach FP7, okazuje się, że pozyskiwane w ten sposób środki przewyższają poziom inwestycji krajowych. Związki są więc oczywiste i moja rada brzmi: korzystajcie z wszystkich możliwych instrumentów, aby zwiększyć swój potencjał wewnętrzny, korzystajcie – w inteligentny sposób – z funduszy strukturalnych i spójności w zakresie, w jakim zostały przeznaczone na ten cel – jest to kwota 50 miliardów euro – i korzystajcie z tych środków w taki sposób, aby w przyszłości pomóc sobie w kraju i zapewnić sobie możliwość konkurowania na skalę globalną, bo świat jest globalny.

**Przewodniczący.** – Pytanie nr 38 skierował **Justas Vincas Paleckis** (H-0174/09)

Przedmiot: BONUS-169

Projekt BONUS (organizacja finansująca badania nad Morzem Bałtyckimi) pełni rolę ważnego forum grupującego krajowe i regionalne programy badawcze na rzecz wspierania zrównoważonego rozwoju regionu Morza Bałtyckiego do celu ich koordynowania, rozwijania i wdrażania w oparciu o wzajemną współpracę. Z tego względu Litwa i inne kraje nadbałtyckie zdecydowanie popierają przekształcenie BONUS ERA-NET+ w BONUS-169.

Czy Komisja może określić, jakie nowe środki są przewidziane w ramach BONUS-169? Czy wniosek zostanie złożony podczas kadencji obecnej Komisji? Czy cokolwiek może przeszkodzić w zmianie na BONUS-169?

**Janez Potočnik, komisarz.** – Panie pośle! Jestem przekonany, że powstała w ramach artykułu 169 inicjatywa BONUS powinna znacząco poprawić skuteczność polityki w zakresie ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju dla całego regionu bałtyckiego. W szczególności powinna znacząco przyczynić się do realizacji strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego, jaką Komisja planuje przedstawić Radzie Europejskiej w czerwcu 2009 roku, a zwłaszcza jej części dotyczącej środowiska naturalnego.

Prowadzimy obecnie pilne prace nad wnioskiem legislacyjnym w sprawie artykułu 169 i uwzględniliśmy program BONUS-169 w naszym programie działalności legislacyjnej. Podejmujemy wszelkie starania, aby złożyć wniosek legislacyjny w najszybszym możliwym terminie w 2009 roku. Nie zależy to jednak tylko od nas, ale i od tego, czy konsorcjum BONUS na czas dokona korekty wstępnego planu działań. Jeśli Komisja

otrzyma go do początku czerwca, czyli w terminie uzgodnionym z konsorcjum BONUS, sądzę, że wniosek legislacyjny zostanie złożony za czasu kadencji obecnej Komisji.

**Justas Vincas Paleckis (PSE).** – (LT) Panie komisarzu! Bardzo dziękuję za precyzyjną i jasną odpowiedź. Jest nadzieja, że sprawy wkrótce ruszą z miejsca w tej kwestii. Chciałbym pana zapytać, czy fakt jeszcze większego zaostrzenia ochrony środowiska Morza Bałtyckiego oznacza, że projekt ten ma coś wspólnego z wpływem projektu Nord Stream na ochronę środowiska w tym regionie? Czy tak właśnie jest?

**Janez Potočnik, komisarz.** – Mam wysokie oczekiwania dotyczące programu BONUS, dlatego ciężko pracuję, aby przedstawić państwu wniosek w tej sprawie jeszcze podczas mojej kadencji.

Powinniście państwo wiedzieć, że nasze doświadczenia w zakresie inicjatyw z artykułu 169, poczynając od uwzględnionego w poprzednim programie ramowym partnerstwa europejskiego i krajów rozwijających się na rzecz prób klinicznych (EDCTP), nie zawsze były dobre. Z tego względu zwróciłem się pana van Velzena o przygotowanie sprawozdania w tej sprawie. Przy okazji, EDCTP jest obecnie doskonałym programem i świetnie się rozwija, ale poprosiliśmy pana van Velzena o przygotowanie propozycji w sprawie przyszłych inicjatyw „169” i obecnie stosujemy się do jego zaleceń.

Należy również wziąć pod uwagę, że jest to pierwszy oryginalny program i należy za jego pośrednictwem wykazać prawdziwą europejską wartość dodaną. Jestem pewien, że będzie to przykład dla innych regionów w przyszłości. Mówiąc krótko, jak najbardziej opowiadam się za wnioskiem, ale sądzę, że im bardziej go dopracujemy, tym lepiej będzie dla programu BONUS i regionu.

**Przewodniczący.** – Pytanie nr 41 skierował **Marian Harkin (H-0137/09)**

Przedmiot: Komunikacja z obywatelami

Biorąc pod uwagę znaczenie, jakie Komisja przykłada do skutecznej komunikacji z obywatelami, zwłaszcza w świetle kryzysu gospodarczego, gdy wielu obywateli odczuwa niepokój o przyszłość, a także zważywszy, że proces konsultacji jest skutecznym narzędziem bezpośredniego udziału obywateli w procesie politycznym na poziomie UE, czy Komisja zgadza się, że należy podjąć dalsze kroki w celu zwiększenia wśród obywateli świadomości konsultacji UE za pośrednictwem środków przekazu i innych stosownych forów na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym w celu zapewnienia zaangażowania większej liczby osób prywatnych i organizacji oddolnych?

**Margot Wallström, wiceprzewodnicząca Komisji.** – Przede wszystkim pragnę powiedzieć, że społeczeństwo obywatelskie jest jednym z kluczowych podmiotów demokracji. Odgrywa ono bardzo aktywną rolę w zakresie integracji europejskiej oraz pełni ważną funkcję w dziedzinie komunikacji pomiędzy obywatelami i instytucjami europejskimi. Społeczeństwo obywatelskie pomaga obywatelom korzystać z przysługującego im prawa uczestnictwa w życiu demokratycznym UE.

Komisja uznaje potrzebę stworzenia zarówno zorganizowanemu społeczeństwu obywatelskiemu, jak i indywidualnym obywatelom bardziej otwartego dostępu do UE. Mamy też długą i dobrą tradycję utrzymywania relacji z organizacjami społeczeństwa obywatelskiego, która rozpoczęła się ponad 30 lat temu.

Wiele z naszych służb rozwinęło na przestrzeni lat regularny dialog z zainteresowanymi podmiotami. Dialog ten uwzględnia naszą długotrwałą politykę otwartości i integracji, jak również odzwierciedla szerokie różnice polityczne oraz różnorodność zainteresowanych podmiotów.

Komisja na różne sposoby konsultuje się ze społeczeństwem obywatelskim, w tym za pośrednictwem dokumentów konsultacyjnych, komunikatów, komitetów doradczych, grup ekspertów, warsztatów i forów. Często stosowane są konsultacje za pośrednictwem Internetu. Organizujemy ponadto spotkania doraźne i posiedzenia otwarte. W wielu przypadkach konsultacje stanowią połączenie wielu narzędzi i odbywają się na kilku etapach opracowywania projektu polityki.

Istnieje zapotrzebowanie na wspólne ramy operacyjne w celu zapewnienia przejrzystości i spójności konsultacji. Z tego względu w 2002 roku Komisja określiła zasady i minimalne standardy w zakresie konsultacji zewnętrznych.

Standardy te wymagają dostarczenia jasnych dokumentów konsultacyjnych, przeprowadzenia konsultacji z wszystkimi odpowiednimi grupami docelowymi, zapewnienia wystarczającego czasu na wzięcie udziału w konsultacjach, opublikowania wyników, przekazania informacji zwrotnych itd.



Europejska inicjatywa na rzecz przejrzystości zawiera również zobowiązanie do dalszej poprawy stosowania minimalnych standardów w zakresie konsultacji.

Wprowadzono wzór formularza otwartych, publicznych konsultacji, w tym zaproszono zainteresowane organizacje do zapisania się do rejestru grup interesów.

Dzięki temu będą powiadamiani o konsultacjach ogłaszanych za pośrednictwem jedyne go prowadzonego przez Komisję centralnego punktu dostępu do konsultacji, jakim jest portal „Your Voice in Europe”. Korzystanie z formularza pozwoli na poprawę przejrzystości i spójności w przedstawianiu konsultacji z zainteresowanymi stronami.

Naturalnie musimy wciąż zastanawiać się, w jaki sposób rozpowszechniać wiedzę o rozpoczęciu konkretnych konsultacji, tak by więcej osób miało świadomość tego faktu. Prawdopodobnie możemy aktywniej wykorzystywać nasze przedstawicielstwa.

Na koniec pozwolę sobie dodać, że inicjatywy z zakresu planu D, w tym konsultacje z obywatelami, dostarczają również nowych pomysłów, jak nawiązywać kontakty z obywatelami i uwzględniać osoby, które nie należą do partii politycznych lub organizacji społeczeństwa obywatelskiego, tak by zapewnić prawdziwie otwarte konsultacje. Próbuujemy różnych sposobów nawiązywania kontaktów z obywatelami.

**Marian Harkin (ALDE).** - Dziękuję pani komisarz za odpowiedź i zgadzam się, że Komisja podejmuje pewne wysiłki. Trzeba jednak wziąć pod uwagę, że 53% obywateli europejskich deklaruje brak zainteresowania wyborami w Europie, co moim zdaniem należy przypisać temu, iż wielu Europejczyków nie zdaje sobie sprawy z możliwości dokonywania zmian i wywierania wpływu poprzez proces konsultacji. Z moich kontaktów z zainteresowanymi podmiotami społeczeństwa obywatelskiego wynika, że wielu z nich po prostu nie wie o tym procesie.

Sam co parę miesięcy staram się zawiadomić zainteresowane strony o toczących się procesach konsultacji. Myślę, że pani komisarz zgodzi się, iż byłoby korzystną rzeczą, gdyby biura Komisji w każdym kraju sporządziły szeroką listę wszystkich zainteresowanych podmiotów w celu zawiadamiania ich o konsultacjach, aby mogli wziąć w nich udział.

**Margot Wallström, wiceprzewodnicząca Komisji.** – Absolutnie zgadzam się. O tym właśnie dyskutowaliśmy dziś po południu podczas spotkania międzyinstytucjonalnej grupy ds. informacji i komunikacji: o zachęceniu naszych przedstawicielstw i domów europejskich, jako że w większości stolic obie te instytucje mieszczą się pod tym samym adresem.

Powinniśmy wykorzystywać domy europejskie, aby informować obywateli o prowadzonych konsultacjach, w ramach których mogą wyrażać swoje poglądy na temat wspólnej polityki rolnej, handlu czy ochrony środowiska.

Zdecydowanie zatem podzielam pana pogląd, że należy podjąć jeszcze większe działania na rzecz mobilizowania obywateli. Sądzę również, że eksperymenty takie jak konsultacje z obywatelami prowadzą do wzrostu zainteresowania Unią Europejską. Jeden z uczestników stwierdził, że zainteresował się UE, gdy UE zainteresowała się nim, pytając go o zdanie. Uważam, że w ostatecznym rozrachunku nasza polityka zyska, gdy będziemy zwracali się do obywateli o zdanie.

**Przewodniczący.** – Pytanie nr 42 skierował **David Martin (H-0155/09)**

Przedmiot: Rola i udział Komisji w nadchodzących wyborach europejskich

Czy Komisja może poinformować, jakie działania pozapartyjne podejmie w celu zwiększenia frekwencji w wyborach europejskich?

**Margot Wallström, wiceprzewodnicząca Komisji.** – Komisja wspiera i uzupełnia wysiłki komunikacyjne Parlamentu Europejskiego, władz krajowych oraz partii politycznych poprzez podejmowanie działań tematycznych, ukierunkowanych na podnoszenie świadomości na poziomie zarówno europejskim, jak i lokalnym. Naszym głównym celem jest informowanie wyborców o dacie i znaczeniu wyborów, a tym samym zachęcanie ich do oddania głosu.

Szczególne działania zostaną skierowane do kobiet i młodych ludzi. Między innymi wyemitujemy drogą satelitarną i za pośrednictwem kanału EU Tube przygotowane przez Parlament klipy telewizyjne i radiowe na temat priorytetowych kwestii z zakresu wyborów europejskich. Pomożemy również w ich rozpowszechnianiu za pośrednictwem stacji krajowych, regionalnych i lokalnych w państwach

członkowskich. Ponadto Komisja pracuje nad kampanią multimedialną skierowaną do młodych ludzi we wszystkich państwach europejskich, która zostanie powielona za pośrednictwem portali społecznościowych, blogów i magazynów internetowych. Na wszystkich ważnych portalach internetowych, np. Europie, umieszczono logo wyborów i odsyłacz do serwisu wyborczego Parlamentu. Opracowywane są również tradycyjne publikacje, np. plakaty, pocztówki i instalacje zewnętrzne.

Wszystkie nasze przedstawicielstwa w państwach członkowskich biorą udział w organizowaniu działań związanych z wyborami i mobilizowaniu wszystkich środowisk opiniotwórczych, zaś prawie 500 punktów informacyjnych Europe Direct organizuje imprezy w celu rozpowszechniania materiałów promocyjnych i zapewnienia platformy dyskusyjnej dla kandydatów.

Na koniec należy dodać, że punkt kontaktowy Europe Direct zapewnia bezpłatne informacje na tematy związane z UE obywatelom i przedsiębiorcom we wszystkich 23 oficjalnych językach za pośrednictwem telefonu, poczty elektronicznej i Internetu.

**David Martin (PSE).** - Pani komisarz! Dziękuję za informacje na temat działalności Komisji. Czy mogę zadać jeszcze jedno pytanie?

Podczas kampanii wyborczej pojawi się wiele kłamstw na temat Unii Europejskiej. Niektóre będą kwestią opinii i nie oczekuję, by Komisja reagowała w takich przypadkach. Gdy jednak w grę będą wchodziły jawne kłamstwa na temat Wspólnoty, czy Komisja powoła na następne dwa, trzy miesiące jednostkę do spraw sprostowań, dzięki której będzie mogła bezpośrednio odpowiadać na kłamstwa lub za pośrednictwem której kandydaci będą mogli zwracać się do Komisji o dostarczenie informacji faktycznych w celu sprostowania fałszywych twierdzeń na temat działalności Wspólnoty?

**Margot Wallström, wiceprzewodnicząca Komisji.** - Dziękuję za to dodatkowe pytanie. Sprostowania stanowią część naszej regularnej działalności, zajmują się tym też nasze przedstawicielstwa. Oczywiście kandydaci lub inne zainteresowane podmioty mogą zawsze zwrócić się do nas o dostarczenie informacji faktycznych i odpowiadanie na tego typu twierdzenia.

Sądzę jednak, że Komisja będzie raczej pełniła rolę źródła faktów, a nie strony debaty, ta bowiem funkcja należy raczej do partii politycznych i kandydatów. Zawsze jednak będziemy starali się zapewnić informacje faktyczne, czym zresztą regularnie się zajmujemy.

**Marian Harkin (ALDE).** - Moje dodatkowe pytanie jest bardzo podobne do pytania posła Martina, jako że jedną z trudności, jakie doświadczyłem podczas referendum na temat traktatu lizbońskiego, była niemożność uzyskania informacji faktycznych na tyle szybko, by móc zareagować na rozpowszechniane kłamstwa i dezinformacje.

Zastanawiam się, czy Komisja rozważa – z uwagi na bliskość wyborów – możliwość zapewnienia, by w każdym państwie członkowskim była grupa lub pewna liczba osób z własnym numerem telefonu itd., za pośrednictwem których kandydaci mieliby natychmiastowy kontakt w Komisję w celu uzyskania informacji na określone tematy.

Wiem, że termin wyborów jest bliski, ale prosiłbym panią komisarz o poważne rozważenie możliwości zastosowania tego rozwiązania.

**Margot Wallström, wiceprzewodnicząca Komisji.** - Wątpię, by udało nam się zapewnić taką usługę w tak krótkim terminie przed wyborami. Już teraz jednak oferujemy możliwość uzyskiwania informacji drogą telefoniczną.

Podejmiemy natomiast na przykład pracę nad streszczeniem traktatu lizbońskiego dla obywateli. Dokonamy tego we współpracy z innymi instytucjami. Oczywiście postaramy się to zrobić w najszybszym możliwym terminie, nie w ramach kampanii. Dokument ten będzie dostępny we wszystkich oficjalnych językach we wszystkich państwach członkowskich.

Sądzę również, że mamy szansę na rozwianie wątpliwości w tej kwestii, jako że wiemy już, co jest problemem. Mamy ponadto doświadczenie w odpowiadaniu na pytania za pośrednictwem serwisu Europe Direct oraz naszych przedstawicielstw, więc będziemy starali się pomagać w największym możliwym stopniu. Dysponujemy też opracowanymi przez nas materiałami z pytaniami i odpowiedziami. Sądzę więc, że będzie to pomocne zarówno dla kandydatów, jak i dla innych zainteresowanych podmiotów.

**Przewodniczący.** – Odpowiedzi na pytania pozostawione bez odpowiedzi z braku czasu zostaną udzielone na piśmie (patrz załącznik).

Tura pytań do Komisji została zakończona.

(Posiedzenie zostało zawieszone o godz. 20 i wznowione o godz. 21.05)

**PRZEWODNICZY: Alejo VIDAL-QUADRAS**

*Wiceprzewodniczący*

## **15. Skład Parlamentu: patrz protokół**

## **16. Weryfikacja mandatów: patrz protokół**

## **17. Czas ochrony prawa autorskiego i niektóre prawa pokrewne (debata)**

**Przewodniczący.** – Kolejny punkt to sprawozdanie (A6-0070/2009) pana posła Crowley'a, w imieniu Komisji Spraw Prawnych, dotyczące projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/116/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie czasu ochrony prawa autorskiego i niektórych praw pokrewnych (COM(2008)0464 – C6-0281/2008 – 2008/0157(COD)).

**Brian Crowley, sprawozdawca.** – Panie przewodniczący! Pragnę powitać w naszej Izbie komisarza McCreavy'ego oraz podziękować wszystkim koleżankom i kolegom posłom, którzy są tutaj dzisiaj wieczoru.

Przedłużenie obowiązywania praw autorskich oraz czasu ochrony było dla nas wszystkich długą i męczącą podróżą, w szczególności dlatego, że bardzo wielu ludzi nie jest w pełni świadomych wszystkich faktów związanych z prawami autorskimi.

Na początek pragnę zgłosić do protokołu Izby moje podziękowania dla wszystkich moich kolegów posłów, zarówno tych, którzy popierają, jak i tych, którzy sprzeciwiają się przedstawionemu przeze mnie projektowi, za ich udział, wkład, a w szczególności za ich cenne rady i wskazówki, którymi służyli przez cały czas. Pragnę także podziękować sekretariatowi Komisji Spraw Prawnych, a szczególnie Giorgio, który bardzo mocno popierał tę kwestię i służył radą we wszystkich dziedzinach oraz, wreszcie, komisarzowi McCreavy'emu i wszystkim jego pracownikom. Nie chciałbym bardzo wymieniać ich wszystkich indywidualnie, ale człowiek siedzący obok państwa wykonał iście tytaniczną pracę nad tym sprawozdaniem i tą dyrektywą.

Padło wiele kłamstw na ten temat – a słowa „kłamstwo” używam ostrożnie w odniesieniu do tego, co staramy się tutaj czynić. Można to sprowadzić bardzo prosto do czterech bardzo wyraźnych obszarów. Po pierwsze, wydłużenie ochrony z obecnych 50 lat na dłuższy okres. Proponujemy teraz, kompromisowo, 70 lat. Ta propozycja kompromisu wynika z pewnego oporu ze strony Rady Ministrów, i jestem zawiedziony, że dziś wieczorem nie ma tu przedstawiciela Prezydencji Rady. W ciągu tego całego procesu czuję właściwie, że Prezydencja Rady nie przyczyniła się zbyt wiele do postępów w tej kwestii. Na początku prezydencji czeskiej wskazywałem premierowi, jak również właściwemu ministrowi oraz urzędnikom prezydencji czeskiej, że może to być wielki sukces zarówno dla prezydencji jak i tego Parlamentu. Ale zaczęli oni ulegać innym naciskom, a co do prób znalezienia rozwiązań stracili zainteresowanie czy też przyjęli postawę pewnego dystansu.

Poza tym inne państwa członkowskie celowo starały się blokować i utrudniać postęp tego procesu w Radzie Ministrów, wnosząc liczne zastrzeżenia i poprawki, nie zagłębiając się w istocie w szczegóły ani treść, ani nawet nie nawiązując współdziałania z Parlamentem, aby przekonać się, na ile Parlament może być elastyczny w kwestii tego, co należy uczynić.

Jednak druga kwestia jeśli chodzi o funkcjonowanie tej dyrektywy – być może najważniejsza ze wszystkich – polega na tym, że po raz pierwszy uznaje się w niej wkład muzyków sesyjnych poprzez utworzenie funduszu zapewniającego im możliwość uzyskania wynagrodzenia za pracę wyzyskiwaną przez długi czas, a za którą muzycy mogą przy odrobinie szczęścia otrzymać jednorazową zapłatę. Służy to zapewnieniu dalszej ochrony przed tego rodzaju działaniami tym, których kariera artystyczna dobiega końca lub tym, których w inny sposób zajmują problemy finansowe.

Po trzecie, w odniesieniu do całego obszaru znalezienia równowagi pomiędzy prawami a uprawnieniami tych, którzy negocjują między firmami fonograficznymi a muzykami, daje to dodatkowe prawa muzykom oraz innym, zapewniając ich faktyczną realizację.

Po czwarte i najważniejsze ze wszystkiego, chodzi o jasność działania prawa w Unii Europejskiej. Wielu z moich kolegów posłów, szczególnie z Hiszpanii i innych krajów obszaru Morza Śródziemnego, wysuwało pomysły dotyczące sektora audiowizualnego, a my staraliśmy się wyjść im naprzeciw, umieszczając w projekcie sprawozdania ten pomysł osobnej dyrektywy dotyczącej sektora audiowizualnego, jako że związane są z nim odmienne kwestie i wymaga on odmiennych rozwiązań. Podobnie, jak stwierdzono w trakcie naszych debat i dyskusji, istnieje ogromny obszar dotyczący organizacji zbiorowego zarządzania oraz tego, w jaki sposób najlepiej reprezentują one prawa oraz zarządzanie środkami należnymi dla artystów tak, aby środki te do nich trafiły.

Na zakończenie pragnę powiedzieć, że ludzie powinni sobie uświadomić, że chodzi o prawo twórcze; jest to coś, co jednostka stworzyła i nam daje; jest to coś, za co powinniśmy zapłacić – nie kwotę niebotyczną, ale niewielką. Idea praw autorskich wydaje się obecnie być zarzucana – każdy może dostać wszystko za darmo. Jeżeli podążymy tą ścieżką, na krótką metę wszystko może się nam wydawać wspaniałe, ale w dłuższej perspektywie będzie to zabójcze dla kreatywności, dla szans dla nowych muzyków, nowych zespołów i nowych doświadczeń, które miałyby objawić się nam wszystkim.

Wśród dzisiejszych słuchaczy mamy kilku muzyków, kilku producentów, a także niektóre zainteresowane strony. Rzekłbym im, że naszym zdaniem jest to pierwszy krok w kierunku zapewnienia lepszego zarządzania prawami przez artystów i muzyków. Jeżeli uda się nam zrobić ten pierwszy krok, gwarantuję, że możemy podejmować dalsze, aż do zdobycia Everestu.

**Charlie McCreavy, komisarz.** – Panie przewodniczący! Komisja w pełni popiera kompromisowy tekst Parlamentu, który został poddany pod głosowanie podczas tej sesji miesięcznej. Miejmy nadzieję, że ten bardzo wyważony i kompromisowy tekst ułatwi przyjęcie projektu w pierwszym czytaniu. Taki wynik będzie bardzo mile widziany przez wykonawców w UE. Dowiedzie on, że doceniamy twórczy przyczynek, jaki wnoszą muzycy do naszego życia i naszej kultury.

Kompromisowy tekst opracowany przez Parlament opiera się na czterech głównych założeniach, z których wszystkie popieramy z całego serca: po pierwsze, przedłużenie okresu ochrony praw autorskich dla wykonawców i producentów płyt z 50 do 70 lat; po drugie, nowa stawka wynagrodzenia dla muzyków sesyjnych, wynosząca 20% wpływów ze sprzedaży płyt w sklepach i w Internecie; po trzecie, przepis „wykorzystaj albo strać”, który umożliwia artystom scenicznym odzyskanie praw po pięćdziesięciu latach, w przypadku, gdyby producent nie wprowadził na rynek nagrania dźwiękowego; oraz, po czwarte, zapis dotyczący tzw. „czystego konta”, który uniemożliwia producentom płyt dokonywanie potrąceń z tantiem, które wypłacają oni zaproszonym wykonawcom.

Ze szczególną przyjemnością stwierdzam, że fundusz dla muzyków sesyjnych, na który składa się 20% przychodów ze sprzedaży brutto, dotąd pozostaje nietknięty w procesie legislacyjnym. Zasadniczo sprawdzianem dla tego funduszu jest fakt, że w przeciwieństwie do całej krytyki, którą słyszeliśmy w ciągu minionego roku, przedłużenie okresu ochrony z jednej strony zapewnia dochód artystom scenicznym w okresie schyłku ich kariery, a z drugiej strony promuje powstawanie nowych dzieł.

Pragnę podkreślić, że projekt ten jest daleki od samego tylko przedłużenia okresu ochrony. Po raz pierwszy w europejskich przepisach o prawach autorskich znajdzie się plan, zgodnie z którym artyści mogą partycypować w przychodach ze sprzedaży utworów wydanych przez wytwórnie płytowe: 20% obrotów brutto przeznaczane jest dla artystów sesyjnych. Jest to prawdziwie innowacyjne. Co najważniejsze, owo przeznaczone w ten sposób 20% nie stanowi przychodu należnego nielicznym supergwiazdom. To 20% przeznaczone jest wyłącznie do podziału między artystów sesyjnych. W przeciwieństwie do powszechnego przekonania, tacy wykonawcy jak Sir Cliff Richard nie dostaną ani pensa z funduszu muzyków sesyjnych, a wytwórnie takie jak EMI czy Universal, które wpłacają środki na poczet funduszu dla tych muzyków, będą musiały zadowolić się zyskiem jedynie od 80% obrotów brutto.

Jest także przepis na temat tzw. „czystego konta”, który kładzie kres niefortunnej praktyce potrącania zaliczek z tantiem zaproszonych artystów. Także i ten przepis służy mniej znanym artystom, ponieważ to w przypadku ich nagrań często nie zwracają się te zaliczki.

Umieszczono także klauzulę umożliwiającą wykonawcom anulowanie kontraktów przewidujących wykupienie wszystkich praw z chwilą, gdy ich producenci przestają sprzedawać ich nagrane występy.

Wszystko to jest bardzo innowacyjne, a żaden projekt UE nie poszedł dotąd tak daleko na korzyść wykonawców. Nie mamy tu do czynienia z projektem sprzyjającym wytwórniom płytowym, ale ze starannie wyważonym podejściem mającym na celu nagrodzenie europejskich twórców.

Niektórzy twierdzą być może, że twórcy europejscy są nadmiernie chronieni. Ci, którzy liczą na to, że prawa autorskie zapewnią im dochód, raczej się z takim poglądem nie zgodzą. Gdyby artyści pozostawali w biznesie nagrań muzycznych dlatego, że jest to opłacalne, konsumenci cieszyliby się w zamian większą różnorodnością utworów.

Z zadowoleniem przyjmujemy także zaproszenie ze strony Komisji do przeprowadzenia osobnej oceny oddziaływania tych przepisów na wykonawców audiowizualnych oraz do przedstawienia właściwych projektów na przestrzeni roku 2010. Jesteśmy przekonani, że możemy dokonać tej oceny w terminie przewidzianym przez Parlament.

Komisja zgadza się, że kwestia zarządzania prawami do redystrybucji programów telewizyjnych i radiowych przez Internet zasługuje na dokładne zbadanie. W związku z projektem wydłużenia okresu ochrony podjęliśmy kwestię uprawnionych wątpliwości wyrażanych przez nadawców w odniesieniu do praw do dystrybucji utworów przez Internet. Komisja proponuje zatem złożenie następującej deklaracji z chwilą, gdy projekt zostanie przyjęty w Radzie.

Deklaracja brzmiałaby następująco: „Komisja uznaje pilną potrzebę zbiorowego zarządzania prawami wykonawców fonograficznych i producentów fonograficznych w przypadku, gdy udostępniane są publicznie produkcje radiowe lub telewizyjne zawierające materiały z fonogramów komercyjnych stanowiących ich integralną część w taki sposób, aby odbiorcy mogli mieć dostęp do produkcji radiowych lub telewizyjnych w miejscu i w czasie indywidualnie przez nich wybranych. Komisja podejmie odpowiednie działania w celu ułatwienia wdrożenia takiego zbiorowego zarządzania, a jako pierwszy krok Komisja wprowadzi uporządkowany dialog między interesariuszami, który w założeniu ma doprowadzić do ustanowienia funkcjonującego systemu procedur w zakresie licencjonowania. Deklaracja niniejsza jest ograniczona do udostępniania na żądanie produkcji radiowych lub telewizyjnych i nie obejmuje udostępniania samego fonogramu”. Koniec zamierzonej deklaracji.

Komisja wysunęła tę propozycję w lipcu 2008 roku. Doświadczamy obecnie najgorszego kryzysu ekonomicznego, jaki przeżywa świat za moich czasów. Kryzys ten dotyka wielu obywateli UE w ich codziennym życiu. Europejscy wykonawcy często wiodą żywot bardzo niepewny, nawet za najlepszych czasów. Celem tego projektu jest zapewnienie, aby wykonawcy mogli w swym późniejszym życiu odzyskać część dochodu, który generują.

Parlament jest na to wyczulony, a proces ten wskazuje, że zapał do działania na rzecz naszych twórców jeszcze nie wygasł. Wierzę, iż wszystkie obawy wyrażane przez przeciwników wydłużenia okresu ochrony okażą się nieuzasadnione.

Na zakończenie pragnę serdecznie podziękować sprawozdawcy, Brianowi Crowley'owi, oraz wyrazić moje uznanie i podziw dla sprawnego potraktowania tej kwestii przez Parlament Europejski.

**Erna Hennicot-Schoepges**, projektodawca opinii Komisji Przemysłu, Badań i Energii. – (FR) Panie przewodniczący! Pragnę pogratulować naszemu sprawozdawcy oraz wszystkim posłom, którzy pracowali nad tym zagadnieniem. Pragnę także podziękować komisarzowi za dokument, który nam przedłożył.

Wykonawcy byli aż nazbyt często pomijani we wcześniejszym ustawodawstwie, a tak jak każdy, kto przyczynia się do tworzenia własności intelektualnej, mają oni prawo otrzymywać należyte wynagrodzenie. Przedmiotowa nowelizacja rozciągnęła zatem tę zasadę na wykonawców, co jest już znaczącym krokiem naprzód.

Jednak wiele jeszcze pozostaje do zrobienia, ponieważ kompromis ten jest dopiero pierwszym krokiem. Okoliczności, w jakich działają firmy zajmujące się rozpowszechnianiem praw autorskich są w dalszym ciągu odmienne w różnych krajach, ich status bardzo się różni i z uwagi na to, w praktyce nie jesteśmy jeszcze gotowi do dokonania harmonizacji.

W sprawozdaniu Parlamentu wzywa się Komisję do przeprowadzenia oceny oddziaływania oraz monitorowania tego przedsięwzięcia. Następnie Komisja zostanie wezwana do kontynuacji tych prac. Co się tyczy udzielania licencji, pragnę zwrócić uwagę na fakt, że w wyniku działań takich jak niniejsze społeczność artystów znajduje się w sytuacji braku bezpieczeństwa, ponieważ artyści obawiają się, że

działający na dużą skalę producenci będą sprawowali nadzór nad dziełami tworzonymi przez małych producentów. Dlatego też w tym względzie trzeba będzie w dalszym ciągu dążyć do znalezienia równowagi.

**Emmanouil Angelakos**, *projektodawca opinii Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów*. – (EL) Panie przewodniczący! Ja także pragnę pogratulować sprawozdawcy i Komisji tego kompromisu.

Główne propozycje zawarte w dyrektywie obejmują wydłużenie okresu ochrony dla wykonawców i producentów z 50 do 70 lat, utworzenie funduszu dla muzyków oraz wprowadzenie do kontraktów klauzul „wykorzystuj albo strać”. Wszystko to jest ważne, i omawialiśmy to w komisji, podobnie jak koncepcję klauzuli „wykorzystuj albo strać”, uproszczenie procedur administracyjnych oraz harmonizację przepisów we wszystkich państwach członkowskich.

Takie to ważne kwestie zawarto w kompromisie, z powodu czego jesteśmy usatysfakcjonowani. Jesteśmy jednocześnie zadowoleni z uwagi na to, że 70-letni okres powoduje, iż ochrona ta zbiega się w czasie z okresem ochrony własności intelektualnej, wynoszącym także 70 lat. Wydłużenie tego okresu ochrony ułatwi realizację działań na rzecz promowania młodych producentów muzycznych, umożliwiając tym samym Europie zyskanie statusu globalnego źródła wyjątkowych talentów muzycznych, co stanowi aktywny wkład na rzecz twórczości artystycznej i bezpieczeństwa miejsc pracy. Jednocześnie państwa członkowskie będą czerpały przychody z podatków, a Europa stanie się eksporterem własności intelektualnej.

Uważam ten kompromis za satysfakcjonujący i z zadowoleniem przyjmuję osiągnięty sukces.

**Christopher Heaton-Harris**, *sprawozdawca opinii Komisji Kultury i Edukacji*. – Panie przewodniczący! Ja także pragnę pogratulować sprawozdawcy oraz, po raz pierwszy od dziesięciu lat, kiedy to zasiadam na tym miejscu, pogratulować Komisji zarówno jej wnioskowi, jak i kompromisów, które zaproponowała później.

Mój punkt widzenia opiera się na poparciu dla praw autorskich. Uważam, że prawa autorskie i patenty chronią ludzi, firmy oraz własność intelektualną (WI), a własność intelektualna jest opoką przedsiębiorczych gospodarek wolnorynkowych. Ludzie i firmy chętnie inwestują czas i pieniądze w nadziei znalezienia produktu – w tym przypadku muzyki – która będzie się podobała i która będzie znajdowała nabywców. W całym świecie społeczeństwa, w których WI jest mocno chroniona, idą naprzód. Ci, którzy mają mniej przedsiębiorców i mniej patentów, po prostu się cofają.

Obecnie 38 tysięcy muzyków sesyjnych w Wielkiej Brytanii podpisało petycję popierającą tę propozycję. Muzycy sesyjni zasługują na pomoc, którą ta propozycja im oferuje. W moim okręgu wyborczym jest człowiek o nazwisku Ted Carroll – jeden z setek muzyków sesyjnych – który napisał do mnie z prośbą o przyjęcie tych kompromisów. Dlatego też mocno popieram to sprawozdanie.

**Jacques Toubon**, *w imieniu grupy PPE-DE*. – (FR) Panie przewodniczący, panie i panowie! Przedstawiany państwu wniosek jest pozytywnym działaniem na rzecz artystów, sztuki i kultury, i nasza grupa Europejskiej Partii Ludowej (Chrześcijańscy Demokraci) oraz Europejczycy Demokraci będą go popierać.

Mamy bowiem przed sobą kompromis, w którym dąży się do uwzględnienia różnych punktów widzenia i poszczególnych interesów, i który – co jest interesujące – może zostać przyjęty przez Radę, w której dotąd był on blokowany przez niewielką mniejszość.

Kompromis ten stanowi ulepszenie wniosku Komisji. Powoduje, że stosunki między producentami a wykonawcami stają się sprawiedliwsze dzięki klauzuli, która umożliwia wykonawcom egzekwowanie swoich praw w przypadku ich nieegzekwowania przez producentów. Gwarantuje ona bardziej sprawiedliwe warunki dla muzyków sesyjnych w porównaniu z solistami. Muzycy sesyjni będą korzystali ze stałej opłaty w wysokości 20%.

W czasie prezydencji hiszpańskiej zamierzamy zastanowić się nad rozciągnięciem tej propozycji na sektor audiowizualny, to znaczy na producentów i aktorów. Jeżeli chodzi o nadawców, jestem wdzięczny panu, panie komisarzu, za deklarację, która właśnie została złożona, i uważam, że bardzo precyzyjna deklaracja powinna zostać dołączona do wspólnego stanowiska Rady, aby nie powodować zagrożenia dla kwestii nadawania muzyki w radio.

Mówimy tutaj o rzeczywistych przychodach; dochody muzyków sesyjnych ulegną potrojeniu, osiągając poziom do 2 tysięcy euro. Nie ucierpią interesy konsumentów, ponieważ wydłużenie okresu ochrony nie spowoduje podniesienia cen. Nie ucierpią także interesy bibliotek, ponieważ biblioteki nie płacą tantiem wykonawcom ani producentom płyt. Płacą je jedynie autorom, i nawet tutaj istnieją liczne wyjątki.

Dlatego też jestem głęboko wdzięczny panu Crowley'owi, pani Gill, komisarzowi McCreevy'emu oraz Komisji za całą wykonaną pracę. Stanowi ona odzwierciedlenie stanu, w jakim znajduje się świat, większej długości życia i nowych zastosowań dzieł, i dlatego też musimy przyjąć ten tekst – starając się zadbać o to, aby przyjął on ostateczny kształt w pierwszym czytaniu.

**Neena Gill**, w imieniu grupy PSE. – Panie przewodniczący! Sprawozdanie to ma za sobą długi, a niekiedy złożony proces narodzin w Parlamencie, było przedmiotem intensywnego lobbingu ze wszystkich stron, a na porządku dziennym było szerzenie mitów i wzajemne roszczenia. Ze względu na pilność i znaczenie przyjęcia tego sprawozdania w tej kadencji Parlamentu, sprawozdawca i nasz kolega kontrsprawozdawca pracowali intensywnie nad osiągnięciem porozumienia w kluczowych kwestiach zawartych w stanowisku Rady. Dlatego też gratuluję wszystkim, którzy byli zaangażowani w wypracowanie rozsądnego, sprawiedliwego i trwałego konsensusu. Z rozczarowaniem przyjmuję jednak to, że Radzie znowu nie udało się osiągnąć żadnego podobnego porozumienia.

Cieszę się wszelako, że sprawozdanie wychodzi naprzeciw moim głównym założeniom i celom grupy PSE, oraz że jeżeli okres ochrony praw autorskich ma zostać wydłużony, zwiększone przychody muszą przede wszystkim przynieść korzyści wykonawcom. Dlatego też mogę przyjąć poprawki do kompromisu przedstawione przez sprawozdawcę, ponieważ przewidziano tu dodatkowe działania na rzecz wykonawców.

Pragnę zwrócić uwagę na niektóre kluczowe poprawki: poprawka 58, która stanowi o stałym stosowaniu klauzuli „wykorzystuj albo strać”; poprawki 59-61 dotyczące stałego wynagrodzenia dla muzyków sesyjnych, na mocy których wytwórnie muszą odkładać 20% wszystkich przychodów ze sprzedaży; poprawka 62 dotycząca „czystego konta” dla zaproszonych artystów; poprawka 71 dotycząca możliwości renegotjowania przez artystów lepszych kontraktów; oraz, wreszcie, poprawka 75 dotycząca oceny oddziaływania na wykonawców audiowizualnych.

Pragnę zatem prosić koleżanki i kolegów posłów, którzy mają zastrzeżenia, aby przemyśleli tę kwestię ponownie i zagłosowali za przyjęciem sprawozdania. Zdaję sobie sprawę, że nie jest ono doskonałe i że są pewne wątpliwości. W innych okolicznościach chciałabym podjąć, szczególnie w odniesieniu do zaproszonych artystów, kwestię okresu przewidzianego dla wytwórni płytowych na mocy klauzuli „wykorzystuj albo strać”, która zaczyna działać po roku zamiast po kilku miesiącach, co byłoby lepsze.

Na zakończenie zwracam się do Rady o pilne porozumienie w tej kwestii. Wszystkie pozostałe kluczowe zainteresowane strony osiągnęły porozumienie, a wykonawcom potrzebne jest jak najszybsze wyjaśnienie tych kwestii.

**Sharon Bowles**, w imieniu grupy ALDE. – Panie przewodniczący! Pomimo pomysłowej kampanii podjętej przez komisarza i jego służby, mającej wzbudzić zaufanie i przekonanie do tej idei, nie mogę jednak poprzeć tego wniosku o wydłużenie okresu ochrony praw autorskich.

Wiem, że intencje tego wniosku były dobre, jednak dlaczego w erze cyfrowej, kiedy sposób rozpowszechniania nagrań zmienia się szybko, mamy dokonywać nieodwracalnej zmiany rozszerzając system, w swej istocie opierający się w dalszym ciągu na kontraktach i strukturze, która jest bardziej adekwatna do fizycznego rozpowszechniania i sprzedaży? Jediną nadzieją na uratowanie sytuacji jest podjęcie kwestii kontraktów, które z upływem czasu stały się niesprawiedliwe – ale tego nie uczyniono. Powinniśmy stwierdzić jasno, że cesja praw na całe życie bez klauzul o przedłużeniu nie jest już do przyjęcia i jest to, między innymi, cena, jaką firmy fonograficzne muszą zapłacić za każde przedłużenie.

Wykonano znaczącą godną pochwały pracę w celu ustalenia dobrych warunków w zamian za przedłużenie, ale obawiam się, że te dodatkowe akcesoria nie czynią tego przedłużenia przydatnym w perspektywie długoterminowej, a ponadto zawierają same w sobie niespójności i są niesprawiedliwe, ponieważ nie podjęto tu kwestii kontraktów.

Szukałam kompromisu, który mogłabym zaakceptować, i zaproponowałam koncepcję ograniczenia przedłużenia okresu ochrony do nagrań wydanych przed 1975 rokiem, według poprawek ALDE 80 i 81, które są zgodne z głównym pakietem. Przyznaję, że jest to ukierunkowanie na erę rock and rolla, która teraz właśnie skupia na sobie uwagę, i w odniesieniu do której nastąpiła eksplozja zarówno muzyki popularnej, jak i bardzo niedoskonałych kontraktów. Poprawka taka nie postawiłaby nas jednak w sytuacji nieodwracalnej w odniesieniu do wszystkich nowszych nagrań. Położyłaby kres aktualnemu modelowi firm fonograficznych, które są w efekcie głównymi beneficjentami i zwolennikami tego wydłużenia. Dałaby nam także czas na zastanowienie się i wypracowanie propozycji bardziej zorientowanych na wykonawców i zwróconych ku przyszłości, naprawę odpowiadających erze cyfrowej.

Jeżeli na nowo podejmiecie kwestie, które poruszyłam, być może wypracowany zostanie pakiet wart głosowania, ale w przeciwnym razie nie będę mogła go poprzeć.

**Roberta Angelilli**, w imieniu grupy UEN. – (IT) Panie przewodniczący, panie i panowie! Przede wszystkim pragnę pogratulować sprawozdawcy doskonałej pracy, którą wykonał. Ochrona praw autorskich wynosi obecnie maksymalnie 50 lat, a w moim przekonaniu okres ten nie wystarcza do tego, aby rzetelnie wynagrodzić artystów za ich twórczą pracę i wykonania. Ważne jest bowiem, aby poprawić sytuację społeczną artystów poprzez zapewnienie im większej ochrony przez instytucje.

Z tego powodu opowiadamy się za wydłużeniem okresu ochrony praw autorskich do 95 lat, i zwracamy się o to, aby dodatkowe środki uzyskane dzięki temu wydłużeniu były przekazywane wyłącznie artystom, oraz, w szczególności, aby przez te dodatkowe 45 lat artyści byli zwolnieni z ustawowego obowiązku przekazywania części przychodów stronom trzecim. Działanie to powinno w istocie mieć na celu wyłącznie zapewnienie prawdziwej korzyści autorom i wykonawcom. Z drugiej strony pożądane byłoby, aby Komisja dokonała oceny oddziaływania oraz potrzeby rozszerzenia zakresu działania na sektor audiowizualny.

**Eva Lichtenberger**, w imieniu grupy Verts/ALE. – (DE) Panie przewodniczący! Mamy problem z prawami autorskimi i mamy problem z wynagrodzeniem dla artystów. Powinniśmy i musimy zatem być proaktywni i zrobić coś w tym kierunku. Jeżeli jednak przyjmimy podejście proaktywne, ważne będzie, abyśmy reagowali na wyzwania ery cyfrowej i nie trudzili się na próżno.

Proszę pozwolić mi wyjaśnić, w jaki sposób doszłam do użycia tego określenia. Przedstawiona nam propozycja uwzględnia tylko jedno założenie, to znaczy obietnicę promowania przemysłu muzycznego. Gdybyśmy mieli zająć się tym, co faktycznie dzieje się z artystami i ich dochodem, i dokonali jego obliczenia, uzyskalibyśmy wielkości średnie, które są dla artystów wyraźnie za niskie i niewystarczające do tego, aby się mogli utrzymać i na tym skorzystać.

Ponadto pieniądze te nie trafiają bezpośrednio do artystów. Fundusz jest zbyt mały, aby pozwolił coś uzyskać. Artysta, z którym o tym rozmawiałam, powiedział mi, że redystrybucja ma miejsce tutaj, między tymi, którzy działają szybko, a tymi, którzy już odeszli. Musiałam temu zaprzeczyć: jest to redystrybucja między artystami a producentami, przemysłem muzycznym, a jedynie znanymi nazwiskami.

Ogólnie rzecz biorąc, panie komisarzu, wniosek ten nie jest właściwy. Musimy znaleźć coś lepszego. Musimy, na przykład, stworzyć coś takiego jak stawka zryczałtowana. Nawet propozycje, które przedstawicie w związku z zastosowaniem klauzuli „wykorzystuj albo strać” są w dalszym ciągu teoretyczne. Czy możemy zrobić coś mądrego i opartego na dobrych założeniach, zgodnie z tym, co rekomendowali artyści i o co się zwracali podczas naszego przesłuchania w Komisji Spraw Prawnych?

**Mary Lou McDonald**, w imieniu grupy GUE/NGL. – Panie przewodniczący! Sądzę, że intencją tej inicjatywy była naprawdę poprawa sytuacji socjalnej wykonawców, tak jak twierdzili komisarz McCreavy i nasz kolega poseł Brian Crowley, jednak w istocie nie udało się tego osiągnąć. Niestety nawet zmiany wprowadzone przez komisję nie idą dostatecznie daleko w kierunku ulepszenia tego wniosku. Jest to wniosek, który – jak sądzą – wynagrodzi ostatecznie artystów i w gruncie rzeczy samą branżę.

Zdumiewa mnie koncepcja wydłużenia okresu obowiązywania prawa autorskiego, czy to do 70, czy 95 lat, i to nie tylko dlatego, że jest to wątpliwe i ledwo nadążające za wiekiem technologii cyfrowej, ale także dlatego, że w dosyć wyraźny sposób jest to działanie, które przyniesie korzyść przede wszystkim interesom branżowym, nie zaś mającym trudności artystom.

Uważam, niezależnie od całej tej ciężkiej pracy i dobrej woli, że posłowie powinni odrzucić ten wniosek. Sądzę, że Komisja powinna wrócić do stołu i przedstawić właściwy wniosek, który nie tylko będzie dotyczył wspierania wykonawców i artystów, ale który naprawdę i praktycznie pozwoli to osiągnąć.

**Manuel Medina Ortega (PSE)**. – (ES) Panie przewodniczący! W przeciwieństwie do dwóch poprzednich mówców, zgadzam się z większością posłów, którzy wypowiadali się na ten temat.

Jest to dobra, a właściwie świetna dyrektywa, która ma na celu ochronę artystów wykonawców.

Kiedy mówi się o konieczności znalezienia bardziej inteligentnego sposobu zawierania umów, dyskutuje się zarzucenie koncepcji własności intelektualnej. Umowy można zawierać tylko jeżeli istnieje ustalone prawo.



Mamy już ustalone prawo na szczeblu krajowym. Komisja, pod przywództwem pana McCreevy'ego, podjęła wspianą, pozytywną inicjatywę, i uważam, że Izba powinna przyjąć porozumienie, które wypracowaliśmy w Komisji Spraw Prawnych dzięki pracy wykonanej przez sprawozdawcę, pana Crowley'a oraz poszczególnych kontrsprawozdawców, takich jak pani Gill i pan Toubon.

Uważam, że jest to wspianą dyrektywa oraz że wzmocni ona tworzenie własności intelektualnej. Ponadto dyrektywa ta zawiera szereg rekomendacji dotyczących dalszych prac, które należy wykonać.

Uważam, że przyjęcie sprawozdania przez tę Izbę – a mam nadzieję, że Rada dostosuje się do Komisji i Parlamentu – posłuży zapewnieniu tego, by w kolejnej kadencji Komisja kontynuowała te działania, przedłożyła wnioski do Parlamentu, oraz byśmy osiągnęli postęp w zakresie ochrony własności intelektualnej, co ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju naszej Unii Europejskiej jako wspianej instytucji opartej na wspólnej kulturze.

**Olle Schmidt (ALDE).** - (SV) Panie przewodniczący, panie komisarzu! Pan Crowley jest zdolnym posłem, który często wysuwa inteligentne propozycje. Tym razem, jednakże, trudno mi zrozumieć jego intencje. Komisja proponuje wydłużenie okresu ochrony nagrań muzycznych z obecnych 50 lat do 95 lat, co stanowiłoby niemalże podwojenie aktualnego okresu. Większość z nas zgadza się, że jest to okres nadmiernie długi. Kompromis, który jest obecnie rozważany, wynosi 70 lat, i to jest propozycja, która zmierza we właściwym kierunku.

Pozostaje jednak kilka kwestii. Czy wydłużenie to zwiększy różnorodność kulturową i będzie sprzyjało tworzeniu nowych kompozycji? Jaki wpływ miało przedłużenie ochrony praw autorskich w Stanach Zjednoczonych na zachodzące tam zmiany? Czy wzmocniło to artystów, czy też skorzystały na tym głównie firmy muzyczne? Czy możemy uzasadnić tak znaczące przedłużenie okresu ochrony? Czyż nie jest zbyt prostym uproszczeniem argument, że kreatywność i dążenie do kreatywności są bezpośrednio powiązane z czasem trwania ochrony? W moim przekonaniu na pytania te nie udzielono dotąd odpowiedzi.

Jako liberał wierzę w przepisy o prawach autorskich i w cel, jaki za nimi stoi, i mogę się zgodzić z kilkoma z moich kolegów posłów tutaj w tej Izbie. Ważne jest oczywiście, aby zachęcać do tworzenia nowych kompozycji oraz aby kompozytorzy mieli kontrolę nad własną pracą, w tym finansami. Nasze prawne interwencje w tej Izbie muszą być jednakże współmierne, a w tym przypadku tak nie jest.

W moim rodzinnym kraju debatuje się o kwestii dostępu do utworu przez Internet, szczególnie po spektakularnym procesie, w którym wydano wyrok w sprawie Pirate Bay. W tej chwili, kiedy prawa autorskie są przedmiotem intensywnych debat, uważam zatem, iż zrobilibyśmy błąd, przyjmując wniosek Komisji o wydłużenie okresu ochrony dla kompozycji muzycznych z 50 do 95 lat. Dlatego też, podobnie jak pani Bowles, zamierzam odrzucić ten wniosek w całości. Uważam, że Komisja powinna podjąć ponowną próbę. Panie komisarzu, proszę to przemyśleć, ponownie poddać wniosek pod obrady i przedstawić go jeszcze raz!

**Roberto Musacchio (GUE/NGL).** – (IT) Panie przewodniczący, panie i panowie! Wydaje mi się, że w obliczu poważnych zmian wpływających na sektor muzyczny i kulturalny w ogóle, Europa ryzykuje odpowiedź w postaci protekcyjnych rozwiązań i nieaktualnych planów, obiecując okruchy wykonawcom i małym firmom muzycznym, ostatecznie sprzyjając jednak interesom wielkich gwiazd, które będą miały znacznie większe możliwości zwiększenia swoich zysków.

Widzicie państwo, w obliczu wyroku sądu szwedzkiego przeciwko administratorom witryny Pirate Bay, których ukarano za namawianie użytkowników do wymieniać się materiałem muzycznym, zgoda Parlamentu na działanie tego rodzaju skonsolidowałaby negatywne i zupełnie niewłaściwe podejście do nowej dynamiki aktualnej ery technologicznej oraz zapotrzebowania całych pokoleń na kulturę, komunikację i wolność.

Ochrona wolności wypowiedzi artystów opiera się w istocie na ich relacjach ze społeczeństwem; wolność tworzenia sztuki i korzystania z niej idą ramię w ramię i mają wspólnego przeciwnika w postaci merkantylnego podporządkowania kultury, czemu służyłyby te akty prawne.

**Athanasios Pafilis (GUE/NGL).** - (EL) Panie przewodniczący! Wniosek Komisji i sprawozdanie pragną uczynić z tworzenia sztuki i kultury stworzonej przez człowieka trwałe towary. Nie są one w założeniu obliczone na ochronę muzyków.

Wydłużenie to przyniesie tylko zyski monopolistycznym twórcom, wielonarodowym firmom muzycznym, showbiznesowi i przemysłowi rozrywkowemu, które będą się dalej bogaciły na dziełach innych. Stracą

pracownicy, artyści i sam rozwój ludzkości, ponieważ pod naciskiem ze strony wielonarodowych koncernów przytłaczająca większość muzyków i wykonawców musi cedować na nich wszystkie swoje prawa w zamian za groszowe wynagrodzenie.

Wydłużenie da zyski setek milionów euro dla wielonarodowych koncernów, a muzykom zaledwie kilkadziesiąt euro rocznie. Jednocześnie duże firmy będą kontrolowały produkcję intelektualną na podstawie prawa zysków.

Wniosek Komisji, który jest popierany przez duże grupy polityczne w Parlamencie Europejskim, dowodzi natury, charakteru i interesów, których broni i zabezpiecza Unia Europejska. Aby zabezpieczyć zyskowność kapitału, zamienia wszystko na towar, od wody po sztukę, kulturę i dzieła człowieka.

**Jens Holm (GUE/NGL).** - (SV) Panie przewodniczący! Propozycja wydłużenia okresu ochrony praw autorskich do 95 lat jest przerażającym przykładem tego, w jaki sposób dużym firmom fonograficznym udało się z powodzeniem lobbować za przyjęciem propozycji, która jest w całości zgodna z ich dążeniami. Tak znaczące wydłużenie okresu ochrony uderzy jedynie w indywidualnych konsumentów i zahamuje produkcję nowej muzyki. My w grupie konfederacyjnej Europejskiej Zjednoczonej Lewicy/Nordyckiej Lewicy Zielonych zgłosiliśmy zatem poprawkę, w której zwracamy się o usunięcie wymogu ochrony obowiązującego przez 95 lat. Zwracamy się także o odrzucenie całej dyrektywy.

Prawa do piosenki „Happy Birthday” należą przypuszczalnie do północnoamerykańskiej firmy Warner. Ludzie, którzy świętują swoje urodziny publicznie, prawie nie mają odwagi śpiewać tej piosenki w niektórych miejscach w Stanach Zjednoczonych w obawie przed sankcjami i grzywnami. Jest to absurdalny przykład tego, jak źle sprawy mogą się ułożyć, gdy pozwolimy na to, aby indywidualne interesy i branża rządziły polityką. Przykład ten został zaczerpnięty z USA, gdzie okres ochrony już wynosi 95 lat. Niech nie stanie się tak w Europie. Odrzućcie wymóg 95 lat i odrzućcie całą dyrektywę!

Zastanawiam się także, czy Komisja dokonała oceny oddziaływania w zakresie tego, ile z przyszłych przychodów trafi do poszczególnych artystów, a ile faktycznie zachowają dla siebie duże korporacje.

**Manolis Mavrommatis (PPE-DE).** - (EL) Panie komisarzu! Jak słyszeliśmy podczas debaty, opinie na temat uregulowania legislacyjnego wydłużającego okres ochrony własności intelektualnej są różne.

Pragnę podkreślić raz jeszcze, że przyjęcie tej konkretnej dyrektywy nie wpłynie na konsumentów ani nie spowoduje podwyższenia ceny fonogramów. Wszyscy dążymy do wydłużenia okresu ochrony praw pokrewnych uwzględniając większą długość życia. Własność intelektualna jest chroniona przez 70 lat od śmierci autora, generując tym samym pewne przychody dla jego rodziny. Aktualna ochrona praw pokrewnych wykonawców, która obejmuje 50 lat od nagrania, jest zatem bardzo krótka. Dlatego też kompromis ustalający okres 70 lat byłby dobrym pomysłem.

Pragnę także zwrócić państwa uwagę na opracowanie dotyczące aktorów, które ma zostać przygotowane, i ewentualny projekt dyrektywy, który zostanie przedstawiony w 2010 roku. Uważam również, iż należy chronić interpretacje aktorskie, szczególnie w okresie, w którym twórczość artystyczna jest tak ważna i gdy zmiany technologiczne mogą pomóc w zabezpieczeniu dochodu dla artystów.

Na zakończenie, wyrażam nadzieję na współpracę ze strony Komisji Europejskiej w zakresie projektu nowej dyrektywy.

**Glyn Ford (PSE).** - Panie przewodniczący! Wyrażę się jasno: popieram wydłużenie ochrony praw autorskich z 50 do 70 lat. Mój problem polega na tym: kto na tym korzysta?

Z zadowoleniem przyjmuję fakt, że zgodnie z żądaniem Unii Muzycznej, muzycy sesyjni mają otrzymać 20% zysków z rozpowszechniania. Problem polega na znalezieniu równowagi między interesami wielonarodowych wytwórni płytowych a interesami artystów. Wielu z tych ludzi podpisało umowy 30 czy 40 lat temu, które dawały im one 8% kwoty uzyskiwanej przez pośrednika, przy czym firmy są odpowiedzialne za produkcję, rozpowszechnianie i ściąganie pieniędzy ze sprzedaży. Obecnie dokładnie te same wielonarodowe firmy fonograficzne otrzymają zyski rzędu milionów euro nie robiąc zupełnie nic, otrzymują przysłowiową mannę z nieba, ponieważ w nowej cyfrowej erze nie mają nic do zrobienia. W strukturze branży, którą już dawno wyparły zmiany technologiczne, wygrywa szeryf z Nottingham, a nie Robin Hood. Artyści ci powinni mieć możliwość odzyskania swojej własności, za której tworzenie byli odpowiedzialni tylko oni.

**Christofer Fjellner (PPE-DE).** - (SV) Panie przewodniczący! Postawmy jedną kwestię jasno: przedłużenie okresu ochrony praw autorskich nie spowoduje, że muzyki będzie więcej i będzie ona lepsza. Cóż powie uczciwie muzyk mający 25 lat: „nie, nie zamierzam nagrać tej płyty, ponieważ zapłacą mi za nią dopiero gdy będę miał 75 lat, a nie gdy będę miał lat 120”? Nie zachęci to nawet słabych muzyków, ponieważ to nie ich płyty sprzedają się po upływie więcej niż 50 lat od nagrania. Jest to natomiast korzystne dla dużych firm fonograficznych lub tych, którzy już dużo zarobili na swoich nagraniach. Myślę, że zatraciliśmy całkowicie poczucie proporcji.

Ktoś, kto dziś opracuje lek na raka – poza otrzymaniem nagrody Nobla w medycynie – będzie korzystał z ochrony swojego wynalazku przez nie więcej niż 20 lat, podczas gdy ktoś, kto może nagrać płytę, korzystałby z ochrony tego wynalazku czy też płyty przez lat 95. Jest to całkowicie nieproporcjonalne. Zgadzam się jednak, iż 70 lat to lepiej niż 95, jakkolwiek uważam, mimo wszystko, że najlepiej byłoby odrzucić cały projekt.

**Charlie McCreavy, Komisarz.** – Panie przewodniczący! Chciałbym sądzić, że pracując tutaj jako komisarz europejski, wiele się nauczyłem. Niektórzy być może uważają, że tak nie jest, ja jednak myślę, iż tak się właśnie stało.

Nauczyłem się jednej rzeczy: że wszystko, co dotyka obszaru własności intelektualnej, jest najeżone wszelkiego rodzaju pułapkami. W obszarze własności intelektualnej poruszano szereg kwestii w Parlamencie i w Radzie Ministrów, zarówno za mojej kadencji jako komisarza, jak i wcześniej, w czasie, gdy byłem ministrem w rządzie irlandzkim; niektóre z tych kwestii są aktualne od około 20-30 lat. Dowiedziałem się więc, że każdy aspekt tego tematu jest bardzo szeroko dyskutowany, wywołuje mnóstwo debat i polaryzuje wielu posłów do Parlamentu, państw członkowskich i różnych interesariuszy.

Dowiedziałem się więc, że niezwykle trudno jest poruszyć jakąkolwiek kwestię w tej dziedzinie i starać się uzyskać możliwe do zaakceptowania rozwiązanie. W czasie mojej kadencji tutaj jako komisarza wystąpiło wiele przypadków, kiedy to nie udało się nam wypracować porozumienia na niektórych obszarach.

Wobec tego nie dziwią mnie zupełnie głęboka i szczerota argumentów wysuwanych ze wszystkich stron w tej debacie, ponieważ każda kwestia dotycząca obszaru własności intelektualnej zawsze wywołuje tego rodzaju spory, a ludzie po przeciwnych stronach kompromisowego projektu przedłożonego przez pana Crowley'a będą po zupełnie innej stronie w innych obszarach własności intelektualnej.

Interesujące jest bardzo w tego rodzaju debacie, jak ludzie, którzy w odniesieniu do innych obszarów własności intelektualnej zajmowali jedno stanowisko, tutaj przyjmują stanowiska odmienne – jest to obszar bardzo trudny i przyjmuje szczerota osób, którzy w tej debacie uczestniczyli.

Nie ma zbytnio sensu, abym omawiał poszczególne uwagi podnoszone indywidualnie i debatował nad nimi, ponieważ roztrząsano je w nieskończoność w ramach komisji. Niewątpliwie bardzo dużo czasu poświęcili tej sprawie pan Crowley i sprawozdawcy z innych komisji. Niezwykle dużo czasu przeznaczył na to także Parlament i włożył w tę pracę wyjątkowo dużo wysiłku, a wielu asystentów i wiele osób w mojej dyirekcji generalnej pracowało szczególnie ciężko, aby uzyskać to, co uważaliśmy za możliwy do przyjęcia kompromis.

Wspomnę niemniej o kilku obszarach. Proszę pozwolić, że wyeliminuję na samym początku kilka kwestii, które odnoszą się nie tyle do tej debaty, ile do otoczki poprzedniej debaty, w wyniku której wypracowaliśmy ten wniosek.

Pragnę państwa zapewnić, że osoby, które zwróciły się do mnie o wysunięcie tutaj tej propozycji to wykonawcy – to znaczy, oni prowadzili intensywny lobbying.

Jeżeli tu, w tej Izbie i w państwach członkowskich, nie ma porozumienia, mogę także powiedzieć, że w mojej dyirekcji generalnej wyrażano różne poglądy na temat tego, jak powinniśmy pracować kiedy po raz pierwszy przystąpiłem do pracy nad tym zagadnieniem, i tam także wyrażano wiele rozmaitych punktów widzenia. Myślę, że to jest naturalne: jeżeli wywołuje to tak wiele dzielących poglądów tu i w innych państwach członkowskich, tego samego można oczekiwać w dyirekcji generalnej.

Jednak zwykli wykonawcy prowadzili wobec mnie dosyć intensywny lobbying. Owszem, wykonawcy o bardziej ugruntowanej pozycji przychodzili i udzielali swojego poparcia tej sprawie, ponieważ zwykli wykonawcy uważali, że lepiej będzie mieć za sobą także niektóre wielkie nazwiska w tym konkretnym obszarze, ale zwykli wykonawcy – muzycy sesyjni, o których większość ludzi w ogóle nie słyszała – byli tu najbardziej znaczącymi lobbystami. Moim zdaniem trzeba zauważyć, że – jak powiedział pan Heaton-Harris – 38 tysięcy muzyków sesyjnych popiera ten konkretny projekt.

Należy zatem dokonać oceny, jaka jest właściwa droga naprzód. Powiedziałbym, że większość ludzi zna nazwiska piosenkarzy, którzy wykonują ich ulubione piosenki czy nagrywają płyty, ale szczerze wątpię, czy wielu z nich wie, kto je napisał. Jednak autor piosenki ma prawo do ochrony obejmującej okres jego życia plus 70 lat.

Gdybym wymienił tu dziś wieczorem sześć spośród najbardziej popularnych melodii, wątpię, czy ktokolwiek w tej Izbie umiałby wymienić nazwiska ich autorów, ale każdy, kto zna daną płytę mógłby powiedzieć, że wykonuje ją ten a ten artysta. Autor otrzymuje ochronę przez okres jego życia plus 70, a wykonawca tylko 50 lat od daty wykonania.

Jest to nieuczciwie z każdego punktu widzenia. Niektórzy znani są z tylko z jednego przeboju, który zaśpiewali w wieku 21 czy 22 lat, a potem nikt o nich już nie słyszał, i nie zarobili na tym zbyt dużo pieniędzy. U schyłku życia, kiedy zbliżają się do siedemdziesiątki, czy też są już starsi, byłoby chyba czymś rozsądnym, gdyby mieli oni nieco dodatkowych dochodów. Można to sprowadzać do argumentów technicznych, intelektualnych i innych, ale myślę, że zwycięża argument, aby grać uczciwie.

Jak wspominał pan Crowley i inni, była to autentyczna próba podjęcia niektórych z tych kwestii – przy czym niektóre z nich są w wysokim stopniu wzajemnie sprzeczne. Zrobiliśmy wszystko, co mogliśmy, aby przedstawić projekt. Pan Crowley włożył niezwykle dużo pracy w tę sprawę, starając się wypracować porozumienia i kompromisy, i pracował nad tym długo i ciężko.

Nawiążę do niektórych tylko z poruszonych kwestii.

Pani Gill, bardzo popierająca ten projekt, za które to poparcie bardzo jej dziękuję, wspomniała o klauzuli „korzystaj lub trać”; nabiera ona mocy po upływie roku, ale przy jej wdrażaniu w państwach członkowskich państwa mogą zastosować ją po trzech lub sześciu miesiącach, jeżeli tego sobie życzą.

Pani Bowles – przy czym ani przez moment nie wątpię w jej szczerość pod tym względem – uważa, że nie powinna głosować za tym konkretnym projektem ani za projektem kompromisowym przedstawionym przez Briana Crowley’a. Wspomniała ona o kwestii kontraktów. No cóż, nie sądzę, by kwestia kontraktów powinna uniemożliwić przyjęcie tego projektu. Jest to zdecydowanie inna kwestia, która mogłaby być przedmiotem innej inicjatywy, jeżeli – i tylko jeżeli – projekt ten zostanie przyjęty.

Pani Lichtenberger wygłosiła wspaniałe wystąpienie. Chciałbym jej wskazać, że 2 tysiące euro to dla muzyka sesyjnego z pewnością nie jest drobna sumka. Fundusz, jak wspomniałem wcześniej, popiera 38 tysięcy wykonawców i myślę, że powinni oni to wiedzieć.

Pan Medina Ortega, na podstawie swojego bogatego doświadczenia jako polityk, przedstawił bardzo cenną uwagę, i zgadzam się z nim, że musimy zaproponować tutaj coś, co do czego istnieje racjonalna szansa, że zostanie przyjęte także przez Radę Ministrów. Jak wspominał, musimy przyjmować realistyczne założenia, ponieważ uwzględniając także i w tej mierze odmienne poglądy, musimy wypracować projekt – jak to uczynił pan Crowley i inni – który ma realną szansę na przyjęcie w Radzie Ministrów, przy czym kwestię tę podkreślił on również bardzo mocno.

Pan Schmidt i pan Musacchio wyrazili uwagi na temat aktualnych modeli wytwórni płytowych, my jednak nie popieramy tych obecnych modeli. Okres 70 lat jest otwarty dla wszystkich nowych modeli innowacyjnych.

Pan Holm wskazał na możliwość nałożenia grzywny na przykład za zaśpiewanie „Happy Birthday”, ale myślę, że pomylił on pojęcia. Nie chodzi tu o piosenkę: chodzi jedynie o nagranie dokonane przez określonego wykonawcę, więc pan Holm może zaśpiewać „Happy Birthday”, kiedy tylko ma na to ochotę i nie będzie mu groziła żadna kara. Chodzi tu o nagranie dokonane przez wykonawcę, a nie przez autora.

Pan Mavrommatis wyraził szereg uwag, które odnotowaliśmy, ale myślę, że 70 lat to najlepsze określenie długości życia.

Na zakończenie pragnę wyrazić moje uznanie i podziw dla sprawnego postępowania w tej kwestii przez wszystkich, którzy byli w nią zaangażowani w Parlamencie Europejskim. W efekcie wypracowano przedstawiony kompromisowy projekt, a Brian Crowley i ja uważamy, iż wyraża on naszą gotowość do ulepszenia ram prawnych dla naszej społeczności twórców. Myślę, że przyszłość pokaże, że ich ochrona jest dobrym wyborem, a większa sprawność infrastruktury zarządzania prawami dowiedzie niesłuszności twierdzenia, że lepsza ochrona prowadzi do mniejszej dynamiki kultury internetowej.

Pragnę podziękować wszystkim zaangażowanym w debatę, szczególnie sprawozdawcy Brianowi Crowley’owi, nie dlatego, że jest moim kolegą z Irlandii i długoletnim przyjacielem, ale dlatego, że włożył niezwykle dużo

pracy, starając się uczynić ten kompromis możliwym do zaakceptowania z punktu widzenia tylu sprzecznych interesów w Parlamencie, na ile to możliwe, a także działał na rzecz kompromisu, który, jak powiedział pan Medina Ortega, ma realną szansę na uzyskanie akceptacji także w Radzie Ministrów.

**Brian Crowley, sprawozdawca.** – Panie przewodniczący! Pragnę raz jeszcze podziękować koleżankom i kolegom posłom za ich udział w tej debacie. Niestety, pomimo wszystkich naszych dyskusji, propozycji, poprawek i dalszych kolejnych poprawek do poprawek, jak i zmian, które zostały dokonane, niektórzy koledzy w dalszym ciągu nie zrozumieli, w jaki sposób sytuacja się zmieniała. Muszę powiedzieć, bardzo osobiście, że uznaję punkty widzenia wszystkich i rozumiem, skąd one się biorą.

Jednakże trudno postąpić tak samo w przypadku, gdy otrzymujemy od kolegów poprawki, do których dołączony jest artykuł w „Financial Times”, gdzie stwierdza się, że powinniśmy głosować przeciwko prawom autorskim, podczas gdy u dołu artykułu napisano „prawa autorskie zastrzeżone”. Nawet „Financial Times”, który sprzeciwia się ochronie czy przedłużeniu ochrony praw autorskich, sam korzysta z tego narzędzia!

Podobnie, słyszę organizacje konsumenckie, które mówią, że niewłaściwe jest przedłużanie okresu obowiązywania praw autorskich, ponieważ ingeruje to w prawa konsumentów i wybory przez nich dokonywane – przy czym nie zdają sobie one sprawy ani nie uznają faktu, że prawo autorskie już istnieje, oraz że prawa te i ich ochrona już działają.

Podobnie, słyszę, jak koledzy wspominają, że przedłużenie to ograniczy innowację i kreatywność – ale jak ludzie mają cokolwiek tworzyć, jeżeli nie mogą chronić swoich praw? Jeżeli nie mogą chronić swoich dzieł, jak to będą czynić?

Podobnie, ludzie którzy mówią o utowarowieniu – czy „merkantylności”, jak to zostało przetłumaczone – w przemyśle nagrań, powinni się nareszcie obudzić i uświadomić sobie, co się dzieje. Tak było od niepamiętnych czasów. Zanim jeszcze w ogóle powstały nagrania muzyczne, kiedy kupowało się arkusze z zapisem nutowym, trzeba było zapłacić pewną kwotę, która wracała do twórcy tej muzyki, a ilekroć dzieło było wykonywane, miał z tego także coś i wykonawca.

Mówimy więc o uzyskaniu równowagi i oddaniu sprawiedliwości w sporze, aby zapewnić prawa tym, którzy pod względem prawnym są najsłabsi, i którzy zbliżają się do końca swojej kariery muzycznej, tak aby mogli oni uzyskać ochronę i z niej korzystać.

Ważne jest, aby ludzie uznali, że nadejście nowej technologii – którą wszyscy przyjmujemy z zadowoleniem, ponieważ jest fantastyczna – nie oznacza, że mamy prawo wziąć coś za darmo. Kiedy w przeszłości szliśmy do sklepu z płytami, braliśmy z półki płytę CD lub płytę winylową i gdybyśmy chcieli z nią wyjść bez zapłacenia, zostalibyśmy uznani za złodziei, a pobieranie plików muzycznych bez wnoszenia komuś opłaty jest temu równoważne.

Chodzi tu o wprowadzenie właściwych mechanizmów.

Pragnę podziękować Jacquesowi Toubonowi, Neenie Gill oraz wszystkim moim współpracownikom za ich pomoc i asystę, a szczególnie podziękowania kieruję do pana Mediny Ortegi za jego cenne wskazówki i porady, gdy pomagał mi rozwiązać problem po hiszpańskiej stronie.

**Przewodniczący.** – Zamykam ten punkt posiedzenia.

Głosowanie odbędzie się jutro o godz. 12 w południe.

#### **Oświadczenia pisemne (art. 142 Regulaminu)**

**Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (PSE), na piśmie.** – (PL) Niniejsze sprawozdanie ma na celu wsparcie europejskich artystów, przedłużając okres ochrony praw autorskich fonogramów z obowiązujących dotychczas 50 do 70 lat.

Dokument przewiduje też ustanowienie funduszu na rzecz muzyków sesyjnych, zasilanego ze składek od producentów – odpowiadających minimum 20% ich rocznego dochodu, uzyskanego z tytułu wydłużenia praw autorskich. Po 50 latach od opublikowania fonogramu, gdy producent nie udostępni go publicznie, wykonawca może rozwiązać umowę.

To nowe, aczkolwiek kosmetyczne zmiany w prawie autorskim, które pilnie wymaga gruntownych zmian. Prawo autorskie powstało zanim pojawił się Internet i jego rozwiązania odnoszą się do innej epoki. Teraz potrzebne jest nowatorskie podejście do tej kwestii.

Dotychczasowa legislacja, m.in. dyrektywa 2006/116/WE z 12 grudnia 2006 roku, nie wypełniła istniejącej ze względu na rozwój nowych technologii – luki prawnej. Przyjęcie przez Parlament Europejski sprawozdania B. Crowleya – pozwoli na pewną ochronę wielokulturowości, sprzyjając konkurencyjności na rynku światowym w dziedzinie przemysłu muzycznego. Parlament zwrócił się także do KE o dokonanie oceny ewentualnego zapotrzebowania na podobne wydłużenie okresu ochrony praw artystów wykonawców i producentów w sektorze audiowizualnym. Nie później niż 1 stycznia 2010 r. KE ma złożyć sprawozdanie w sprawie wyników takiej oceny Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu. Na gruntowne rozwiązania w prawie autorskim musimy jeszcze poczekać.

## 18. Plan działania na rzecz mobilności w mieście (debata)

**Przewodniczący.** – Następnym punktem posiedzenia jest sprawozdanie (A6-0199/2009) sporządzone przez pana posła Savary w imieniu Komisji Transportu i Turystyki w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście (2008/2217(INI)).

**Gilles Savary, sprawozdawca.** – (FR) Panie przewodniczący, panie komisarzu! Bardzo dziękuję. Parlament Europejski oddaje się dość bezprecedensowym ćwiczeniom stylistycznym w związku z przedmiotowym sprawozdaniem, chciałbym bowiem przypomnieć, że kwestia mobilności w mieście została po raz pierwszy poruszona przez komisarza ds. transportu, pana Jacquesa Barrota, ponad dwa lata temu, i zaowocowała opracowaniem przez Komisję Europejską zielonej księgi, a Komisja przedstawiła nam swoje konkluzje wiosną 2007 roku. Zostały one zawarte w parlamentarnym sprawozdaniu z własnej inicjatywy sporządzonym przez moją koleżkę, pana posła Racka, który jest dziś obecny w tej Izbie.

Zgodnie z europejskim systemem instytucjonalnym, następstwem zielonej księgi powinna być biała księga. W omawianym przypadku rozważane były wnioski Komisji Europejskiej w sprawie mobilności w mieście.

Dziękuję obecnemu tu panu komisarzowi Tajani za poinformowanie mnie w grudniu, że przedstawienie przez Komisję Europejską wniosku było wówczas niemożliwe z powodów politycznych. To zrozumiałe: z różnych względów niektóre państwa członkowskie mają w obliczu zbliżających się wyborów zastrzeżenia w tej kwestii, ale Parlament zdecydował się jednak podjąć wyzwanie.

Chciałbym także wyrazić uznanie dla obecnych tu dziś kolegów posłów ze wszystkich ugrupowań politycznych – zwłaszcza koordynatorów – i dla Komitetu Rozwoju Regionalnego, i podziękować im za poparcie mojego wniosku, zgodnie z którym należało wykorzystać naszą przewagę i powiedzieć, że skoro Komisja nie mogła dotąd podjąć inicjatywy, my powinniśmy to uczynić.

Nasz wniosek będzie raczej bezprecedensowy. Nie wiem, czy w tej Izbie ustanowiono już w tej kwestii precedens. Mamy zamiar przedstawić Komisji plan działania, który Komisja powinna była przedstawić nam.

Oczywiście od takiego sprawozdania z własnej inicjatyw nie należy oczekiwać jakichkolwiek wstępów natury prawnej. Przedstawiając bardzo praktyczny plan działania, z niezwykle precyzyjnymi wnioskami, Parlament, który nie jest władzą wykonawczą i nie jest rządem Unii Europejskiej – jest to rola Komisji – może liczyć jedynie na to, że zostanie wysłuchany.

Muszę mimochodem wspomnieć, że w ciągu kilku ostatnich miesięcy uzyskaliśmy przeważające poparcie wszystkich zainteresowanych przedmiotową kwestią organizacji. Obejmuje to szczególnie – zwracam się do tych kilku posłów, którzy mają w tej kwestii jeszcze pewne zastrzeżenia – władze lokalne i wszystkie organizacje reprezentujące władze lokalne, również w krajach, w których dziś pomocniczość jest wykorzystywana jako argument wyjaśniający, dlaczego ten plan nie wchodzi w grę.

Uważam więc, że władze lokalne uznały mobilność w mieście za jedno z najważniejszych wyzwań XXI wieku. Dlaczego? Ponieważ obecnie 60% Europejczyków żyje w społecznościach miejskich. W 2020 roku odsetek ten wzrośnie do 80%, a my, jako Unia Europejska, mamy podstawy prawne, aby wspólnie z państwami członkowskimi i władzami lokalnymi podjąć odpowiedzialność za politykę transportową.

Czy jako Europejczycy, zrezygnujemy z jakichkolwiek pomysłów lub inicjatyw w najbardziej skomplikowanych obszarach transportu, w których bez wątpienia pojawi się w nadchodzących latach najwięcej problemów? Uważamy, że nie, i dlatego właśnie Parlament Europejski nie chciał, żebyśmy milczeli – byśmy milczeli w kwestii mobilności w mieście. Wolał raczej, żebyśmy wykorzystali tę inicjatywę jako wezwanie do Komisji, aby w następnej kadencji potraktowała priorytetowo kwestię mobilności.

Chciałbym podziękować wszystkim koordynatorom, ponieważ pracowaliśmy w sposób bezprecedensowy. Była ta praca w dużej mierze „pod prąd”, a złożone sprawozdanie uzyskało szerokie poparcie w Komisji Transportu i Turystyki.

Chciałbym także powiedzieć, że przedmiotowe sprawozdanie jest oparte na zasadzie pomocniczości. Jest wykluczone – tak, przemawiam już zbyt długo, ale z pewnością wybaczy pan sprawozdawcy, panie przewodniczący – aby Europa rozważała podejmowanie jakichkolwiek decyzji związanych z transportem miejskim w imieniu władz lokalnych.

Sam jestem przedstawicielem wybieranym na szczeblu lokalnym i jestem osobiście zaangażowany w sprawę wolności administracji władz lokalnych, co wykazały kampanie prowadzone przeze mnie w tej Izbie, szczególnie z panem posłem Piecykiem, moim kolegą z Komisji Transportu i Turystyki. Wierzę jednak, że Europa może wspierać i poprawić jakość wymiany informacji i najlepszych praktyk. Oto kwintesencja naszych wniosków, które zostaną wkrótce przedstawione.

**Antonio Tajani, wiceprzewodniczący Komisji – (FR)** Panie przewodniczący! Po pierwsze chciałbym podziękować panu posłowi Savary’emu za jego pracę. Dziękuję mu za wykazane zaangażowania w sprawę promowania europejskiej polityki transportowej w dużych miastach. Nie jest to kwestia drugorzędna: jeśli naprawdę chcemy sprostać wyzwaniu, jakim jest transport w Europie, musimy działać w obszarze transportu miejskiego.

Dlatego też najpierw chciałbym podziękować panu posłowi Savary’emu. Powtarzam: to dzięki niemu osiągnęliśmy postęp w dziedzinie transportu miejskiego. Dzisiejsze sprawozdanie, nad którym jutro odbędzie się głosowanie, stanowi bardzo ważny komunikat; jest to komunikat, którego muszę wysłuchać i mam nadzieję, że w następnej kadencji będę miał okazję udzielić panu posłowi Savary’emu pozytywnej odpowiedzi dotyczącej jego zaangażowania. Jestem mu wdzięczny za pracę wykonaną przez niego w obszarze transportu miejskiego.

Będę teraz kontynuował w języku ojczystym.

**(IT)** Panie przewodniczący, panie i panowie! Transport miejski wyraźnie stanowi integralną część systemu transportowego Unii Europejskiej, ponieważ cały system często zaczyna się i kończy na dużych obszarach miejskich, przecinając po drodze wiele z nich. Z tego powodu ważne jest, abyśmy nie tylko postrzegali mobilność w mieście z perspektywy życia w mieście, ale także z perspektywy różnego rodzaju transportu, również transportu na duże odległości.

Zwalczanie zmian klimatycznych, ułatwianie handlu, zabezpieczanie zasobów energetycznych, reagowanie na potrzeby obywateli w obszarze mobilności, zmniejszanie problemów związanych z zatorami komunikacyjnymi i działania związane ze zmianami demograficznymi to kwestie o ogromnym znaczeniu dla polityki europejskiej, a mobilność na obszarach miejskich jest nierozdzielnie związana z powyższymi wyzwaniami.

Właśnie z tego powodu Komisja przedstawiła we wrześniu 2007 roku zieloną księgę w sprawie mobilności w mieście. Konsultacje, które nastąpiły po przyjęciu zielonej księgi wykazały, że wszyscy zgadzają się co do tego, że Unia Europejska powinna w tym obszarze odegrać istotną rolę. Kolejnym dowodem jest rezolucja dotycząca zielonej księgi w sprawie mobilności, której projekt został przygotowany pod kierownictwem pana posła Racka, a która została przyjęta w dniu 9 lipca 2008 roku.

Księga miała na celu utworzenie drogi dla planu działania na rzecz mobilności w mieście. Decyzja Parlamentu, żeby kontynuować swój własny plan działania zanim jeszcze Komisja wystąpiła ze swoimi wnioskami, jest ważnym politycznym sygnałem. Dlatego też podkreślam znaczenie pracy pana posła Savary’ego jako sprawozdawcy, ponieważ jest ona dowodem, jak duże znaczenie przywiązuje Parlament do tej sprawy, której w żadnym wypadku nie wolno nam zaniedbać.

Jak zapewne państwu wiadomo, jestem zaangażowany w sprawę mobilności w mieście i niezwłocznego przyjęcia dobrze przygotowanego planu działania. Chciałbym powtórzyć, że jest to przewidziane w planach Komisji na 2009 rok, i mam nadzieję, że plan taki zostanie jak najszybciej przyjęty. Pan poseł Savary znakomicie ujął sprawę w swoim wystąpieniu: instytucje europejskie stawiają pewien opór, ponieważ niektórzy sądzą, że taki plan działania złamałby zasadę pomocniczości. Nie sądzę, aby stanowiło to problem, zwłaszcza jeśli zauważymy łaciński źródłosłów słowa pomocniczość (*subsidiarność*) – *subsidium*, co oznacza „pomoc”: naszym zadaniem jako instytucji europejskich jest pomoc lokalnym instytucjom w bardziej efektywnym działaniu. Pomoc nie oznacza zajmowania czyjegoś miejsca, oznacza przyczynianie się do znalezienia lepszego rozwiązania problemów!

Bez wdawania się w szczegóły wniosku mogę potwierdzić, że nasz plan działania będzie się opierał na działaniach, które prowadziliśmy już od pewnego czasu, i włączy je w spójny kontekst w poszukiwaniu wizji politycznej, której nadal brakuje w europejskich działaniach na rzecz mobilności w mieście. W ten sposób wyznaczone zostaną ramy polityczne dla przyszłych interwencji w obszarach, w których działania na szczeblu Wspólnoty są uważane za użyteczne lub rzeczywiście konieczne.

Pańskie sprawozdanie z pewnością wniesie znaczny wkład w naszą wewnętrzną dyskusję, i mogę pana zapewnić, że będziemy mogli uwzględnić wiele zawartych w nim propozycji. Oczywiście istnieją aspekty i szczegóły, które wymagają dalszych wyjaśnień lub debaty. Mogę pana zapewnić, że przeanalizujemy dokładnie pańskie sugestie, wraz z zaleceniami Komitetu Regionów, z którym się pan konsultował.

Dzisiejsze głosowanie nie będzie końcem dialogu na ten temat. W miarę postępu prac Komisji będę się kontaktował z panem posłem Savary i innymi posłami przyglądającymi się uważnie sektorowi transportu, aby ten plan przyjęty przez Komisję był dokumentem wysokiej jakości i był spójny z dokumentami zatwierdzonymi przez Parlament. Na koniec pragnę powtórzyć, że nasz plan wykaże, że Komisja nie zajmuje miejsca lokalnych organów, ale chce jedynie poprawić ich pracę poprzez dzielenie się informacjami i najlepszymi praktykami, które umożliwią obywatelom lepsze życie i sprawniejsze poruszanie się w obrębie miast, poza obrębem miast i podczas przejazdu przez nie. Dlatego też dziękuję Parlamentowi za wykonaną pracę i za głosowanie nad tym planem.

**Jean Marie Beaupuy**, *sprawozdawca komisji opiniodawczej Komisji Rozwoju Regionalnego.* – (FR) Panie przewodniczący, panie komisarzu, panie pośle Savary, panie i panowie! Znajdujemy się w zgromadzeniu parlamentarnym, którego celem jest głosowanie nad tekstami, jednak przede wszystkim, panie komisarzu, celem tego zgromadzenia parlamentarnego jest, by dokumenty były wdrażane.

Dziś zauważamy, że po tym, jak pana poprzednik doskonale wykonał swoje zadanie podczas przygotowywania zielonej księgi i po tym, jak następnie zgłoszono około 400 uwag, prace niewiele posunęły się naprzód, do tego stopnia, iż jak już pan powiedział, dziwne, że w zaistniałej sytuacji Parlament Europejski zdecydował się wyrazić swoją opinię.

W istocie, natura nie znosi próżni, więc kiedy Komisja Europejska nie wykonuje swojej pracy, musi ją wykonać Parlament. Chciałbym powiedzieć, podobnie jak pan, panie komisarzu, że praca wykonana przez pana Savary'ego jest niezwykle interesująca, ponieważ w istocie dostarczył panu wszelkie materiały potrzebne do opracowania planu działania.

Nie oznacza to wcale, że Komisja i Parlament zamieniają się miejscami. Należy jednak zauważyć, że chociaż traktat lizboński ma dopiero zostać przyjęty, Parlament zdobywa już nieco większy zakres władzy.

Praca wykonana przez pana posła Savary'ego jest doskonała, ponieważ uwzględnia ponownie wnioski Komisji Rozwoju Regionalnego.

Szanując oczywiście zasadę pomocniczości, oczekujemy, że przedstawione nam zostaną pewne wytyczne, które będą użyteczne. Ich celem nie będzie ograniczanie lokalnych władz, ale wspomaganie ich. Oczekujemy, że zostaną nam przedstawione wskaźniki – nie jako ograniczenia, ale w charakterze pomocy. Jednak przede wszystkim oczekujemy, że otrzymamy zestawy elementów związanych z planowaniem podróży. Istnieją one w niektórych krajach, a w niektórych są one wręcz obowiązkowe. Ma to bezwzględnie zasadnicze znaczenie.

Chciałbym podać przykład. W intergrupie PE ds. urbanistyki i mieszkalnictwa, której mam zaszczyt przewodniczyć, od kilku lat zwracamy uwagę na rozwój miast: tereny miejskie powstałe w ciągu ostatnich dziesięciu lat na skutek rozwoju miast pokrywają trzykrotnie obszar Luksemburga. W jaki sposób wiąże się to z dzisiejszą debatą? W bezpośredni sposób, ponieważ z powodu rozwoju miast mieszkańcy miast odbywają codziennie dokładnie 20% podróży więcej, a ponad 70% mieszkańców posiada samochody.

Wszystko to oznacza, że kiedy Komisja Rozwoju Regionalnego zwraca się z prośbą o przestrzeganie nie tylko warunków zintegrowanego podejścia, ale także planów podróży, ustanawia ogólną zasadę, która, mamy nadzieję, zostanie wzięta pod uwagę w planie działania.

Kwestia ta była już poruszana w intergrupie ds. urbanistyki i mieszkalnictwa i chcielibyśmy z góry wyrazić wdzięczność za wzięcie pod uwagę zintegrowanego podejścia.

Panie komisarzu! Nie odpowiedział pan dziś na nasze pytania. Zaangażował się pan w tę kwestię bez przekonania. Był pan dość stanowczy w kwestii zasad, ale nie dał pan nam żadnych gwarancji.



Sytuacja jest poważna. Dlaczego? 400 milionów Europejczyków mieszka w miastach. Te 400 milionów osób marnuje mnóstwo czasu stojąc codziennie w korkach, co ma znaczny wpływ na ich życie. Wiemy, że korki pochłaniają 1% PKB. Mówiąc o planie naprawy – planie naprawy gospodarczej – jednocześnie pozwalamy na marnowanie miliardów euro.

Panie komisarzu! Należy bezzwłocznie podjąć działania, ponieważ plany działania na rzecz mobilności w mieście są kluczowym elementem planu naprawczego. Są one jednak także istotne w kontekście zmian klimatycznych, ponieważ, jak pan komisarz zwrócił uwagę, 40% zanieczyszczeń powstaje w miastach. Nie chciałbym także pomijać aspektów bezpieczeństwa, jako że dwa na trzy wypadki drogowe mają miejsce w miastach. Wiedząc, że jeden zgon kosztuje niemal milion euro, a jeden przypadek poważnych obrażeń więcej niż milion euro, widzimy wyraźnie koszty ekonomiczne i ludzkie, z jakimi wiąże się corocznie mobilność w mieście.

Podając te wszystkie praktyczne powody, w przededniu wyborów europejskich, pytamy pana, panie komisarzu, czy na zakończenie dzisiejszej debaty mógłby pójść pan dalej w swoich propozycjach, nie tyle składając ogólne obietnice, ale angażując się w plan działania – pański plan działania – tak, aby pańscy współobywatele byli bardziej skłonni do głosowania w dniu 7 czerwca.

**Reinhard Rack**, w imieniu grupy PPE-DE. – (DE) Panie przewodniczący! Przyłączam się do głosu sprawozdawcy, pana posła Gillesa Savary'ego, wyrażając ubolewanie z powodu nieprzedstawienia przez Komisję oryginalnego, zintegrowanego planu działania.

Istnieje wiele powodów, dla których wszyscy zainteresowani, począwszy od władz lokalnych, po Unię Europejską, próbują poprawić warunki transportowe w miastach. Wiemy, że większość osób w Europie żyje w miastach i że obecne warunki transportowe są dalekie od optymalnych. Dlatego właśnie zasadniczo istnieje porozumienie co do stworzenia zintegrowanego wniosku z inicjatywy Parlamentu w sprawie planu i sprawozdania pana posła Savary'ego. Dziękuję mu za jego zaangażowanie i za jego propozycje.

Jednocześnie chciałbym jednak jasno stwierdzić, że nie stanie się to, czego wiele osób się obawia lub uważa, że należy się obawiać. Nikt nie chce odebrać gminom i władzom lokalnym czy regionalnym prawa do określania warunków ruchu drogowego. Jako strona europejska chcielibyśmy jedynie pomóc dopilnować, aby działania były podejmowane na podstawie racjonalnych wspólnych zasad, które są za takie uznawane przez gminy, miasta lub regiony. Zasada pomocniczości nie jest zagrożona. To, co chcemy zrobić, pomoże tę zasadę chronić.

Dlatego też będziemy nadal, w interesie obywateli, próbować zapewnić, by przejeżdżając w Europie kolejne dziesięć czy dwadzieścia kilometrów, obywatel nie natykał się na strefę uspokojenia ruchu, która, jak sądzi, jest taka sama jak w jego dzielnicy, by przekonać się, że zastosowanie tam mają całkowicie inne przepisy.

Nikt nie chce narzucać władzom lokalnym opłat związanych z zatorami komunikacyjnymi, czy innych przepisów, jednak jeśli są one stosowane, powinny być stosowane w rozpoznawalnych przez obywateli ramach. Od ponad stu lat zgadzamy się w kwestii konieczności przyjęcia wspólnego podejścia do znaków drogowych. Powinno to także odnosić się do tej kwestii w przyszłości.

**Saïd El Khadraoui**, w imieniu grupy PSE. – (NL) Chciałbym zacząć od podziękowania sprawozdawcy Gillesowi Savary'emu, a także tym wszystkim, którzy przyczynili się do powstania sprawozdania w jego ostatecznej formie, za wykonaną pracę, a szczególnie sprawozdawcy za jego wytrwałość, chociaż Komisja sygnalizowała swój zamiar wycofania się, przynajmniej na razie, z planu działania, o który tak długo zabiegaliśmy.

Chciałbym poprosić Komisję o przyjęcie zaleceń, nad którymi będziemy jutro głosować, i o jak najszybsze przystąpienie do działania. Chociaż w Parlamencie, a także w Komisji i w państwach członkowskich, istnieje niewielka mniejszość, która uważa, że powinniśmy trzymać się z daleka od wszystkiego, co jest związane z miastami, oczywiste jest, że w przypadku znaczących i powszechnych problemów Europa oferuje wartość dodaną.

W sprawozdaniu zawarto kilka interesujących propozycji. Jedną z nich jest oczywiście zbieranie informacji, porównywalnych danych, które pomogą określić istniejące problemy. Inne obejmują wymianę i promowanie dobrych pomysłów, kierowanie innowacjami technologicznymi, zapewnianie interoperacyjności systemów, zachęcanie miast do opracowywania planów mobilności i podejmowanie kroków w celu osiągnięcia zrównoważonej mobilności. Te i inne przykłady wyraźnie dotyczą spraw, które powinny być organizowane na szczeblu europejskim, żeby nasze miasta nadawały się do mieszkania, były bardziej dostępne i

zrównoważone. Dlatego też liczę na to, że działając w interesie naszych obywateli Komisja podejmie tę sprawę i należycie się nią zajmie.

**Michael Cramer**, w imieniu grupy Verts/ALE. – (DE) Panie przewodniczący, panie i panowie! Ja także chciałbym podziękować sprawozdawcy.

Transport miejski odgrywa w kontekście zmian klimatycznych podstawową rolę, ponieważ jest odpowiedzialny za 70% szkodliwych emisji. Będziemy w stanie osiągnąć nasze cele ochrony klimatu jedynie wtedy, kiedy zmienimy naszą politykę transportową. Największy potencjał mają mniejsze miasta, w których 90% wszystkich podróży samochodem odbywa się na trasie krótszej niż 6 km i które w związku z tym oferują możliwość jazdy autobusem, pociągiem, rowerem lub przemieszczania się pieszo.

Bardzo cieszy nas to, że większość popiera plan zakładający udostępnianie funduszy z UE tylko tym miastom powyżej 100 000 mieszkańców, które mogą także przedstawić zrównoważony plan mobilności. Żałujemy bardzo, że nasz wniosek dotyczący wprowadzenia ograniczenia prędkości do 30 km/godz., z możliwością ustalenia przez miasta mniejszych ograniczeń na pewnych drogach, zgodnie z zasadą pomocniczości, nie uzyskał większości głosów. Byłoby to nie tylko dobre dla klimatu, ale także zmniejszyłoby liczbę wypadków drogowych. Każdego roku na drogach Europy ginie 40 000 osób; to jest o 40 000 za dużo.

**Johannes Blokland**, w imieniu grupy IND/DEM. – (NL) Chciałbym zacząć od podziękowania panu posłowi Savary'emu za naszą dobrą współpracę. Przygotował naprawdę dobre sprawozdanie w ścisłej współpracy z kontrsprawozdawcami.

Ze sprawozdania jasno wynika, że mobilność w mieście jest częścią sektora transportu, która stawia przed nami wiele wyzwań i oferuje wiele możliwości. Są to wyzwania w obszarze europejskich celów klimatycznych, opanowania zatorów komunikacyjnych, bezpieczeństwa drogowego i przyjazności dla użytkowników, a także możliwości związanych ze zrównoważonym rozwojem gospodarczym i, co jest z tym blisko powiązane, rozwojem żegluga śródlądowego.

Ponieważ sprawozdanie jest doskonale i słusznie poświęcono w nim należytą uwagę zasadzie pomocniczości, chciałbym pokrótce omówić zależność między mobilnością w mieście a żegluga śródlądowym. Zrównoważony rozwój gospodarczy w Europie, zwłaszcza w dziedzinie transportu i na obszarach miejskich, będzie w znacznej mierze zależał od wykorzystania żegluga śródlądowego. Wiele miast europejskich ma śródlądowe drogi wodne, a w konsekwencji naturalną możliwość zaspokojenia rosnących potrzeb transportowych w zrównoważony sposób. Ostatecznie wzrost znaczenia żegluga śródlądowego nie wymaga znacznych inwestycji infrastrukturalnych, nie przyczynia się do powstawania zatorów komunikacyjnych w miastach europejskich i nie zwiększa problemów środowiskowych i klimatycznych, pod warunkiem, że stosuje się „czyste” silniki i czyste paliwa. Skoro żegluga śródlądowa ma już w miastach europejskich pewien potencjał, należy go wykorzystywać i promować.

Przyszłość mobilności w miastach jest więc ściśle powiązana z przyszłością żegluga śródlądowego. Chciałbym więc poprosić Komisję Europejską o zwrócenie bacznej uwagi na żegluga śródlądową podczas przygotowywania nowego prawodawstwa w sprawie mobilności w mieście.

**Renate Sommer (PPE-DE)**. – (DE) Panie przewodniczący! Od dłuższego czasu debatujemy w UE nad transportem miejskim. Dlaczego? Nie leży to nawet w naszych kompetencjach. Przypisaliśmy sobie te kompetencje dlatego, że około 80% populacji mieszka w miastach, a z powodu zmian klimatu chcemy to teraz wziąć na siebie.

Na szczęście dzięki naszym protestom byliśmy w stanie ograniczyć ambicje Komisji Europejskiej do planu działania w sprawie mobilności w mieście. Dziękuję panu komisarzowi Tajani za jego wnikliwą uwagę. *Subsidere* oznacza raczej wspierać niż zalecać, ale oczywiście, jako Włoch, wie on lepiej ode mnie, Niemki znającej łacinę na poziomie A.

Dla mnie istotne jest przede wszystkim to, że nasze sprawozdanie, sprawozdanie Parlamentu, powinno podkreślać ściśle podporządkowanie się zasadzie pomocniczości i proporcjonalności. Działania prawodawcze na szczeblu europejskim są w przypadku ruchu ulicznego w miastach niedopuszczalne. Jesteśmy tu po to, aby proponować działania wspierające. Sensowne są działania takie, jak burza mózgów czy zachęcanie wymiany najlepszych praktyk. Nie wszyscy musimy na nowo wynajdować rowery. Nasze miasta potrzebują rozwiązań, ale mogą one zostać opracowane jedynie przez podmioty lokalne, ponieważ tylko one wiedzą, co jest potrzebne.

Gminy powinny wziąć pod uwagę wysoce zróżnicowane sytuacje, a zatem potrzebne im jest pole manewru, zwłaszcza jeśli główne ulice mają nadal żyć. Są one ważne dla atrakcyjności miasta. Istotne jest więc, żeby nie wykluczać samochodów prywatnych i skoncentrować się na logistyce w mieście. Chciałabym więc, żeby bardziej wspierano badania w zakresie logistyki w odniesieniu do handlu detalicznego w śródmieściu. Odciążyłoby to nieco miasto.

Ważne jest również, aby wziąć pod uwagę zmiany demograficzne. Nasze społeczeństwo ciągle się starzeje. Zmieniają się wymagania w zakresie mobilności i wymagania mieszkaniowe. Jeśli chcemy zmniejszyć natężenie ruchu, należy stworzyć ludziom możliwość nabywania produktów niedaleko od domu, co także stanowi wyzwanie dla handlu detalicznego. Wszystkie inne działania po prostu promują przeniesienie się na wieś.

Nie potrzeba nam centrum obserwacyjnego mobilności w mieście. Kosztowałoby mnóstwo pieniędzy i produkowałoby znaczne ilości papierów, które byłyby po prostu składane w dokumentacji w Brukseli.

**Maria Eleni Koppa (PSE).** - (EL) Panie przewodniczący! Przedmiotowe sprawozdanie w sprawie mobilności w mieście w sposób istotny przyczynia się do realnej mobilności w Europie i stanowi integralną część strategii mającej na celu osiągnięcie zrównoważonego wzrostu i celów lizbońskich.

Największe wyzwanie stanowi podjęcie innowacyjnych działań i wprowadzenie przepisów prawnych, które w znacznym stopniu poprawią jakość życia obywateli w miastach. Faktem jest, że życie codzienne obywateli Europy stało się znacznie trudniejsze w wyniku stresu spowodowanego podróżowaniem, zatorami komunikacyjnymi, hałasem i zniszczeniem środowiska. Należy więc znaleźć kompromis pomiędzy ambicjami opracowania wspólnej polityki transportowej jako prawa do mobilności i jako ważnego elementu wzrostu gospodarczego z jednej strony, a zintegrowanym podejściem, które zmniejszy zatory komunikacyjne i w znaczny sposób przyczyni się do zwalczania zmian klimatycznych z drugiej strony.

Krótko mówiąc, pozwoli to promować bardziej godziwe warunki życia. Musimy jak najszybciej rozwijać transport kombinowany i udzielać obywatelom informacji na temat wszystkich sieci transportu miejskiego, aby umożliwić im wybór.

Ja także chciałabym pogratulować sprawozdawcy tak dobrego i ważnego sprawozdania, a także poprosić Komisję Europejską, żeby nie szczędziła czasu i wysiłków na przygotowanie planu działania.

**Mieczysław Edmund Janowski (UEN).** - (PL) Panie przewodniczący! Gratuluję panu Savary podjętego tematu. Komunikacja jest bowiem problemem fundamentalnym w miastach. Zagadnienia te, zgodnie z zasadą pomocniczości, podlegają prawodawstwu krajowemu, zwłaszcza lokalnemu. Należy jednak dostrzec wagę problemu i dokonać określonej pomocy i koordynacji w skali europejskiej. Chodzi tu zarówno o promowanie dobrych doświadczeń, jak i o propagowanie rozwiązań innowacyjnych, technicznych oraz organizacyjnych.

Szczególnego wsparcia wymagają tzw. inteligentne systemy transportowe w miastach pozwalające na skuteczne zarządzanie ruchem w mieście oraz jego bezpieczeństwem. Przydatne jest tu wykorzystanie tematyki łączącej transport, informatykę i telekomunikację. Potrzebne są rozwiązania modalne wykorzystujące różne środki transportu zbiorowego i zmniejszające zatłoczenie centrów miast. Za konieczną uznaję zmianę wzorców zabudowy obszarów zurbanizowanych tak, aby komunikacja miejska była przyjazna ludziom i środowisku naturalnemu. Popieram także koncepcję stworzenia w kolejnej perspektywie specjalnego funduszu finansowego na rzecz mobilności w mieście.

Pamiętajmy co podkreślił sprawozdawca, że w miastach żyje prawie 80% mieszkańców Unii. Przez złą organizację transportu tracą oni czas. Nie marnujmy tego czasu.

**Antonio Tajani, wiceprzewodniczący Komisji.** - (IT) Panie przewodniczący, panie i panowie! W odpowiedzi mogę jeszcze raz podkreślić, że jestem zaangażowany w sprawę przedstawienia planu działania w 2009 roku.

Jestem świadomy, że większość posłów uważa tę kwestię za pilną, jednak – jak zauważył pan poseł El Khadraoui – w kilku instytucjach europejskich, nie tylko w Komisji, istnieją zastrzeżenia natury prawnej. Musimy przezwyciężyć te zastrzeżenia przekonując wątpiących, że tego rodzaju plan działania, jak powtarzam, nie złamie zasady pomocniczości. Powiem to jeszcze raz: ucząc się wiele lat łaciny, doskonale rozumiem znaczenie tego słowa, które ma pozytywny wydźwięk; oznacza ono „pomagać”.

Po debacie, która dziś miała tu miejsce, i po lekturze tekstu pana posła Savary'ego, chcielibyśmy dalej podążać tą drogą. Nie mam co do tego żadnych wątpliwości, jednak aby osiągnąć nasz cel, będziemy musieli przekonać wiele osób. Uważam, że najlepszym sposobem jest użycie mocnych argumentów natury politycznej, technicznej, ale także prawnej. Tekst przygotowany przez Parlament z pewnością będzie bardzo pomocny w rozwiewaniu wątpliwości, i jestem pewien, że uda się nam je przewyciężyć w przeciągu kilku następnych miesięcy. Komisja przedstawi więc obywatelom plan działania, w którym z pewnością uwzględniona zostanie cała wykonana w ciągu kilku ostatnich tygodni i miesięcy praca.

Dlatego też chciałbym ponownie podziękować państwu, jeszcze raz potwierdzając swoje zaangażowanie i pragnienie podążania naprzód w kierunku wyznaczonym przez mojego poprzednika, a także obranym przez Parlament Europejski. Jednocześnie zależy mi na uzyskaniu poparcia jak największej liczby osób dla tej decyzji, co podniesie skuteczność planu. Przyjęcie planu kilka tygodni wcześniej, ale bez pełnego poparcia wszystkich partii, nie jest najlepszym sposobem osiągnięcia celów, w które wszyscy wierzymy.

Niemniej jednak uważam, że dzięki tej debacie i decyzji Parlamentu udało nam się osiągnąć znaczny postęp. W związku z tym prośby wyrażane przez większość posłów – nawet w czasie debaty słychać było różne głosy dotyczące planu działania – będą, jak sądzę, mogły zostać spełnione w nadchodzących miesiącach.

### **PRZEWODNICZY: Diana WALLIS**

*Wiceprzewodnicząca*

**Gilles Savary, sprawozdawca.** – (FR) Pani przewodnicząca, panie i panowie! W związku z tą dyskusją chciałbym oczywiście, od razu uspokoić panią poseł Sommer. Powstało już wiele przepisów, które mają wpływ na władze lokalne: na przykład w sprawie przeciw *Stadtwerke*, czy w sprawach przedsiębiorstw komunalnych występujących przeciwko sobie, w sprawie obowiązków sektora publicznego w sektorze transportu, a także w sprawie dyrektyw dotyczących kontraktów publicznych.

To nie o to chodzi. Idzie raczej o pomocniczość. Nie jest to kwestia zadecydowania, że dany obszar we władaniu rady lokalnej, gmina, czy obszar miejski powinien stać się „strefą 30 km/h” czy nadania priorytetu podróżowaniu koleją. Postarałem się, żebyśmy nie powracali do tego rodzaju dyskusji.

Zadałem sobie pytanie: „Jaka może być wartość dodana Unii Europejskiej?” Odpowiedzią jest przede wszystkim nasza wola działania. Unia Europejska nie może odstawić na bok kwestii miejskiej, jeśli w tym samym miesiącu – w grudniu 2008 r. – wyznacza sobie, dzięki pani kanclerz Merkel i panu prezydentowi Sarkozy'emu, szczególnie ambitny plan dotyczący zmian klimatycznych.

Jak możemy wyznaczyć sobie cel „trzy razy dwadzieścia” w ramach planu związanego ze zmianami klimatycznymi i jednocześnie powiedzieć „Nie interesuje mnie środowisko miejskie”, skoro ma ono największy wpływ na zmiany klimatyczne?

Skoro ustaliliśmy plan związany ze zmianami klimatycznymi, na który zgodę wyraziły także rządy różnych państw, jest to kwestia spójności politycznej – europejskiej spójności politycznej. Istnieje uzasadniona potrzeba zwrócenia uwagi na środowisko miejskie, i nie możemy od tego uciec, ani w obszarze transportu, ani też w żadnym innym.

Tak, musimy umożliwić radom lokalnym podejmowanie suwerennych decyzji; są one znacznie bliżej ludzi. Możemy jednak dopilnować, aby spotykały się one ze sobą, wymieniały najlepsze praktyki i informacje.

Możemy zadbać o to, aby zachęcano je do wdrażania planów rozwoju obszarów miejskich, co nie wszystkie są w stanie zrobić.

Możemy zadbać o uwzględnienie wszystkich środków transportu: „miękkich” środków transportu, transportu publicznego, transportu wodnego, jak słusznie zauważył pan poseł Blockland, oraz transportu kolejowego.

Możemy zadbać o to, aby transport miejski stał się bardziej atrakcyjny dla użytkowników.

Takie są nasze cele i dlatego właśnie występujemy o instrumenty finansowe. Istniejący program Marco Polo wspiera transport kombinowany. Dostępne są także programy URBAN. Mamy kilka europejskich programów, które uwzględniają stosowanie zachęt. Nie są to teraz wymyślone programy; są one prowadzone od lat.

Nasz wniosek brzmi: następna perspektywa finansowa powinna być zorientowana na transport miejski, bez konieczności podnoszenia nakładów.

Na koniec chciałbym powiedzieć panu komisarzowi Tajani – pani przewodnicząca, proszę mi wybaczyć, jestem sprawozdawcą – że jeśli jutro uzyskamy znaczną większość głosów, będzie on mógł wrócić do Komisji i powiedzieć: „Uważam, że musimy coś zrobić, ponieważ mamy podstawy prawne, a Parlament nie działa sam”.

(Oklaski)

**Przewodniczący.** – Zamykam debatę.

Głosowanie odbędzie się jutro.

#### **Oświadczenia pisemne (art. 142 Regulaminu)**

**Marian-Jean Marinescu (PPE-DE), na piśmie.** – (RO) Jakość życia obywateli Europy w bezpośredni sposób zależy od tego, czy transport stanie się dogodniejszy i bardziej ekologiczny. Z tego powodu niezwykle istotne są działania mające na celu zwiększenie dostępności transportu i wspieranie interoperacyjności. Inwestycje przeznaczone na tego rodzaju prace publiczne są jednocześnie skutecznym sposobem inwestowania funduszy uwzględnianych w ramach europejskich i krajowych planów naprawczych. W tego typu podejściu najważniejsze jest skupienie się na obywatelach w ich podwójnej roli: pracowników (poprzez tworzenie nowych miejsc pracy) i beneficjentów usług transportowych, jak i na poprawie jakości środowiska.

Liczne inicjatywy i zalecenia europejskie w sprawie poprawy mobilności w mieście wymagają jednak zintegrowanego podejścia. Przestrzeganie zasady pomocniczości nie wyklucza konieczności wdrażania spójnych ram prawnych i tworzenia wspólnych ram odniesienia, uwzględniających, poza zintegrowanymi zaleceniami, obszerny zestaw dobrych praktyk.

W rezultacie władze lokalne bezpośrednio odpowiedzialne za tę sprawę będą miały możliwość współpracy ze wszystkimi zainteresowanymi zrównoważonym rozwojem transportu na szczeblu lokalnym i regionalnym.

Ja także wzywam Komisję Europejską do jak najpilniejszego przygotowania planu działania w sprawie mobilności w mieście w celu przyspieszenia spójnej integracji tego sektora jako elementu ogólnej europejskiej sieci transportowej.

**Dushana Zdravkova (PPE-DE), na piśmie.** – (BG) Istniejące technologie i środki transportu pasażerów i towarów w środowisku miejskim wyczerpały już zupełnie swoje możliwości. Mniejsze europejskie miasta są w istocie zablokowane przez ruch pojazdów. W celu poprawy jakości życia obywateli musimy przyspieszyć powstanie i wdrażanie badań naukowych i innowacji w dziedzinie mobilności w mieście. Przeznaczanie środków na rozwijanie istniejącej infrastruktury zdecydowanie nie pomoże w przezwyciężeniu narastającego kryzysu. Musimy znaleźć nowe, „inteligentne” rozwiązania obecnych i przyszłych problemów związanych z transportem miejskim. Z zadowoleniem przyjmuję propozycję opracowania nowej wersji programu CIVITAS, ponieważ uważam, że należy skupić uwagę na opracowywaniu następnej wersji technologii informacyjnej zarządzającej strumieniami ruchu.

Zintegrowane podejście do planowania przyjęte w zeszłym roku znajduje szerokie zastosowanie w przygotowywaniu planów zagospodarowania dla większych miast w Europie.

Stworzenie i sfinansowanie stałej instytucji europejskiej, która zbierałaby i szerzyła dobre praktyki w tym obszarze, a także promowała dialog pomiędzy zainteresowanymi stronami z każdego region Unii Europejskiej, będzie nowym, ważnym krokiem w kierunku wspierania zrównoważonej mobilności na obszarach miejskich.

### **19. Plan działania na rzecz inteligentnych systemów transportu – Inteligentne systemy transportowe w dziedzinie transportu drogowego i interfejsy z innymi środkami transportu (deбата)**

**Przewodnicząca.** – Następnym punktem posiedzenia jest wspólna debata nad:

- sprawozdaniem sporządzonym w imieniu Komisji Transportu i Turystyki przez panią poseł Anne E. Jensen w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216(INI)) (A6-0227/2009) oraz

- sprawozdaniem sporządzonym w imieniu Komisji Transportu i Turystyki przez panią poseł Anne E. Jensen w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy wdrażania

inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu (COM(2008)0887 - C6-0512/2008 - 2008/0263(COD)) (A6-0226/2009).

**Anne E. Jensen, sprawozdawczyni.** – (DA) Pani przewodnicząca! Nie wiem, czy potrafię mówić z takim entuzjazmem jak pan poseł Savary, ale inteligentne systemy transportowe to bardzo ekscytujący temat. Co to zatem są inteligentne systemy transportowe? Na pytanie to nie jest łatwo odpowiedzieć, bo mówimy o całej gamie różnych systemów umożliwiających bezpieczniejszy, efektywniejszy i bardziej ekologiczny transport dzięki wykorzystaniu nowoczesnej technologii informacyjnej i komunikacyjnej. ITS, bo tak w skrócie nazywa się inteligentne systemy transportowe, to termin ogólny obejmujący wiele różnych rozwiązań. Szeroka kategoria, jaką są ITS, obejmuje rozwiązania tak różne jak system eCall, który w razie wypadku automatycznie przesyła informację do centrum powiadamiania ratunkowego, systemy poboru opłat drogowych oraz szeroko już znane systemy GPS, które wielu z nas ma w samochodzie, aby pomagały nam poruszać się po nieznanym terenie.

Jednak ITS mają wiele innych, niewykorzystanych możliwości - możliwości komunikacji między pojazdami, między pojazdem a infrastrukturą drogową oraz pomiędzy pojazdem a centrum informacyjnym. Zatem jeżeli ta technologia jest taka dobra, to dlaczego nie zaczynamy po prostu korzystać z niej na większą skalę? Otóż stajemy tutaj przed problemem typu, co było najpierw, kura, czy jajko. Czy więc najpierw zainstalowane powinno być rozwiązanie technologiczne w samochodzie, które potrafi się komunikować z nadajnikiem obok drogi? Producenci samochodów są świadomi możliwości, ale nie będą w stanie namówić klientów od inwestowania w taką technologię, jeżeli najpierw nie będzie tych nadajników przy drodze. Z drugiej strony władze nie chcą inwestować w nadajniki, dopóki samochody nie będą wyposażone w sprzęt pozwalający odbierać sygnał z nich. Od czegoś trzeba zacząć i musimy dać do tego impuls.

W tym kontekście Komisja opracowała plan działania dotyczący inteligentnych systemów transportowych i przedstawiła wniosek dotyczący dyrektywy, która powinna promować korzystanie z ITS poprzez rozpoczęcie standaryzacji. Powinniśmy Komisję za to pochwalić, bo inicjatywa ta jest potrzebna. Oba sprawozdania dotyczące inteligentnych systemów transportowych, które będziemy dzisiaj omawiać, plan działania i dyrektywa są nierozdzielnie ze sobą związane. Tak być powinno, bo plan działania bez dyrektywy nie dałby nam niczego nowego. Wiele pozycji z planu działania to projekty będące już w toku. Kluczowe znaczenie ma jednak dyrektywa, bo przyspieszy ona opracowywanie w UE ważnych standardów. Z drugiej strony plan działania ma na celu wyznaczenie zakresu dyrektywy i zagwarantowanie, że wykorzystamy doświadczenia zdobyte w czasie realizacji wspólnych projektów w standaryzacji.

Przyjęcie przez europejski komitet ITS wspólnych standardów dotyczy czterech konkretnych obszarów: po pierwsze – optymalnego wykorzystania danych o drodze, ruchu i podróży; po drugie – ciągłości usług ITS w korytarzach transportowych i aglomeracjach; po trzecie – bezpieczeństwa i ochrony ruchu drogowego; a po czwarte – integracji pojazdu z infrastrukturą transportową. Ponadto zajmujemy się również bardzo ważną kwestią bezpieczeństwa danych. Nie chcemy być społeczeństwem Wielkiego Brata, więc bezpieczeństwo danych i prawa osób fizycznych muszą być od samego początku uwzględnione w standardach. Inną niezmiernie ważną sprawą jest odpowiedzialność i podział obowiązków. Jeżeli coś pójdzie nie tak, musimy mieć możliwość ustalenia, co wywołało problem: kierowca, system nawigacji satelitarnej czy technologia w pojeździe. W przeciwnym wypadku niemożliwy będzie dalszy postęp, skutkiem czego nie zdołamy zapewnić koniecznych inwestycji.

Chciałabym podziękować za ścisłą współpracę kontrsprawozdawcom z innych grup. Wystąpiły między nami pewne różnice zdań na temat zakresu, w jakim powinniśmy rozważać alternatywy wobec drogowego rodzaju transportu, ale wydaje mi się, że osiągnęliśmy równowagę pomiędzy zagwarantowaniem wykorzystania technologii ITS w transporcie drogowym i jej powiązaniem z innymi rodzajami transportu. Istnieje możliwość wykorzystania technologii informacyjnej do łatwego porównywania różnych sposobów podróży z punktu A do B i uzyskania przeglądu najszybszych, najtańszych i najbardziej ekologicznych wariantów. Chciałam szybkiego porozumienia z Radą w tym względzie, ale nie było ono możliwe. Prezydencja czeska wykonała bardzo dobrą pracę, ale mam nadzieję, że dzięki zastrzeniu przez nas zapisów wniosku Komisji, dyrektywa stanie się łatwiejsza do zaakceptowania dla Rady, ponieważ zależy nam właśnie, by przyjęty dokument był dyrektywą.

**Antonio Tajani, wiceprzewodniczący Komisji.** – (IT) Pani przewodnicząca, panie i panowie! Chciałbym podziękować Parlamentowi, a w szczególności pani poseł sprawozdawcy Jensen oraz wszystkim kontrsprawozdawcom za znakomitą pracę i entuzjastyczny odbiór wniosków przedstawionych przez Komisję.

Cieszę mnie oczywiście dokonane wybory i odnotowuję proponowane poprawki do projektu dyrektywy. Przede wszystkim cieszy mnie, że Parlament potwierdził znaczenie systemów nawigacji satelitarnej EGNOS i Galileo z punktu widzenia ich zastosowania w inteligentnych systemach transportowych (ITS). Chciałbym jednak zadać Parlamentowi pewne pytania i spróbować odpowiedzieć, dlaczego, by wspierać wdrażanie ITS, Komisja zaproponowała dyrektywę, a po drugie także dlaczego w tej dziedzinie nie wystarczą inicjatywy lokalne i krajowe.

Komisja od roku 1988 finansuje konkretne programy badawczo-rozwojowe dotyczące inteligentnych systemów transportowych, które przyniosły już bezdyskusyjnie korzystne wyniki i stały się podstawą wielu zaleceń. Te projekty badawczo-rozwojowe stały się ważną podstawą umożliwiającą postęp technologiczny, koordynowanie działań i zachęcanie do wczesnego wdrażania, na ogół w sposób fragmentaryczny.

Teraz czas już zatem przejść od zaleceń do konkretnych działań, aby uzyskać korzyści ze stosowania inteligentnych systemów transportowych, takich jak bezpieczeństwo na drogach, zmniejszenie zatorów oraz oddziaływanie sieci drogowej na środowisko. Cel ten przyświeca przedmiotowemu kluczowemu projektowi dyrektywy promującej środki mające usunąć przeszkody dla szerszego i lepiej skoordynowanego wdrażania ITS.

Chciałbym podać kilka przykładów, które pomogą wyjaśnić, dlaczego nie zawsze wystarczają dobrowolne lub lokalne strategie: obecnie przewoźnik kursujący między Barceloną a Frankfurtami wyposażony jest nie tylko w telefon komórkowy i system nawigacji samochodowej, ale także w przynajmniej trzy różne terminale elektronicznego poboru opłat obowiązujących w krajach, przez które musi przejechać lub służące unikaniu przejazdu przez obszary mieszkalne. W roku 2001 Komisja zaleciła, aby państwa członkowskie opublikowały szczegółowe informacje na temat rodzajów dróg w swojej sieci i stref ograniczonego ruchu. Niestety tylko kilka organów władz lokalnych lub krajowych zastosowało się do tego zalecenia. Ostatecznym tego rezultatem jest to, że kierowcy posiadający systemy nawigacyjne korzystają z całej sieci drogowej, a samochody ciężarowe aż nazbyt często wjeżdżają na zupełnie nieodpowiednie dla nich drogi lub niebezpieczne trasy, na przykład w pobliżu szkół lub na drogi bardzo strome.

Nowa dyrektywa pozwoli przyjąć środki konieczne do uniknięcia takich sytuacji, co ograniczy wszystkie problemy, z jakimi się spotykamy. Komisja oczekuje na porozumienie między Parlamentem a Radą w sprawie projektu dyrektywy, która stanowi kluczowe narzędzie do zrealizowania planu działania.

Będziemy ściśle współpracować zarówno z Parlamentem jak i z Radą, aby osiągnąć porozumienie w najkrótszym możliwym czasie. Mam nadzieję, że przyczyni się do tego przyszłotygodniowe, nieformalne spotkanie Rady w Litoměřicach w Czechach, którego porządek obejmuje ITS. Pani poseł Jensen została na nie zaproszona i mam nadzieję, że będzie obecna, nawet jeżeli tylko w nieformalnym charakterze. W każdym razie chodzi o to, że będziemy mogli porównać stanowiska Komisji, Parlamentu i Rady, aby spróbować przyspieszyć osiągnięcie (mam nadzieję łatwego) porozumienia, które pozwoli nam w najkrótszym możliwym czasie dać obywatelom praktyczną odpowiedź i zatwierdzić wspólny tekst.

**Giovanni Robusti**, sprawozdawca komisji opiniodawczej Komisji Rozwoju Regionalnego. – (IT) Pani przewodnicząca, panie i panowie! Interesuję się planem ITS jako sprawozdawca komisji opiniodawczej Komisji Rozwoju Regionalnego. Opinia przyjęta jednogłośnie przez naszą komisję została w dużym stopniu powielona przez Komisję Transportu i Turystyki w duchu współpracy, jaki udaje nam się osiągnąć przy długoterminowych projektach. Chciałbym podziękować wszystkim, którzy przyczynili się do tego swoją pracą i pomysłami.

Wszyscy staraliśmy się unikać autorytarnego i skomplikowanego języka, nazbyt często spotykanego w dokumentach politycznych. Staraliśmy się wyraźnie dać do zrozumienia, że nie debatowaliśmy na temat tego, ile dróg lub jakie drogi planować, ale po prostu zastanawialiśmy się, jak możemy się poruszać w sposób bardziej skoordynowany, bezpieczny, przyjazny dla ludzi i środowiska, a tym samym bardziej inteligentny, co już samo w sobie jest niemalym osiągnięciem. Próbowaliśmy przedstawić rolę technologii, bezpieczeństwa, stref peryferyjnych, dróg wodnych, a co najważniejsze, koordynacji z funduszami strukturalnymi, dzięki czemu planowane harmonogramy oraz cele będą spójne i skoordynowane. Próbowaliśmy nakreślić coraz ważniejszą rolę bezpieczeństwa i zintegrowanego zarządzania, nie tylko samym transportem, ale przede wszystkim wszystkimi przewożonymi ludźmi. Uważam, że udało nam się przedstawić spójne i przekonujące podejście.

Teraz liczę na dwie rzeczy: że Komisja nie ograniczy się jedynie do „przyjęcia do wiadomości” i że nie pójdzie w sobie tylko znanym kierunku, gdy przyjdzie czas na decyzje operacyjne; oraz że strategie operacyjne zarysowane w planie posłużą za podstawę decyzji podejmowanych przez wszystkie pozostałe podmioty

programujące pokrewne działania. Zbyt często wróżyliśmy ze szklanej kuli, widząc w niej kolejne wspaniałe plany, z których żaden nie był spójny z pozostałymi.

Szkoda by było, gdybyśmy nadal finansowali drogi, skoro zdecydowaliśmy, że na drogach powinno być mniej samochodów. Szkoda by było, gdybyśmy nadal finansowali pojazdy projektowane bez uwzględnienia łączności czy bezpieczeństwa biernego, czy też zużycia nie tylko paliwa, ale także zasobów środowiska naturalnego. I szkoda było by, gdybyśmy wspólnie zaplanowali pójście w jednym kierunku, a pieniądze i zasoby, za które odpowiadamy, zostałyby później przeznaczone na inny kierunek i wydane bez koordynacji w czasie.

**Etelka Barsi-Pataky**, w imieniu grupy PPE-DE. – (HU) Pani przewodnicząca! Europejska Partia Ludowa (Chrześcijańscy Demokraci) i Europejscy Demokraci są zdania, że technologia inteligentnego transportu jest jednym z najważniejszych filarów europejskiej polityki transportowej. Dwa lata temu, kiedy omawialiśmy tę sprawę tu w Parlamencie w ramach śródkresowego przeglądu białej księgi dotyczącej polityki transportowej, w odniesieniu do którego pełniłam rolę sprawozdawczynie, za jeden z kluczowych celów wyznaczaliśmy sobie wdrożenie inteligentnych technologii jako narzędzia, które pomoże nam poprawić efektywność na naszych drogach i jakość usług. Te inteligentne rozwiązania, które poprawią bezpieczeństwo na naszych drogach i ekologię transportu, istnieją już dzisiaj.

Jednak, aby zagwarantować wdrożenie nowych rozwiązań technologicznych, potrzebujemy tego planu działania i dyrektywy. Proponowałam w przedstawionych przepisach, abyśmy wyznaczyli minimalny poziom zaawansowania inteligentnych aplikacji, bo w ten sposób będziemy mogli zapewnić w ramach naszej sieci TEN-T przynajmniej ten minimalny poziom. Wówczas aplikacje te przyczynią się do poprawy efektywności i bezpieczeństwa. Oczywiście oczekujemy od Komisji propozycji finansowania tych inteligentnych rozwiązań, które nie zostaną wdrożone przy pomocy finansowania prywatnego. Podobnie, oczekujemy od Komisji wniosków dotyczących sposobów płynnego przystosowania ruchu drogowego wiążącego się z przekraczaniem granic zewnętrznych do inteligentnej infrastruktury Europy, którą mamy nadzieję stworzyć. W kontekście dyrektywy Komisję Europejską obdarzono niezwykle dużym zaufaniem, ponieważ dyrektywa ta jest dyrektywą ramową. Dlatego ważne jest uczestnictwo Parlamentu - w ramach procedur komitologii - w opracowywaniu rozporządzeń wykonawczych.

Pani przewodnicząca! Głosowaliśmy dzisiaj w sprawie przeglądu zielonej księgi na temat przyszłości polityki TEN-T. Możemy być pewni, że inteligentny transport stanowi przyszłość sieci TEN-T Europy. Dziękuję bardzo.

**Silvia-Adriana Țicău**, w imieniu grupy PSE. – (RO) Pani przewodnicząca, panie komisarzu, panie i panowie! Chciałabym na początek pogratulować pani poseł Jensen jakości pracy, którą wykonała, oraz jej dwóch sprawozdań.

Inteligentne systemy transportowe to zaawansowane aplikacje, które mają na celu świadczenie innowacyjnych usług w zakresie środków transportu i zarządzania ruchem drogowym oraz zapewnienie różnym użytkownikom lepszej informacji, a także umożliwienie im bezpieczniejszego, lepiej skoordynowanego i „inteligentniejszego” korzystania z sieci transportowych. Jednak uważam, że ważne jest, by inteligentne systemy transportowe rozpatrywać w kontekście wszystkich rodzajów transportu, a nie tylko transportu miejskiego. Z tego właśnie względu przedstawiłam poprawki. Ponadto transport miejski i mobilność miejska zdecydowanie stanowią część rozwoju miasta. Dlatego też cieszę się, że w Izbie jest obecny nasz kolega z Komisji Rozwoju Regionalnego. Moim zdaniem ważne jest, że korzystanie z inteligentnych systemów transportowych może skutecznie przyczynić się do zmniejszenia zużycia paliwa, a przez to pośrednio do poprawy jakości powietrza w miastach i płynności ruchu ulicznego.

Myszę, że ważne jest zapewnianie informacji pasażerom, ochrona danych osobowych oraz oczywiście zagwarantowanie anonimowości danych, aby można było chronić użytkowników. Na koniec, co nie mniej ważne, uważam, że stanowi to krok naprzód, ale w tym sektorze potrzebne będą poważne inwestycje.

**Sepp Kusstatscher**, w imieniu grupy Verts/ALE. – (DE) Pani przewodnicząca! Zasadniczo trzeba się zgodzić z ogólnym celem dyrektywy. Lepsze systemy informacyjne dla podróżnych i operatorów infrastruktury drogowej, na przykład służące zmniejszeniu liczby wypadków drogowych, obniżeniu kosztów i poprawieniu efektywności transportu, są niewątpliwie dobrym pomysłem, podobnie jak rozwiązanie służące gromadzeniu danych środowiskowych. Mam jednak trzy główne obawy.

Po pierwsze, wiara w tak zwaną inteligentną technologię często kusi ludzi do przerzucenia odpowiedzialności na maszyny i urządzenia.



Po drugie, występuje coraz poważniejsze zagrożenie, że wszystkie gromadzone dane mogą być wykorzystywane w niewłaściwym celu. Zagrożenie dla prywatności ludzi ciągle rośnie.

Po trzecie, dyrektywa jest nadmiernie zorientowana na samochody. Interoperacyjność z innymi systemami transportu, na przykład z transportem publicznym, byłaby o wiele ważniejsza niż ta wymyślna zabawa w kotka i myszkę, którą próbuje z nami prowadzić przemysł.

**Dieter-Lebrecht Koch (PPE-DE).** - (DE) Pani przewodnicząca! Bezwarunkowo popieram cel Komisji, jakim jest stworzenie ram prawnych dla skoordynowanego wprowadzenia i wykorzystania inteligentnych systemów transportowych w sferze transportu drogowego. Jak pilna jest to sprawa, przypomina mi prawie codziennie moja osobista, wieloletnia walka o masowe wprowadzenie eCall, czyli elektronicznego systemu automatycznie dzwoniącego na numer alarmowy, a przecież inteligentne systemy transportowe potrafią zrobić o wiele więcej. Przyczyniają się one do osiągnięcia zrównoważenia ekologicznego, poprawy efektywności i bezpieczeństwa oraz wolnej od dyskryminacji konkurencyjności w drogowym ruchu pasażerskim i towarowym. Służą one również współmodalności, między innymi dzięki opracowaniu interfejsów z innymi rodzajami transportu, takimi jak kolejowy, wodny i drogowy, w których już dawno zaczęto wdrażać inteligentne systemy transportowe.

Wszystkiego tego nie mogą osiągnąć same państwa członkowskie - można to osiągnąć tylko na szczerej Wspólnocie. Inteligentne systemy transportowe oparte na ogólnounijnych, obowiązkowych, minimalnych standardach i specyfikacjach podstawowych poprawiają warunki innowacyjności i zapewniają bezpieczeństwo planowania, szczególnie małym i średnim przedsiębiorstwom. W szczególności cieszy mnie planowana otwarta, zintegrowana z pojazdem platforma dla usług inteligentnego systemu transportowego.

Plan działania nareszcie zawiera harmonogram wdrażania poszczególnych systemów: a) służących bezpieczeństwu w transporcie drogowym, takich jak ESP i eCall, b) służących ciągłości w zarządzaniu ruchem drogowym; na przykład informacje o opłatach za wjazd do centrum miasta lub zarządzanie parkingami zmniejszając liczbę samochodów krążących w poszukiwaniu miejsca postojowego, c) pozwalających na korzystanie z danych o drodze, ruchu i podróżach w czasie rzeczywistym, co będzie korzystne zarówno dla zawodowych kierowców samochodów ciężarowych, jak i dla każdego innego użytkownika dróg.

Dyrektywa ustanawia szczegółowe wymagania dotyczące obowiązkowego i skoordynowanego wprowadzenia standardowych inteligentnych systemów transportowych w całej UE oraz ich stosowania w państwach członkowskich. Przewiduje się w niej również ochronę danych osobowych. Należy jednak pamiętać, że wprowadzenie inteligentnych systemów transportowych będzie bardzo kosztowne, ponieważ trzeba będzie zainstalować konieczne technologie informacyjne i komunikacyjne w infrastrukturze oraz pojazdach. Nadal za mało wiemy na temat tego, czy potencjalni użytkownicy mają chęć i możliwość za to zapłacić.

**Gilles Savary (PSE).** - (FR) Pani przewodnicząca! Po pierwsze chcę podziękować pani posłowi Jensen za jej konsekwentnie znakomitą pracę oraz wielką otwartość na wszelkie wyrażane opinie, które bacznie uwzględnia.

Na początek chciałbym powiedzieć, że za inteligentnymi systemami transportowymi kryją się fundusze europejskie, więc jestem trochę zaskoczony, że w praktyce wszystkie one zostały przeznaczone na samochody.

Uważam, że samochody mają oczywiście dobre strony, a sektor motoryzacyjny jest w Europie niezmiernie silną gałęzią gospodarki. Jednak uważam, że powinniśmy przydać nieco inteligencji wszystkim rodzajom transportu.

Nie pomijam istnienia ERTMS dla kolei, SESAR i GALILEO, ale moim zdaniem brakuje nam zorientowanego na użytkownika podejścia do informacji dla podróżnych; do dostępności dla osób niepełnosprawnych ruchowo i możliwości przystosowania obecnych pojazdów miejskich; do wprowadzenia energooszczędnego pojazdu miejskiego; do bezpieczeństwa w dziedzinie transportu, w szczególności transportu publicznego, co jest bardzo ważnym zagadnieniem; do informacji dla użytkowników i do biletów, a w wielu z tych obszarów konieczny jest duży postęp.

Dlatego uważam, że w nadchodzących latach środki finansowe powinny zostać zdywersyfikowane. W szczególności chciałbym, aby zwrócono uwagę na ochronę danych osobowych. Musimy zapobiec przeniesieniu się do roku 1984 według Orwella, do czego mogą doprowadzić nasze próby urzeczywistnienia fantastycznej koncepcji całkowitego zastąpienia ludzi maszynami. Widzieliśmy, co stało się zeszłej zimy na rzece Hudson - gdyby nie pilot, to niewątpliwie żaden mechanizm nie potrafiłby wyprowadzić samolotu z

opresji. Podsumowując, uważam, że trzeba priorytetowo potraktować również inne rodzaje transportu, oprócz samochodowego.

Niezależnie od powyższych zastrzeżeń popieram przedstawione sprawozdanie.

**Zita Gurmai (PSE).** – (HU) Pani przewodnicząca, panie komisarzu, panie i panowie! Wprowadzenie inteligentnych systemów transportowych przyniesie wiele oczywistych korzyści. Poprawi bezpieczeństwo i efektywność transportu w Europie, jednocześnie służąc ochronie środowiska i efektywności energetycznej. Powinniśmy również uznać plan działania Komisji i wyraźnie określony termin. Moim zdaniem jest też ważne, aby po wdrożeniu tych systemów przestrzegane były również zasady dotyczące kompatybilności, spójności i regulacji. Jeżeli chodzi o konsumentów, to poza przystępnych cen, muszą mieć oni również możliwość dokonania swobodnego wyboru, a ponadto trzeba wprowadzić odpowiednie prawodawstwo wykluczające możliwość niedozwolonego wykorzystania danych osób fizycznych. Trzeba wdrożyć logiczny, zaawansowany, inteligentny system, który można by dalej rozwijać i który pozwalałby na efektywne wdrażanie nowych osiągnięć technicznych. Jest w interesie nas wszystkich, aby to stało się faktem. Jednocześnie dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego jest również szczególnie ważne, abyśmy nie przerwali działań. Chciałabym podziękować pani poseł sprawozdawcy za jej pracę.

**Den Dover (PPE-DE).** - Pani przewodnicząca! Zabieram głos jako inżynier budownictwa lądowego, którego syn ma firmę zajmującą się badaniami transportu w całej Wielkiej Brytanii.

To jest szczególnie ważna sprawa, ponieważ jako Europejczycy możemy dopilnować, aby najnowsza technologia przyczyniła się do użyteczności i efektywności wszelkich form transportu drogowego. A przecież w tym obszarze z roku na rok obserwujemy duży wzrost. Nawet w czasach recesji prognozujemy, że do roku 2020 ruch towarowy zwiększy się o około 55%, a ruch samochodów osobowych o około 35%, w związku z czym wzrośnie też zużycie energii.

Jako wybrani posłowie jakże często podróżujemy po swoich okręgach wyborczych i utykamy w korkach i jakże często musimy dzwonić, aby ustalić, jaka sytuacja panuje na drogach przed nami. Potrzebujemy więcej danych w pojeździe, abyśmy sami mogli sobie efektywniej i sprawniej pomagać w takich sytuacjach.

Życzę pani poseł Jensen i panu komisarzowi wiele sukcesów.

**Antonio Tajani, wiceprzewodniczący Komisji.** – (IT) Pani przewodnicząca, szanowni posłowie! Moim zdaniem powinniśmy spoglądać w przyszłość z optymizmem, bo jeżeli chodzi o zatwierdzenia dyrektywy, to moim zdaniem oprócz ścisłej współpracy ze strony prezydencji czeskiej, istnieje również wola osiągnięcia pozytywnego porozumienia między Komisją, Parlamentem i Radą ze strony prezydencji szwedzkiej. Napawa mnie to nadzieją i myślę, że być może nawet zachęci to Parlament, aby zagłosował jutro za przyjęciem omawianych tekstów.

Chciałbym odpowiedzieć na niektóre z wyrażonych uwag i uspokoić panią poseł Țicău co do naszych celów: zaczynamy od planu działania i dyrektywy, która traktuje system transportowy ogólnie, a następnie z tej perspektywy analizujemy wymiar miejski i na nim się koncentrujemy. Musimy jednak najpierw rozważyć sprawy ogólne, aby potem przejść do szczegółowych.

Chciałbym również odpowiedzieć panu posłowi Kusstatterowi na temat sektora drogowego i innych systemów transportowych. Obecnie nie ma spójnych europejskich ram dla wdrożenia i stosowania inteligentnych systemów transportowych (ITS) w sektorze drogowym, a jak wspominał pan poseł Savary, stworzono konkretne plany dla innych rodzajów transportu: SESAR - systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji, RIS – systemu dla transportu rzeczno-godzinowego i VTMS dla morskiego, nie zapominając o systemie RTSM dla transportu kolejowego. Plan działania na rzecz ITS dotyczy zatem głównie sektora drogowego, ale uwzględnia również konkretne działania i inicjatywy, których celem jest zagwarantowanie i poprawa wzajemnej łączności transportu drogowego z innymi rodzajami transportu za pośrednictwem odpowiednich interfejsów.

Zależało mi na tym, aby udowodnić, również panu posłowi Savary'emu, że plan działania na rzecz ITS uwzględnia środki dotyczące nie tylko starszych kierowców, ale również użytkowników dróg określanych jako „zagrożeni”, czyli rowerzystów i pieszych. Znalazły się one, podobnie jak i inne, na liście środków, które mogą zostać przyjęte przez komisję ds. inteligentnych systemów transportowych, o której mowa w dyrektywie. W szczególności dotyczą one wykorzystania ITS w służbie bezpieczeństwa użytkowników, czego przykładem są inteligentne znaki dla osób niedowidzących.

W związku z powyższym przy pomocy dyrektywy możemy wprowadzić pewne przepisy, ale problem polega również na tym, że inteligentni muszą być kierowcy. Nie wystarczy posiadać inteligentne systemy. Musimy także dopilnować, aby ten, kto zasiada za kierownicą samochodu osobowego lub ciężarowego, albo wsiada na motocykl czy rower, używał swojej inteligencji. Niestety tego nie da się uregulować dyrektywą, rozporządzeniem czy planem działania. Musimy po prostu zastosować rozsądne przepisy, które skłonią obywateli Europy do posługiwania się inteligencją i powstrzymywania się od spożywania alkoholu lub narkotyków, kiedy wyjeżdżają na drogę.

**Anne E. Jensen, sprawozdawczyni.** – (DA) Pani przewodnicząca! Myślę, że pan komisarz Tajani trafił w sedno, bo dokładnie o to w tym wszystkim chodzi. Musimy skłonić kierowców do większej roztropności. Omówiliśmy ten problem szeroko, a pan poseł Kusstatscher również wspominał przy wielu okazjach, że zamiast pozwalać, by systemy te uśpiły naszą inteligencję, musimy dopilnować, aby rzeczywiście zapewniły nam lepsze informacje i pozwoliły postępować mądrzej. To bardzo ważne. Uważam też, że powinniśmy pamiętać przykład ciężarówki jeżdżącej po całej Europie - obecnie kierowcy samochodów ciężarowych narzekają, że już niedługo nie będą nic widzieć przez przednią szybę z powodu tych wszystkich gadżetów, które muszą posiadać do komunikacji z systemami poboru opłat drogowych oraz innymi systemami informatycznymi. Potrzebna jest nam wspólna platforma, aby wszelkie dane przesyłane do komputera były przekazywane kierowcy ciężarówki w jego własnym języku. Takie możliwości już istnieją. Tak naprawdę mamy ogromną liczbę sensownych możliwości.

Poświęciliśmy również trochę czasu na omówienie wysokości środków, jakie mają zostać na to przeznaczone. Rozumiemy, że jest to około 300 mln euro, z czego duża część zostanie wydana na EasyWay, przede wszystkim przez Komisję. Wspomnę może, że w moim kraju, czyli w Danii, właśnie przyjęliśmy plan przeznaczenia 40 mln euro na ITS w ciągu najbliższych pięciu lat. Czterdzieści milionów euro to bardzo dużo na tak mały, pięciomilionowy kraj, ale faktycznie pozwoli nam to osiągnąć dosyć duży postęp. Dlatego myślę, że jeżeli przyjrzymy się wysiłkom różnych państw członkowskich, kwestia ta wydaje się być perspektywiczna. Właśnie to jest nam potrzebne, aby ruszyć z miejsca i mam nadzieję, że temat ten zostanie uwzględniony w porządku obrad ministrów transportu, kiedy spotkamy się 29 dnia bieżącego miesiąca.

Na zakończenie chciałabym powiedzieć parę słów o poprawkach: mamy znaczące poparcie dla przedmiotowego wniosku dotyczącego dyrektywy i tylko cztery nierozpatrzone poprawki do sprawozdania, które zostały na dzień jutrzejszy. Osobiście popieram poprawkę nr 57 zaproponowaną przez Grupę Socjalistyczną i poprawkę nr 59 zaproponowaną przez Zielonych, ale sprzeciwiam się poprawkom nr 58 i 60. Uważam, że tak mała liczba poprawek świadczy o tym, jak bardzo Parlament popiera tę sprawę. Zatem panie komisarzu Tajani, ruszył pan z miejsca z mocnym mandatem do negocjacji.

**Przewodnicząca.** – Zamykam debatę.

Głosowanie odbędzie się jutro.

#### **Oświadczenia pisemne (art. 142 Regulaminu)**

**Mieczysław Edmund Janowski (UEN), na piśmie.** – (PL) Współczesne czasy wymagają szybkiego dostosowywania transportu do lawinowo narastających zadań i oczekiwań społecznych. Uznaję zatem za niezwykle pożyteczne wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS). Zwróćmy uwagę na to, że stan obecny w dziedzinie komunikacji drogowej jest bardzo niepokojący. Ilustrują to chociażby takie liczby, jak:

- liczba ofiar śmiertelnych na drogach UE - ok. 43 tys. w 2006 r., w tym ok. 5500 w Polsce;
- koszty zatorów drogowych w państwach UE w skali roku - ok. 1% PKB;
- emisja CO<sub>2</sub> powodowana przez transport drogowy - ok. 70% globalnej.

Potrzebne są więc:

optymalne wykorzystanie danych dotyczących europejskich dróg, natężenia ruchu drogowego;

zapewnienie ciągłości i wiarygodności ITS w odniesieniu do europejskich korytarzy transportowych oraz aglomeracji miejskich;

szerokie wykorzystanie w dużych miastach telematyki, będącej połączeniem zagadnień transportu, informatyki i telekomunikacji;

szybkie i zharmonizowane wdrożenie aplikacji wspomagających bezpieczeństwo ruchu drogowego, takich jak: eCall, ADAS i inne;

lepsza integracja infrastruktury transportowej z pojazdami oraz między pojazdami;

zapewnienie ochrony danych osobowych użytkowników systemu;

koordynacja ogólnoeuropejska z uwzględnieniem doświadczeń i dobrych praktyk z krajów przodujących.

Postaramy się zatem wdrożyć ITS w całej Unii w odniesieniu do wszystkich środków transportu oraz wszystkich pasażerów, z uwzględnieniem zarówno transportu publicznego, jak i prywatnego.

## 20. Program Marco Polo II (debata)

**Przewodnicząca.** – Następnym punktem porządku dziennego jest sprawozdanie sporządzone w imieniu Komisji Transportu i Turystyki przez pana posła Ulricha Stockmanna w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1692/2006 ustanawiające drugi program „Marco Polo” dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko („Marco Polo II”)(COM(2008)0847 - C6-0482/2008 - 2008/0239(COD)) (A6-0217/2009).

**Ulrich Stockmann, sprawozdawca.** – (DE) Pani przewodnicząca, panie komisarzu! Przeniesienie transportu towarów z dróg na kolej i żeglugę śródlądową lub żeglugę morską bliskiego zasięgu jest od dziesiętek lat nieodłącznym tematem naszych debat dotyczących transportu. Obecnie, w kontekście dyskusji o zmianach klimatu problem ten oczywiście nabrał nowego znaczenia.

W międzyczasie zdołaliśmy doprowadzić do przeniesienia transportu przy pomocy różnych podejść i instrumentów politycznych. Jednak, jeżeli przyjrzeć się tej sprawie uważniej, to ruch drogowy jest w praktyce bardzo trudno zastąpić i osiągnięto to jedynie w bardzo rzadkich przypadkach.

Pierwszą tego przyczyną jest to, że połączenia między różnymi rodzajami transportu nadal nie są wystarczająco zharmonizowane; drugą to, że kolej i żegluga śródlądowa nadal nie mają wystarczająco ugruntowanej pozycji jako europejscy usługodawcy, a trzecią to, że ekologiczne formy transportu zasadniczo nie mogą zapewnić przewozu „od drzwi do drzwi”.

Wszystkie te trudności spotęgował jeszcze w czasie obecnej recesji gwałtowny spadek cen drogowego transportu towarów. Te wszystkie problemy miały również wpływ na „Marco Polo II”. Dlatego właśnie my, politycy odpowiedzialni za transport, pilnie poszukujemy rozwiązania, bo bardzo wiele nam obecnie brakuje do osiągnięcia zdefiniowanego przez nas celu „Marco Polo”, którym jest przeniesienie 60% przewidywanego wzrostu transportu towarów z dróg na inne środki transportu. Musimy zatem zmienić kierunek przed końcem tej kadencji parlamentarnej i udało nam się w związku z tym znaleźć bardzo rozsądny kompromis.

Co ma się wydarzyć? Po pierwsze, jeszcze zanim zaproponowano przedmiotowe rozporządzenie, Komisja poleciła agencji przejęcie administracji programu i uproszczenie procedury administracyjnej. Ma to sens. Ustaliliśmy i wspólnie wynegocjowaliśmy cały szereg zagadnień składających się na kompromis, które uatrakcyjnią program. Po pierwsze, próg dla autostrad morskich obniżono z 250 do 200 milionów tonokilometrów rocznie. Po drugie, próg dla projektów zastąpienia ruchu drogowego zmniejszono z 80 do 60 milionów tonokilometrów, tak jak i próg dla projektów w żegludze śródlądowej, w odniesieniu do których Parlament preforsował redukcję z 17 do 13 milionów tonokilometrów. Zwiększyliśmy również dopuszczalny poziom finansowania dodatkowej infrastruktury z 10 do 20%. Ma to sens. Wreszcie z powodzeniem argumentowaliśmy również, że kryzysy gospodarcze takie, jaki przeżywamy obecnie, mogą teraz także stanowić podstawę do przedłużenia okresu obowiązywania umów.

Znacznie poprawiliśmy więc atrakcyjność programu. Osiągnięty kompromis stał się możliwy również dzięki konsensusowi między posłami, którzy odłożyli na bok uzasadnione względy i debatę w kwestiach zasadniczych, aby doprowadzić do szybkiego ponownego uruchomienia programu. Dlatego zanim Komisja przedstawi wniosek dotyczący „Marco Polo III”, naprawdę potrzebna jest nam ogólna debata, abyśmy mogli ponownie poruszyć wszystkie te sprawy, konieczne do ustalenia naszego przyszłego kierunku. Ponadto chcemy oczywiście wiedzieć, jakie skutki przyniesie wprowadzona obecnie korekta. To właśnie będzie przedmiotem głosowania i mam nadzieję, że uzyskam jutro państwa poparcie.

**Antonio Tajani**, wiceprzewodniczący Komisji. – (IT) Pani przewodnicząca, szanowni państwo posłowie! Chciałbym podziękować panu posłowi Stockmannowi za wykonaną przez niego pracę. Od roku 2003 program „Marco Polo” ma na celu stworzenie bardziej zrównoważonego systemu transportowego w Europie poprzez przeniesienie znaczącej części rocznego przyrostu drogowego transportu towarów na inne, bardziej ekologiczne rodzaje transportu, takie jak żegluga śródlądowa, transport kolejowy i żegluga morska bliskiego zasięgu. Pierwszy program „Marco Polo”, którego celem było przeniesienie 48 miliardów tonokilometrów z dróg na inne rodzaje transportu w ciągu czterech lat, zakończył się w roku 2006, chociaż zewnętrzna ocena dowiodła, że osiągnięto jedynie 64% tej ilości.

Doświadczenie zdobyte w trakcie realizacji drugiego programu „Marco Polo” dowodzi niestety, że nie staje się on bardziej efektywny i że Europa nie wykorzystuje w pełni tego ważnego narzędzia do tworzenia lepiej dopasowanego do zmian na rynku systemu transportowego. W zeszłym roku wysłałem serię pism do wszystkich unijnych ministrów transportu, zachęcając ich do korzystania z „Marco Polo”.

Moim zdaniem - podzielanym najwyraźniej przez Parlament - przyszedł czas na wprowadzenie zmian do rozporządzenia, na modyfikację zasad dostępu do tego projektu czy programu, który musi zapewniać fundusze, z których obecnie nie zawsze się korzysta. Zdecydowanie zmierzamy we właściwym kierunku, bo próbujemy pomóc małym i średnim przedsiębiorstwom korzystać ze wspólnotowego projektu. MŚP jak dotąd napotykały na wiele trudności w dostępie do środków z programu „Marco Polo”.

Nasze dzisiejsze przesłanie kierujemy nie tylko do tych, którzy korzystają z „Marco Polo”. Uważam, że jest to wezwanie do wprowadzenia zmian do wielu europejskich przepisów, ponieważ to samo dotyczy innych sektorów i krajowych przepisów związanych z funduszami europejskimi - nie zawsze są one napisane w sposób ułatwiający dostęp do europejskich funduszy. Jest to bardzo poważny problem we wszystkich państwach członkowskich, a chcę ponownie podkreślić, że dotyczy on nie tylko naszych przepisów, ale również przepisów krajowych związanych z funduszami europejskimi.

Uważam zatem, że dzisiaj nie tylko pracujemy nad programem „Marco Polo”, ale występujemy z przesłaniem dotyczącym tworzenia dobrego prawa na rzecz obywateli i upraszczania dostępu do wspólnotowych projektów. Dlatego też myślę, że praca pana posła Stockmanna zasługuje oczywiście na poparcie i należy przyjąć zaproponowany tekst, aby Parlament - powtarzam to raz jeszcze - mógł jutro wysłać pozytywne przesłanie do całej Unii Europejskiej.

Pozwólcie państwo, że powiem to jeszcze raz - to nie jest sprawa dotycząca tylko „Marco Polo”, to jest sprawa o wiele szersza. Uważam, że zaczynając od „Marco Polo”, przysłużymy się innym sektorom, które są szczególnie świadome korzystania z funduszy wspólnotowych i uczestniczenia w różnych programach, jakie Komisja oferuje 27 państwom UE i ich przedsiębiorstwom.

**Anne E. Jensen**, sprawozdawca komisji opiniodawczej Komisji Budżetowej. – (DA) Pani przewodnicząca! Kiedy Komisja Budżetowa postanowiła wydać oświadczenie dotyczące programu „Marco Polo”, zrobiła to z powodu trudności z dopilnowaniem, by finansowanie było wykorzystywane w ustalonym celu. Dlatego oczywiście cieszą nas podejmowane teraz działania. Komisji należy się za to pochwala. Próbujemy uprościć administrację i uściślić zasady, aby łatwiej było wydatkować środki na ustalony cel. Naszą reakcją jako Komisji Budżetowej było również uzgodnienie, że jeżeli nie uda nam się poprawić wdrożenia programu, jeżeli nie uda nam się zapewnić wydatkowania środków na ustalony cel, to będziemy musieli przemyśleć na nowo, czy na program „Marco Polo” należy przeznaczać tak duże kwoty, czy może należało by część z nich przesunąć do innych programów, w ramach których mogą one zostać lepiej wykorzystane. Oczywiście musimy przeprowadzić przegląd śródkresowy budżetu po wyborach w roku 2010, a jedną ze spraw do załatwienia będzie wówczas ocena tego, które programy działają, a które nie. Jeżeli w pewnych obszarach dostrzeżemy pilniejsze potrzeby, to oczywiście przesuniemy tam pieniądze z projektów, w których mogą one nie zostać wykorzystane, aby nie zostały po prostu zmarnowane jako dotacja.

**Dieter-Lebrecht Koch**, w imieniu grupy PPE-DE. – (DE) Pani przewodnicząca! Jutro na sesji plenarnej odbędzie się głosowanie w sprawie programu „Marco Polo II”, który ma na celu zmniejszenie oddziaływania transportu towarowego na środowisko. „Marco Polo II” zapewnia lepsze bezpieczeństwo planowania, ponieważ jego harmonogram obejmuje okres aż do dnia 31 grudnia 2013 r. Jego budżet wynosi 450 mln euro. Progi kwalifikowalności dla proponowanych projektów mają zostać obniżone w stosunku do „Marco Polo I” i będą odpowiadały możliwościom małych i średnich przedsiębiorstw. Za to jestem szczególnie wdzięczny panu posłowi sprawozdawcy. W świetle obecnej sytuacji finansowej wielu małych i średnich przedsiębiorstw stanowi to politykę bardzo przyjazną dla obywateli, którą mogą bezwarunkowo poprzeć.

Program polega na przeniesieniu ruchu drogowego i zmniejszeniu przeciążenia transportu drogowego. Poprawi on również współmodalność i tym samym przyczyni się do powstania efektywnego i zrównoważonego systemu transportu. Dzięki oddaniu głosu za, co zalecam w jutrzejszym głosowaniu, procedura legislacyjna zostanie zakończona w pierwszym czytaniu.

**Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk**, w imieniu grupy UEN. – (PL) Pani przewodnicząca! Panie komisarzu! Zabierając głos w tej debacie w imieniu grupy UEN chcę zwrócić uwagę na następujące kwestie:

Mimo szczytnych celów, takich jak: zmniejszenie przeciążeń w ruchu drogowym, zmniejszenie oddziaływania transportu drogowego na środowisko naturalne, preferowanie w transporcie towarów żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, transportu kolejowego, transportu wodnego śródlądowego oraz kombinowanych środków transportu, środki finansowe na realizację programu „Marco Polo” są wykorzystywane corocznie zaledwie w połowie, a założenia programu wykonywane tylko w 60%.

Należy więc poprzeć proponowane przez Komisję Europejską propozycje uproszczeń tego programu, a w szczególności: uczestnictwo w programie nawet małych, pojedynczych przedsiębiorstw bez konieczności powoływania w tym celu konsorcjów; wyraźne obniżenie progu tonokilometrów wymaganych do zakwalifikowania się do programu; zwiększenie intensywności finansowania, polegające na podniesieniu pomocy finansowej, która wzrosła z jednego euro do dwóch euro na każde 500 tonokilometrów przeniesione z transportu drogowego; uproszczenie procedur przyznawania pomocy finansowej. Chciałbym wyrazić nadzieję, że wszystkie te środki pomogą w lepszym wykorzystaniu środków finansowych z omawianego programu.

**Johannes Blokland**, w imieniu grupy IND/DEM. – (NL) Omawiamy dziś wieczór zmiany do programu „Marco Polo II”. Jestem zobowiązany Komisji Europejskiej za wystąpienie z wnioskiem o obniżenie progów w ramach tego funduszu i cieszę się, że pan poseł Stockmann odpowiednio energicznie poparł ten wniosek. Na moje poparcie może w szczególności liczyć dodatkowe obniżenie progu dla żeglugi śródlądowej.

Istnieje jednak problem. Ta redukcja nie wystarczy. W Komisji Transportu i Turystyki pani poseł Wortmann-Kool i ja skutecznie naprawiliśmy tę pomyłkę. Niestety pan poseł Stockmann uważa naszą poprawkę numer 24 za niewskazaną. A przecież znam go jako zdecydowanego zwolennika żeglugi śródlądowej i miałem nadzieję, że takie poprawki mu się spodobają. W końcu próg proponowany przez Komisję jest nadal za wysoki dla małego przedsiębiorstwa, a przecież prawie z definicji takim jest każdy, kto świadczy usługi żeglugi rzecznej. Nie mogę zrozumieć, dlaczego pozostałe instytucje chcą szukać dziury w poprawce nr 24.

Mamy duży fundusz na zrównoważony transport. Żegluga śródlądowa jest zdecydowanie najczystszy rodzaj transportu. Dlaczego więc nie obniżyć progu dla tego sektora jeszcze bardziej? Moim zdaniem Komisja Europejska boi się, że takie wnioski spowodują, iż parę państw członkowskich zacznie się domagać na forum Rady redukcji w innych obszarach. Chcę prosić Komisję Europejską, aby nie ustępowała i wyraźnie uznała w tej Izbie znaczenie żeglugi śródlądowej jako najczystszy rodzaj transportu.

**Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE)**. – (EL) Pani przewodnicząca, panie komisarzu, panie i panowie! Zainwestujemy 400 milionów euro w program „Marco Polo II” do roku 2013, z wielką nadzieją i szansą na bardziej efektywny i funkcjonalny system transportu, który zagwarantuje wartość dodaną dla środowiska w Unii Europejskiej, jednocześnie zapewniając spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną.

Wyniki zaproszenia do składania wniosków do programu „Marco Polo II” ogłoszonego w roku 2008 i wnioski wyciągnięte z oceny pierwszego programu „Marco Polo” dowiodły, że program ten może spowodować zauważalne przesunięcie transportu. Jest jednak bardzo prawdopodobne, że nie zostanie osiągnięty cel ustanowiony w jego podstawach prawnych, a mianowicie uniknięcie zatorów lub zastąpienie znaczącej części prognozowanego ogólnego wzrostu międzynarodowego drogowego transportu towarów w Europie.

Aby umożliwić osiągnięcie celów programu, trzeba zwiększyć atrakcyjność „Marco Polo II”. Trzeba zmienić podstawę prawną i uczynić procedury weryfikacyjne prostszymi i bardziej czytelnymi. Ponadto trzeba przystosować warunki i wymagania dotyczące finansowania do rzeczywistego celu, a zmiany trzeba wprowadzić możliwie najszybciej, aby uzyskać największy możliwy efekt.

My w Parlamencie Europejskim nalegamy i liczymy na łatwiejszy dostęp małych przedsiębiorstw do programu, na niższe i prostsze progi kwalifikowalności projektów oraz zwiększenie dotacji - innymi słowy na program bardziej funkcjonalny i wywierający bezpośrednie skutki.

Przedmiotowe zmiany i korekty można traktować jako przykład żywej, dynamicznej i skutecznej Europy, czyli takiej, jaką chcemy, by obywatele rozumieli i jakiej chcemy, by doświadczyli w przededniu wyborów europejskich.

**Antonio Tajani**, *wiceprzewodniczący Komisji*. – (IT) Pani przewodnicząca, szanowni panie i panowie! Na zakończenie chciałbym odpowiedzieć na niektóre zadane przez państwa pytania, dziękując jednocześnie za poparcie dla porozumienia w pierwszym czytaniu, co na pewno pomoże poprawić skuteczność drugiego programu „Marco Polo”.

Chcę powiedzieć, że w ostatnich latach moi pracownicy, którym pragnę ponownie podziękować za pracę, zaczęli już rozważać program „Marco Polo” po roku 2013. Rozważania te będą dotyczyły między innymi zagadnień wymienionych w przedmiotowym kompromisowym porozumieniu. W szczególności chciałbym podkreślić potrzebę zróżnicowania warunków finansowania różnych rodzajów transportu ze względu na bezpieczeństwo, oddziaływanie na środowisko i efektywność energetyczną, potrzebę zapewnienia uzależnionej od zapotrzebowania pomocy na etapie składania wniosków, uwzględnienie potrzeb małych i średnich przedsiębiorstw, uznanie recesji za wyjątkowy powód do przedłużenia okresu trwania projektów oraz obniżenie progów kwalifikowalności dla poszczególnych produktów.

W odniesieniu do obniżania progów chciałbym uspokoić pana posła Bloklanda, że tekst, który przyjmujemy, już przewiduje niższy próg dla żeglugi śródlądowej. Uważam, że nie mogliśmy zrobić już nic więcej, bo wzrosłyby koszty administracyjne, ale moim zdaniem na pewno wysłaliśmy sygnał, którego pan żądał.

Wracając do naszych przemyśleń nad programem „Marco Polo” po roku 2013: jak już mówiłem, wśród rozpatrywanych tematów znajdzie się również możliwość określenia docelowych minimalnych progów finansowania proponowanych projektów w zakresie efektywności energetycznej i korzyści ekologicznych, a nie tylko przeniesienia tonokilometrów. Do tego dojdzie możliwość uzyskania spójności między programem „Marco Polo”, planem działania na rzecz logistyki i programem TEN-T przez zastosowanie odpowiednich środków w celu skoordynowania przydziału środków Wspólnoty, w szczególności dla autostrad morskich, a także potrzeba uwzględnienia specyficznego charakteru sektora żeglugi śródlądowej i działających w nim małych i średnich przedsiębiorstw, na przykład przy pomocy specjalnego programu przeznaczonego dla sektora żeglugi śródlądowej.

W każdym razie w roku 2011 Komisja zamierza przedstawić komunikat na temat przyszłości programu, być może wraz z wnioskiem dotyczącym trzeciego programu „Marco Polo”.

**Ulrich Stockmann**, *sprawozdawca*. – (DE) Pani przewodnicząca, panie komisarzu! Zgadzam się z państwem. Możemy jutro wysłać pozytywne przesłanie, a mianowicie, że potrafimy wprowadzać przyjazne dla obywateli i sensowne poprawki do naszego prawodawstwa, kiedy jest to konieczne. Powinniśmy nie tylko przekazać to przesłanie, ale również rozpocząć kampanię informacyjną w krajach Europy tak, abyśmy mogli skorzystać z atrakcyjności programu, bo naprawdę wprowadziliśmy wszystkie konieczne modyfikacje. Teraz można robić świetne interesy po korzystnych cenach. Jeżeli teraz nie uda nam się dokonać przesunięć transportu, to naprawdę musimy zakwestionować cały ten program.

Pani poseł Jensen! Mam nadzieję, że nie będziemy musieli przesuwać pieniędzy do innych programów, bo to jest ważna sprawa. Musimy zastąpić ruch drogowy i zrobimy to w możliwym zakresie, choć to trudne. Panie pośle Blokland, pan już uzyskał odpowiedź. Renegocjowaliśmy transport śródlądowymi drogami wodnymi i w pewnym sensie wymusiliśmy na Radzie dodatkowy kompromis. Zależało nam na tym, aby zamknąć sprawę w pierwszym czytaniu. Dlatego nie mogliśmy zastosować zbyt radykalnego podejścia i musieliśmy negocjować nie tracąc z oczu kompromisu i konsensusu. Dzięki temu bardzo wiele osiągnęliśmy.

Czekam na główną debatę dotyczącą trzeciego programu, którą niedługo odbędziemy w oparciu o komunikat obiecany przez Komisję, bo wtedy będziemy mogli przedyskutować wszystkie fundamentalne kwestie, które wymieniliśmy we wspólnym projekcie kompromisu, takie jak to, czy powinniśmy rozbić program na poszczególne rodzaje transportu i tak dalej. Wówczas znowu zrobi się ciekawie. Teraz program musi po prostu działać, tak by nie stanął w miejscu i aby już realizowane projekty nie zostały zarzucone w czasie obecnego kryzysu. Naprawdę byłoby szkoda, gdyby tak się stało, dlatego zawarliśmy kompromis. Jeszcze raz chcę wszystkim podziękować za ich wkład.

**Przewodnicząca**. – Zamykam debatę.

Głosowanie odbędzie się jutro.

## 21. Europejska sieć kolejowa ukierunkowana na konkurencyjny transport towarowy (debata)

**Przewodnicząca.** – Następnym punktem posiedzenia jest sprawozdanie sporządzone w imieniu Komisji Transportu i Turystyki przez Petra Duchonia w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (COM(2008)0852 – C6-0509/2008 – 2008/0247(COD)) (A6-0220/2009).

**Petr Duchoň, sprawozdawca.** – (CS) Pani przewodnicząca, panie komisarzu, panie i panowie! Celem wniosku Komisji jest stworzenie europejskich korytarzy dla kolejowego transportu towarowego oraz ustanowienie przepisów regulujących zarządzanie i administrowanie tymi korytarzami. Komisja przy pomocy tego wniosku stara się poprawić konkurencyjność kolejowego transportu towarowego, a ja chciałbym skorzystać z okazji, aby to pochwalić. Komisja Transportu i Turystyki omówiła wniosek Komisji, do którego złożono projekty 250 poprawek. W toku negocjacji projektów poprawek osiągnięto kompromis, który uzyskał poparcie całego spektrum politycznego. Kompromis ten wynika głównie z próby zoptymalizowania transportu kolejowego jako całości przy jednoczesnym utrzymaniu elastyczności wystarczającej do rozwiązywania sytuacji kryzysowych. Tekst zaproponowany przez Komisję został również dopracowany i uproszczony, a ponadto położono nacisk na uwzględnienie uzasadnionych interesów poszczególnych krajów, zarówno pod względem tworzenia korytarzy jak i zarządzania oraz administrowania nimi. W porównaniu z tym, co zawierał wniosek Komisji, wzmocniono pozycję przedsiębiorstw kolejowych w organie administracyjnym. Większą rolę przyznano również organizacjom zaangażowanym w europejskie korytarze kolejowego transportu towarowego. Przyjęto uwagi dotyczące współpracy z krajami trzecimi, na które oddziałuje korytarz. Wiele zmian dotyczy lepszej równowagi między interesami kolejowego transportu pasażerskiego i towarowego. Zaakceptowano również żądanie przejrzystego podejmowania decyzji dotyczącej przydzielenia kategorii toru i ustalania zasad pierwszeństwa dla szybkich pociągów towarowych. Kończąc, chciałbym podziękować kontrsprawozdawcy i pracownikom Parlamentu Europejskiego za współpracę, a szanownym posłom za cierpliwość.

**Antonio Tajani, wiceprzewodniczący Komisji.** – (IT) Pani przewodnicząca, szanowni państwo posłowie, panie pośle Duchoň! Ze swojej strony chciałbym podziękować Parlamentowi za to, że zgodził się tak szybko rozważyć ten wniosek. Uważam, że jest on niezmiernie ważny dla rozwoju kolejowego przewozu towarów. Szczególnie chcę podziękować panu posłowi sprawozdawcy Duchoniowi oraz Komisji Transportu i Turystyki za ich zapał i za jakość wykonanej pracy, która pozwoliła nam poprawić wniosek legislacyjny, którego głównym celem jest lepsza integracja transportu kolejowego na szczeblu europejskim dzięki ściślejszej współpracy między zarządzającymi infrastrukturą.

Transport kolejowy jest ostatnim - chcę to podkreślić - ostatnim rodzajem transportu, w którym utrzymuje się silny wymiar krajowy. W wielu przypadkach przekroczenie granicy przez pociąg jest nadal trudne. Za trudność tę odpowiadają w dużym stopniu zarządzający infrastrukturą, więc musimy ich zachęcić do współpracy, czy to pod względem zarządzania infrastrukturą, czy planowania i prowadzenia inwestycji.

Infrastruktura transportu towarowego musi zostać objęta polityką europejską, bo już obecnie ma znaczący wymiar międzynarodowy. Chciałbym państwu przypomnieć, że 50% przewoźników towarowych to dziś przedsiębiorstwa międzynarodowe, i odsetek ten będzie w przyszłości rosł.

Po drugie, wniosek ma na celu umożliwić ekspansję kolejowych przewoźników towarowych. Ten sektor nie może się rozwijać i konkurować z sektorem drogowym lub go uzupełniać bez znaczącej poprawy w udostępnianiu infrastruktury pociągów towarowych. Obecnie w ogromnej większości państw członkowskich kolejowy transport towarowy musi się dostosować do potrzeb przewozów pasażerskich. Niestety dotyczy to zarówno zarządzania infrastrukturą, jak i inwestycji.

Po trzecie, dzięki przedmiotowemu wnioskowi możliwe będzie skuteczniejsze włączenie kolei do systemu transportu towarowego i rozwinięcie współmodalności w Europie. W rzeczywistości, aby transport kolejowy mógł się znacząco przyczynić do realizacji transportowych celów Wspólnoty, infrastruktura kolejowa musi zostać lepiej powiązana z innymi rodzajami transportu, szczególnie morskim i drogowym.

Jednak poza głównymi celami wniosku chciałbym wspomnieć o czterech fundamentalnych zasadach, na których opiera się projekt omawianego tekstu. Pierwszą zasadą jest identyfikacja korytarzy, a tym samym sieci. Identyfikacja ta opiera się na czynnikach gospodarczych, a nie politycznych. Drugą zasadą jest zacieśnienie współpracy między zarządzającymi infrastrukturą. Trzecia zasada, którą chcę omówić bardziej szczegółowo, dotyczy gwarancji jakości i niezawodności usług świadczonych przy pomocy infrastruktury



dzięki przepisom mającym zapewnić lepszą równowagę między ruchem pasażerskim i towarowym w zarządzaniu infrastrukturą.

Nie oznacza to systematycznego udzielania pierwszeństwa pociągom towarowym przed pasażerskimi w całej sieci krajowej. Wręcz przeciwnie - chcę to wyraźnie powiedzieć - dotyczy to specjalnych korytarzy towarowych, czyli konkretnych i wyraźnie określonych linii. Dzięki temu pociągi towarowe nie będą systematycznie gorzej traktowane, szczególnie w przypadkach, w których występuje większa potrzeba prędkości czy punktualności. Uważamy, że o to nam w praktyce chodzi, kiedy mówimy o określaniu korytarzy towarowych lub promowaniu konkurencyjnego transportu towarowego.

Ostatnim, czwartym filarem jest zdefiniowanie i stworzenie rzeczywistej sieci strategicznych terminali. W tym przypadku słowo „terminal” jest używane w najszerszym jego rozumieniu i obejmuje stacje rozrządowe, terminale portowe, platformy logistyczne, drogi, koleje itd., które są konieczne do właściwego funkcjonowania korytarzy towarowych i systemu transportowego jako całości.

To wszystko, co chciałem powiedzieć, ale pragnę jeszcze raz podziękować państwu za terminowość i sprawność działania Parlamentu. Napawa mnie dumą pamięć o tym, że przez wiele lat sam byłem członkiem tej Izby. Należy pogratulować pracy sprawozdawcy i Komisji Transportu. Dziękuję.

**Georg Jarzembowski**, w imieniu grupy PPE-DE. – (DE) Zwracam się do pani przewodniczącej, pana wiceprzewodniczącego Komisji, pań i panów posłów oraz wszystkich, którzy nadal znajdują się na galerii, w szczególności pana Lübberinga! Moja grupa popiera główny zamiar Komisji, aby zwiększyć kolejowy ruch towarowy przez ustanowienie transgranicznych korytarzy kolejowych i specjalnych przepisów służących temu celowi. Panie wiceprzewodniczący! Dziękujemy panu nie tylko za wniosek, ale również za to, że wytrzymał pan dzisiaj prawie do północy - no ale przecież lubimy pracować. Dziękuję.

Ponadto – ponieważ w trakcie ogłaszania wniosku Komisji mogło dojść do przejęzyczenia - pragnę powiedzieć, że nasza grupa, w tym nasz sprawozdawca, są głęboko przekonani, że nie należy zapewniać bezwzględnego pierwszeństwa dla pociągów towarowych przed wszystkimi innymi pociągami, a jedynie łatwiejszy dostęp dla ruchu towarowego, bo w prawie wszystkich państwach członkowskich sieci kolejowe są wykorzystywane zarówno przez pociągi towarowe jak i pociągi międzynarodowe, krajowe, regionalne i lokalne.

Szczególnie w przypadku zakłóceń operacyjnych nie możemy pozwolić, aby decyzje podejmowało jakieś odległe biuro – należy pozostawić kompetencje poszczególnym operatorom infrastruktury i przedsiębiorstwom kolejowym, aby można było jak najszybciej i jak najsprawniej przywrócić normalny ruch pociągów. Nawet na gruncie specjalnych przepisów regulujących europejską sieć kolejowego transportu towarowego państwa członkowskie muszą pozostać odpowiedzialne za tworzenie i modyfikowanie korytarzy towarowych. Powinniśmy się zgodzić, że przeniesienie kompetencji na Komisję Europejską nie będzie w tym zakresie pomocne. Wreszcie należy przepisy dotyczące korytarzy skonsultować z przedsiębiorstwami kolejowymi, załadowczymi i agencjami spedycyjnymi, bo to one posiadają praktyczną wiedzę i doświadczenie na temat sposobów jak najefektywniejszego wykorzystania sieci kolejowej do konkurencyjnego ruchu towarowego.

Chcę jeszcze raz pogratulować sprawozdawcy. Napisał znakomite sprawozdanie, które w większości komisja przyjęła z wielkim zadowoleniem. Dziękuję panu posłowi sprawozdawcy.

**Lily Jacobs**, w imieniu grupy PSE. – (NL) Transgraniczne pociągi towarowe wleką się przez Unię Europejską ze średnią prędkością 18 kilometrów na godzinę. W roku 2007 tylko 60% wszystkich posągów towarowych dotarło do miejsca przeznaczenia zgodnie z rozkładem. Dlaczego? Dlatego, że międzynarodowy transport towarów koleją jest nadal organizowany w sposób zupełnie nieefektywny. W ten sposób przewóz towarów koleją na pewno nigdy nie będzie mógł konkurować z transportem drogowym. W takim tempie nie osiągniemy europejskich celów środowiskowych i nasz zamiar, aby do roku 2020 emitować o 20% mniej CO<sub>2</sub>, spełni na niczym.

Celem wniosku Komisji Europejskiej jest stworzenie konkurencyjnej sieci kolejowej na potrzeby transportu towarów w Unii Europejskiej. Można to osiągnąć, tworząc korytarze transgraniczne, doprowadzając do lepszej współpracy między zarządzającymi infrastrukturą i lepszej wzajemnej koordynacji inwestycji między państwami członkowskimi, a także wprowadzając lepsze systemy pierwszeństwa w przypadku opóźnień. W ten sposób można znacznie poprawić przepustowość i konkurencyjność sieci kolejowej.

Pierwotna propozycja Komisji, aby w razie opóźnień w każdym przypadku dawać pierwszeństwo pociągom towarowym, był przesadą, ale dzięki dobrej współpracy ze sprawozdawcą znalazłam znakomity kompromis, który gwarantuje elastyczność i pragmatyczne podejście. Niestety wniosek pana posła Albertiniego zamienił ten ważny rozdział w pustosłowie. Dlatego Grupa Socjalistyczna w Parlamencie Europejskim zgłasza za odrzuceniem poprawki nr 71.

Jednak wniosek w bieżącym kształcie mimo wszystko zachęca ludzi do współpracy, a użytkownicy i podmioty gospodarcze są odpowiednio uwzględnione przy planowaniu i wdrożeniu. Czas już, abyśmy wreszcie razem zajęli się rzeczywistym rynkiem wewnętrznym transportu kolejowego, a tym samym zainwestowali w ekologiczną, zrównoważoną przyszłość.

**Michael Cramer, w imieniu grupy Verts/ALE.** – (DE) Pani przewodnicząca, panie i panowie! Ja również dziękuję sprawozdawcy i kontrsprawozdawcom za znakomitą współpracę. Grupa Zielonych/Wolnego Przymierza Europejskiego również chce, aby więcej towarów przewożono koleją, ale nie kosztem ruchu pasażerskiego. Mobilność pasażerów jest w Europie usługą powszechną. Komisja ignoruje realia europejskich sieci kolejowych, czyli to, że towary i pasażerów przewozi się na tych samych torach. Nie powinno być dogmatycznego priorytetowego traktowania tego, czy innego rodzaju pociągów.

My, Zieloni, chcemy skorzystać z rozwiązania „jednego okienka” i powołać w Europie jedną osobę do kontaktu dla każdego, kto chce wysłać pociągi przekraczające granice w Europie. Ponadto chcemy większej przejrzystości przy przydzielaniu tras i w czasie zakłóceń operacyjnych, aby unikać między innymi nieuczciwych zakłóceń konkurencji. Komisja i posłowie, jako strażnicy traktatów, muszą wyeliminować praktykę umożliwiającą państwowym przedsiębiorstwom darmowe rezerwowanie trasy tylko po to, by blokować konkurentów.

Nasze wnioski dotyczące zmniejszenia hałasu, szczególnie powodowanego przez ruch towarowy, zostały odrzucone przez większościową koalicję w tej Izbie. Jednak my, Zieloni, będziemy nadal naciskać na utrzymanie ekologiczności kolei, w szczególności dzięki modernizacji istniejących wagonów towarowych.

**Ulrich Stockmann (PSE).** – (DE) Pani przewodnicząca! Transport towarów koleją ma szansę przetrwać w konkurencji z towarowym transportem drogowym, tylko jeżeli będzie miał rzeczywiście ugruntowaną pozycję w całej Europie. Dlatego cieszy mnie wprowadzenie transgranicznych korytarzy kolejowego transportu towarowego, w obrębie których zoptymalizowany zostanie ruch towarowy. O to tutaj chodzi.

Dzięki temu sprawozdaniu rozwialiśmy uzasadnione obawy, że w związku z przyjęciem sztywnych przepisów o pierwszeństwie ruchu towarowego jakość ruchu pasażerskiego ulegnie pogorszeniu. Jednak będziemy musieli jeszcze popracować nad tym sprawozdaniem, ponieważ jako Parlament zajmujemy się zwykle procesami, a obecny etap to dopiero pierwsze czytanie. W przyszłości będziemy musieli również uwzględnić reakcje państw członkowskich.

Potrzebna jest nam inna podstawa do obliczania liczby korytarzy. Parlament proponował jeden na każdy kraj. Ja uważam, że w Niemczech potrzebujemy korytarzy północ-południe i wschód-zachód. Po drugie, musimy rozważyć, czy możliwe są alternatywne korytarze na obszarach, które mają być może mniej mieszanego ruchu. Po trzecie, musi być jasne, że nie wolno zmniejszyć ogólnej przepustowości transportu kolejowego.

Na koniec, co nie mniej ważne, wielu obywateli martwi się, że zwiększony kolejowy ruch towarowy spowoduje większy hałas. Dlatego musimy zacząć od rozsądnego prawodawstwa dotyczącego zmniejszenia hałasu w towarowym transporcie kolejowym, na samym początku następnej kadencji parlamentarnej.

Cieszy mnie perspektywa dalszej pracy. Nadal pozostają sprawy do załatwienia. Dziękuję sprawozdawcy, bo to był naprawdę dobry kompromis w bardzo kontrowersyjnej sprawie.

**Gabriele Albertini (PPE-DE).** – (IT) Pani przewodnicząca, panie i panowie! Chciałbym pogratulować panu posłowi Duchoniowi tego znakomitego sprawozdania. W imieniu Grupy Europejskiej Partii Ludowej (Chrześcijańskich Demokratów) i Europejskich Demokratów zaproponowałem poprawkę dotyczącą art. 14 ust. 2. Zgodnie z tym artykułem, w razie dodatkowych trudności z przepływem ruchu, pociągi towarowe mają mieć w europejskich korytarzach towarowych pierwszeństwo przed innymi pociągami.

We Włoszech i w dużej części Europy transport towarowy i pasażerski korzystają z tych samych linii. Obecnie niewiele jest odcinków przeznaczonych wyłącznie dla transportu towarów. Taki rodzaj pierwszeństwa zaszkodziłby regionalnemu przewozowi pasażerów w głównych włoskich miastach, na przykład w Mediolanie, który leży w obrębie trzech korytarzy TEN.

Aby uniknąć nieproporcjonalnych szkód w transporcie pasażerskim, jakie może spowodować transport towarowy, zaproponowałem uwzględnienie wspomnianej poprawki, która zakazuje stosowania tych zasad pierwszeństwa w czasie godzin szczytu, kiedy najwięcej osób jedzie do pracy lub wraca do domu. Godziny szczytu byłyby ograniczone do maksymalnego przedziału trzech godzin porannych i trzech godzin późno popołudniowych, tylko w dni robocze.

Na podstawie informacji uzyskanych od zarządzających infrastrukturą każde państwo członkowskie określiłoby własne godziny szczytu z uwzględnieniem regionalnego i długodystansowego ruchu towarowego.

**Antonio Tajani, wiceprzewodniczący Komisji.** – (IT) Pani przewodnicząca, szanowni państwo! Z mojego punktu widzenia dzisiejsze wnioski na ten temat są bardzo pozytywne i stanowią bardzo jasno przesłanie dla państw członkowskich, mianowicie że europejski system kolejowy potrzebuje korytarzy specjalnie przeznaczonych dla transportu towarów. Tworzenie tych korytarzy musi być skoordynowane i spójne na szczeblu Wspólnoty, a w działaniu tym muszą uczestniczyć wszystkie zainteresowane strony z sektora kolejowego.

Jeżeli chodzi o kompromisowe poprawki zaproponowane przez sprawozdawcę, przewidują one usprawnienie procesu ponownego przydziału i rezerwowania przepustowości odpowiedniej jakości linii kolejowych dla międzynarodowych pociągów towarowych oraz tworzenia rezerwy przepustowości w celu zaspokojenia potrzeb krótkoterminowych. Komisja może zaakceptować to podejście i może również przyjąć kompromisową poprawkę dotyczącą zarządzania międzynarodowymi pociągami towarowymi w przypadku zakłóceń w sieci. Co do pozostałych zagadnień, suwerenna decyzja należy do Parlamentu. Dziękuję.

**Petr Duchaň, sprawozdawca.** – (CS) Ta debata jest dowodem na istnienie stosunkowo szerokiego porozumienia w całym spektrum politycznym. Chciałbym za to podziękować zarówno kontrsprawozdawcom, jak i każdemu, kto uczestniczył w dyskusji. Myślę, że najwięcej obaw budzi możliwość kolidowania transportu towarowego z pasażerskim. Przedłożony tekst uwzględnia to zagrożenie i pozostawia operatorom elastyczność wystarczającą do zarządzania sytuacjami kryzysowymi. Jeżeli chodzi o prawidłowe i płynne funkcjonowanie kolei, takie konflikty nie powinny oczywiście występować, więc nie ma sensu dyskutować nad pierwszeństwem jednego z tych dwóch rodzajów transportu kolejowego. Zatem chodzi tutaj tylko o konflikty możliwe w czasie sytuacji kryzysowych, ale jak już powiedziałem, kluczowe w tej sprawie jest pozostawienie operatorom kolejowym wystarczających kompetencji, a przedmiotowy dokument właśnie to przewiduje.

**Przewodnicząca.** – Zamykam debatę.

Głosowanie odbędzie się jutro.

## **22. Porządek obrad następnego posiedzenia: patrz protokół**

### **23. Zamknięcie posiedzenia**

(Posiedzenie zostało zamknięte o godzinie 23.50.)