

ПОНЕДЕЛНИК 19 АПРИЛ 2010 Г.  
LUNES 19 DE ABRIL DE 2010  
PONDĚLÍ, 19. DUBNA 2010  
MANDAG DEN 19. APRIL 2010  
MONTAG, 19. APRIL 2010  
ESMASPÄEV, 19. APRILL 2010  
ΔΕΥΤΕΡΑ 19 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2010  
MONDAY, 19 APRIL 2010  
LUNDI 19 AVRIL 2010  
LUNEDI' 19 APRILE 2010  
PIRMDIENA, 2010. GADA 19. APRĪLIS  
2010 M. BALANDŽIO 19 D., PIRMADIENIS  
2010. ÁPRILIS 19., HÉTFŐ  
IT-TNEJN, 19 TA' APRIL 2010  
MAANDAG 19 APRIL 2010  
PONIEDZIAŁEK, 19 KWIETNIA 2010  
SEGUNDA-FEIRA, 19 DE ABRIL DE 2010  
LUNI 19 APRILIE 2010  
PONDELOK 19. APRÍLA 2010  
PONEDELJEK, 19. APRIL 2010  
MAANANTAI 19. HUHTIKUUTA 2010  
MÅNDAGEN DEN 19 APRIL 2010

---

**PRZEWODNICZY: Jerzy Buzek**  
*Przewodniczący*

*(Posiedzenie zostało otwarte o godz. 17.35)*

## **1 - Wznowienie sesji**

**Przewodniczący.** – Ogłaszam wznowienie sesji Parlamentu Europejskiego przerwanej w środę, 7 kwietnia 2010r.

## **2 - Zatwierdzenie protokołu z poprzedniego posiedzenia: patrz protokół**

## **3 - Pytania ustne i oświadczenia pisemne (składanie dokumentów): Patrz protokół**

## **4 - Składanie dokumentów: patrz protokół**

## **5 - Oświadczenia pisemne, które straciły ważność: Patrz protokół**

1-009

**6 - Petycje: Patrz protokół**

1-010

**7 - Działania podjęte w związku ze stanowiskami i rezolucjami Parlamentu: patrz protokół**

1-011

**8 - Walka z rakiem piersi w Unii Europejskiej (pismenne oświadczenie): Patrz protokół**

1-012

**Przewodniczący.** – Oświadczenie pismenne numer 0071/2009 złożone przez posłów Elizabeth Lynne, Michaila Tremopoulou, Lívię Járókę, Lidię Joannę Geringer de Oedenberg w sprawie walki z rakiem piersi w Unii Europejskiej uzyskało podpisy ponad połowy posłów do Parlamentu. W związku z tym zgodnie z art. 123 Regulaminu zostanie ono przekazane adresatom, do których jest ono skierowane, i opublikowane w tekstach przyjętych w trakcie posiedzenia w dniu 24 lutego 2010 r., a nazwiska sygnatariuszy zostaną umieszczone w protokole posiedzenia.

1-013

**Elizabeth Lynne (ALDE).** – Mr President, I should just like to thank everybody for signing Written Declaration 71 on breast cancer.

Most of you know that this is the leading cause of death across the EU of women aged between 35 and 59, and we want Member States to set up nationwide screening programmes and breast cancer specialist units among other things.

I hope that the signing of this written declaration will be another step forward to help to make sure that we have EU-wide action to stop the dire consequences of breast cancer.

1-014

**Przewodniczący.** – Bardzo dziękuję naszej koleżance oraz wszystkim tym z Państwa, którzy podpisali tę rezolucję.

1-015

**9 - Immunitet parlamentarny: Patrz protokół**

1-016

**10 - Skład komisji i delegacji: patrz protokół**

1-017

**11 - Weryfikacja mandatów (patrz: protokół)**

1-018

**12 - Stanowiska Rady w pierwszym czytaniu: Patrz protokół**

1-019

**13 - Oświadczenia Przewodniczącego**

1-020

**Przewodniczący.** – Zanim rozpoczniemy posiedzenie, chciałbym powiedzieć, że nasze myśli, nasze modlitwy są dzisiaj z bliskimi ofiar i z rannymi w katastrofie kolejowej, jaka wydarzyła się tydzień temu na północy Włoch. Była to, jak pamiętamy wszyscy, bardzo poważna katastrofa kolejowa.

Chciałbym także podziękować wszystkim Państwu, posłom i pracownikom Parlamentu, za wzięcie udziału i za zorganizowanie wielu osobom z Parlamentu uroczystości w środę o godz. 12.00 w ubiegłym tygodniu w związku z katastrofą polskiego samolotu. Wczoraj odbył się pogrzeb prezydenta Polski, dzisiaj odbył się pogrzeb prezydenta Polski na uchodźstwie. Tydzień temu w środę uczciliśmy pamięć ofiar tej katastrofy minutą ciszy.

Jeszcze raz chciałem Państwu podziękować za ten akt solidarności.

1-021

**Herbert Dorfmann (PPE).** – Geschätzter Herr Präsident, geschätzte Kollegen! Ich möchte mich bei Ihnen, Herr Präsident, herzlich für die Anteilnahme bedanken, die Sie den Opfern des Unglücks, das meine Region, mein Land, die Autonome Provinz Bozen – Südtirol – letzte Woche getroffen hat, zum Ausdruck gebracht haben. Die Menschen in meiner Region sind in der Tat zutiefst erschüttert von diesem Unglück, das neun, vor allem junge Menschen das Leben gekostet und viele Verletzte hinterlassen hat. Dies umso mehr, als es sich bei diesem Zug ja nicht um einen veralteten Zug handelt, sondern um ein Schmuckstück unserer Region und um eine neue Bahnstrecke, die erst vor wenigen Jahren eröffnet worden ist, und dieses Unglück auch nicht auf einen technischen Fehler zurückzuführen ist, sondern einzig und allein auf einen Erdbeben, der in einem Gebirge wie den Alpen vorkommen kann.

Herr Präsident, herzlichen Dank! Ich werde Ihre Worte der Anteilnahme an die Opfer und an die Bevölkerung in meinem Land weiterleiten.

*(Beifall)*

1-022

**Przewodniczący.** – Chciałbym podziękować wszystkim nam obecnym na sali, bo przezwyciężyliśmy bardzo duże trudności transportowe i dotarliśmy do Strasburga. Nie wszystkim się to udało. Parę minut temu zakończyło się nadzwyczajne spotkanie Konferencji Przewodniczących. Przewodniczący grup politycznych mają konkretne propozycje dla Państwa, które zostały uzgodnione i poparte przez przewodniczących wszystkich grup politycznych. Sprowadzają się one do tego, że nie będziemy mieli sesji plenarnej w czwartek, a więc w czwartek nie będzie żadnego porządku obrad. Równocześnie w czwartek i piątek tak jak zwykle można się podpisywać na liście i posłowie mogą pracować. Nie ma sesji plenarnej, żadnego punktu obrad, ale praca oczywiście jest naszym obowiązkiem i ci, którzy podpisują się na liście w czwartek i piątek, są traktowane normalnie, tak jak zawsze w czwartki i piątki.

Chciałem też podkreślić, że nie będzie w tym tygodniu żadnych głosowań, ani na sesji plenarnej, ani w czasie posiedzeń komisji, jeśli są zwołane. Posiedzenia komisji mogą się odbywać, nawet w czwartek, ale bez głosowań. Tak postanowiliśmy. Powodem tego jest to, że nie wszyscy nasi koleżanki i koledzy mogli fizycznie dojechać i nie możemy im odbierać prawa uczestniczenia w tej sesji. Więc to nie ma nic wspólnego z kworum, bo kworum prawdopodobnie będzie, ale ma to związek z tym, że nie wszyscy mogli dotrzeć na sesję.

Odłożenie głosowań nie jest groźne z punktu widzenia prawnego, naszych zobowiązań wobec Rady, to jest ważne, dlatego że odkładamy głosowania o dwa tygodnie, one będą na sesji majowej w Brukseli. Z punktu widzenia naszej współpracy z Radą Ministrów, uzgodnień, drugich czytań jest to do przeprowadzenia.

Chciałem również poinformować, że był ważny powód, abyśmy się spotkali i dyskutowali tutaj w takim składzie, w jakim jesteśmy, dlatego że jutro jest nadzwyczajny punkt, którego nie przewidywaliśmy. Jutro rano ten punkt związany jest z obecną sytuacją transportową w Europie i jej skutkami dla obywateli Europy. Jutro w ciągu dwugodzinnej dyskusji w obecności pana przewodniczącego Komisji Europejskiej Barroso chcemy się zastanowić jaka jest sytuacja w Europie, bo spadła mobilność, są zagrożone linie lotnicze, grozi nam też bezrobocie w tych miejscach, gdzie są duże porty i gdzie mogą upaść europejskie linie lotnicze, jeśli nie będą miały obsługi pasażerskiej przez wiele dni. Jest to więc poważne zagrożenie dla obywateli Europy i dlatego dyskusja jutro rano ma kluczowe znaczenie. Takiego punktu obrad nie było wcześniej, jest to zupełnie nowy punkt dodany na skutek tego, że jest trudna sytuacja w Unii Europejskiej i musimy się nad nią poważnie zastanowić. Pozostałe punkty za wyjątkiem niektórych czwartkowych będziemy realizować.

Pragnę też poinformować Państwa, iż 7 kwietnia bieżącego roku otrzymałem list od pana posła Nigela Farage'a. Współprzewodniczący grupy Europa Wolności i Demokracji powołuje się w nim na artykuł 6 punkt 3 Regulaminu i składa formalną skargę w sprawie naruszenia protokołu w sprawie przywilejów i immunitetów Unii Europejskiej. Przekazałem zawartą w liście pana posła Farage'a prośbę właściwej komisji do rozpatrzenia.

1-023

## 14 - Porządek obrad

1-024

**Przewodniczący.** – Rozdany został końcowy projekt porządku dziennego sporządzony zgodnie z art. 137 Regulaminu przez Konferencję Przewodniczących na posiedzeniu w poniedziałek 19 kwietnia 2010 r. Zaproponowano następujące zmiany:

*(pierwsza część zmian: patrz poprzedni punkt)*

1-025

**Jörg Leichtfried (S&D).** – Herr Präsident! Eine Bemerkung zur Geschäftsordnung zu Ihrer Information: Es ist schön, dass Sie uns gratulieren, dass wir heute da sind. Es war zwar mühsam, aber es ist unsere Aufgabe. Das ist nichts Besonderes. Ich hätte nur gern für das nächste Mal angeregt, dass Sie uns diese Aufgabe etwas leichter machen, indem wir schneller Informationen bekommen, indem auf unsere E-Mails geantwortet wird und wir wissen, was passieren kann. Dann wären die, die heute nicht da sind, vielleicht auch da.

*(Beifall)*

1-026

**Przewodniczący.** – Muszę przyznać, że ja nie do końca zrozumiałem Pańską uwagę, ponieważ zareagowaliście Państwo bardzo dobrze, ale zostawmy tę dyskusję.

1-027

**John Bufton (EFD).** – Mr President, I would like to concur with the gentleman over there. We know there is an issue regarding air travel – of course we do; we are not silly – but I cannot understand why it has taken until tonight to come to this conclusion. We have all arrived here today, there are many people in the Chamber, and there are many staff. The costs

to the taxpayer run into millions of pounds for us all to be here, and yet you decide to cancel it at a moment's notice. I think it is absolutely abysmal that you have done that.

I think there are enough people here to vote. We know the difficult conditions, but this is supposed to be a parliament. You have turned round now and said we are not going to vote, but you can come along and discuss things, debate things, which quite often means absolutely nothing, and then, when it comes to voting, we are told we cannot.

I think the taxpayer back in the UK will be absolutely appalled by this. We have trouble in the UK with finances, we are cutting services, we have a general election, we are talking about saving money and yet we are wasting money hand over fist over here. Surely the time has come for this place to be shut down.

1-028

**Przewodniczący.** – Dziękuję Panu za uwagę. Traktuję bardzo poważnie wszystkie uwagi, ale chciałem Panu powiedzieć, że wszystkie grupy polityczne i ich przedstawiciele zgodzili się ze zmianami, które zaraz zaproponuję.

1-029

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

1-030

**Przewodniczący.** – Proszę Państwa! Udzielę Państwu głosu po ustaleniu porządku obrad.

1-031

**Charles Tannock (ECR).** – Mr President, thanks to the law of unintended consequences, moving this week's votes to 6 May – that is the day of the general election in the United Kingdom – means that many, if not all, of the British MEPs from all parties and delegations will not be here on that day, which will also distort the final outcome. Could you move it to Wednesday 5 May instead of Thursday 6 May please?

1-032

**President.** – Colleagues, this is my proposal to you. We shall start now with the agenda and after the agenda we can start again with all your questions about the part-session on 5 and 6 May. We will decide later; it is not necessary to decide that now. The only thing is that the votes will be held on 5 and 6 May. All the decisions will be taken later.

We will start with the agenda. I do not want any further points of order now.

1-033

**Przewodniczący.** – Rozdano końcowy projekt porządku obrad sesji kwietniowej, w którym zaproponowano dokonanie następujących zmian (art. 140 Regulaminu):

*Poniedziałek:*

Bez zmian.

*Wtorek:*

Posiedzenie rozpocznie się o godz. 9.00 oświadczeniami Rady i Komisji Europejskiej dotyczącymi wstrzymania ruchu lotniczego w Europie.

Debata będzie kontynuowana do godz. 11.00.

Od godz. 11.00 do 13.00 rozpatrzone zostaną następujące punkty: oświadczenie przewodniczącego Barroso w sprawie programu legislacyjnego i prac Komisji Europejskiej na rok 2010 oraz oświadczenie Komisji w sprawie koordynacji pomocy humanitarnej i odbudowy na Haiti.

Głosowania w tym dniu nie odbędą się.

*Środa:*

Bez zmian.

Głosowania w tym dniu nie odbędą się.

*Czwartek:*

Posiedzenie nie odbędzie się.

*(Ustalony został porządek prac)*

1-034

## **15 - Jednominutowe wypowiedzi w znaczących kwestiach politycznych**

1-035

**Przewodniczący.** – Kolejnym punktem porządku dziennego są jednominutowe wypowiedzi w znaczących kwestiach politycznych.

1-036

**John Bufton (EFD).** – Mr President, thank you for letting me speak again. In view of what has been said here now, at very short notice, I would urge you to look again at that matter of voting at the next session on 5 and 6 May.

It is quite likely that most of the MEPs from the UK will not be present. It is our general election on 6 May. The whole country will not be here. You are going to discuss things which will not represent the United Kingdom. I urge you to perhaps look at 4 May – bring it back a few days – because, if you deny that vote, you are going to deny the United Kingdom a chance to oppose or support measures...

*(The President cut off the speaker.)*

1-037

**President.** – If I may give you my answer: I will take what you have said very seriously. We have two days: 5 and 6 May. We will decide how to proceed with the votes scheduled for 5 and 6 May, and how to divide them.

1-038

**Przewodniczący.** – Chciałem przed tym zgłosić pewną uwagę. Jak wiadomo, art. 150 Regulaminu upoważnia do jednodominutowych wystąpień. Doświadczenie pokazuje, że otrzymujemy ponad dwa razy więcej wniosków o zabranie głosu, niż możemy przyjąć z uwagi na dostępny czas. Nieuniknione było rozczarowanie wyrażane przez posłów, którzy oczekiwali na możliwość zabrania głosu, a następnie go nie otrzymali. Aby uniknąć dalszej niepewności i rozczarowań, zamierzam zastosować następującą procedurę na przyszłość, jeśli chodzi o jednodominutowe wystąpienia. Zgodnie z art. 150 Regulaminu będzie sporządzana lista 30 mówców, którzy będą wybierani w taki sposób, aby została zachowana równowaga polityczna i reprezentacja geograficzna. Pierwszeństwo uzyskają ci posłowie, którzy nie otrzymali sposobności jednodominutowych wystąpień w czasie poprzednich dwóch sesji miesięcznych. Wszyscy posłowie ubiegający się o udzielenie im głosu uzyskają wcześniejsze powiadomienie o tym, czy zostali wybrani do zabrania głosu, czy też nie. Od posłów wybranych do zabrania głosu oczekuje się obecności na sali obrad plenarnych w momencie, w którym mają wygłosić jednodominutowe wystąpienie.

1-039

**Jolanta Emilia Hibner (PPE).** – Panie Przewodniczący! Pragnę zwrócić uwagę na zagadnienie zmodyfikowanej genetycznie żywności. Komisja Europejska pracuje nad propozycją zmiany unijnego prawa, tak by dać krajom członkowskim więcej swobody w decydowaniu, czy chcą u siebie genetycznie modyfikowanych organizmów, gdyż w chwili obecnej według unijnego prawa nie można wprowadzić zakazu GMO w krajach członkowskich.

Komisja Europejska wkrótce zaproponuje, aby kraje członkowskie mogły indywidualnie decydować o uprawie genetycznie modyfikowanych roślin. Natomiast decyzje o imporcie i przerobie ziaren GMO dalej zapadałyby na poziomie całej Unii. Należy się przy tym zastanowić, czy nie powinno się wprowadzić specjalnego oznakowania produktów wolnych od GMO. Oznakowanie takie powinno być jasne i ogólnie rozpoznawalne, tak aby europejski konsument wiedział, że produkt, który nabywa, nie jest wyprodukowany ze zwierząt, które były karmione genetycznie modyfikowanymi paszami. Należy więc zastanowić się nad konkretnym wzorem oznaczenia.

1-040

**Traian Ungureanu (PPE).** – Mr President, may I remind this House that one year ago Communist abuses were met by a popular revolt in the Republic of Moldova. The protests brought to power a pro-European coalition and, one year on, the new government proved its European stance. The Moldovan Government needs immediate support from the EU, and there are three ways in which European support can help Moldova: quick financial assistance, abolishing of visas and the conclusion of an association agreement.

I also have to mention here the case of Ernest Vardanian, a journalist arrested, held incommunicado and indicted for high treason by the so-called authorities in Transnistria. It is a serious human rights violation. I am asking the High Representative for Foreign Affairs and the EU Head of Delegation to Moldova to act urgently for the immediate release of the detained journalist.

1-041

**Anna Záborská (PPE).** – Pán predseda, pán generálny sekretár, pán komisár.

Mala by som teraz predniesť príspevok, ktorý som si pripravila, keby neboli výnimočné okolnosti. Všetci vieme, že meteorologické podmienky nie sú priaznivé, aby sme sa všetci zišli bez problémov tu v Štrasburgu. Veľa kolegov poslancov a funkcionárov to stálo viac námahy a nervov.

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

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

1-042

**Hans-Peter Martin (NI).** – Herr Präsident! Ich habe schon vorhin, als Sie die neue Regelung zu den Redebeiträgen von einer Minute vorgetragen haben, versucht, Ihre Aufmerksamkeit zu wecken. Gerade Sie als Pole wissen, was es heißt,

wenn es verschiedene Klassen von Menschen und Abgeordneten gibt. Ich bitte doch darum, dass auch die Leute in den hinteren Reihen bei den Wortmeldungen zur Geschäftsordnung berücksichtigt werden.

Konstruktiv: Erstens, können Sie bitte klarstellen, was Sie vorher gesagt haben, nämlich ob Sie mit den nächsten zwei Tagungen die nächsten zwei Straßburg-Tagungen meinen oder ob Brüssel auch zählt?

Zweitens, wie werden Sie vorgehen, wenn – wie gerade geschehen – Abgeordnete aus welchen Gründen auch immer nicht da sind, obwohl sie sich gemeldet haben? Wird es dazu möglicherweise noch einige Minuten *Catch the eye* geben?

Drittens, können Sie bitte gleich heute, schon im Sinne dieser neuen Effizienz – die zu begrüßen ist –, vorlesen, welche 30 Redner Sie für heute vorgesehen haben?

1-043

**Przewodniczący.** – Dziękuję Panu za tę uwagę. Rozpoczniemy stosowanie nowych reguł od spotkania w Brukseli. Sesja w Brukseli będzie pierwszą zgodnie z nowymi regułami.

1-044

**Jörg Leichtfried (S&D).** – Herr Präsident! Die Problematik streunender Hunde in Rumänien ist durch die geplante Aufhebung des seit 15. Januar 2008 bestehenden Tötungsverbots wieder aktuell geworden. Von diesen Plänen wurde in Rumänien erfreulicherweise wieder Abstand genommen. Allerdings stellt die nun gewählte Alternative, nämlich Hunde in Massentierheimen unterzubringen, auch keine Lösung dar. Das einzig Sinnvolle ist, Kastrationsmaßnahmen durchzuführen. Das wird aber verweigert. Hier – wie überhaupt in Tierschutzfragen – sollte die Europäische Union auch einmal aktiv werden. Es wäre höchste Zeit.

Herr Präsident, das war meine Ausführung von einer Minute. Ich wollte die übriggebliebene Zeit nutzen, um Ihnen nochmals deutlich zu machen, was ich vorhin sagen wollte.

1-045

**George Sabin Cutaş (S&D).** – Domnule Preşedinte, când autorul noţiunii de „produs intern brut”, Simon Kuznets, recunoştea că bunăstarea unei naţiuni nu poate fi decât cu dificultate măsurată doar prin mărimea venitului naţional, nu cred că-şi imagina că vor trece trei sferturi de secol până când cinci laureaţi ai premiilor Nobel vor lucra la un set de propuneri pentru o evaluare mai corectă a performanţei economice şi a produsului social decât aceea asigurată de PIB. Acest indicator macroeconomic neglijează calitatea produselor, nu măsoară creşterea economică sustenabilă şi exclude, printre altele, economiile de subzistenţă şi suburbană, munca în gospodărie şi voluntariatul.

Rezultatul muncii acestei comisii, resintetizată în raportul Stiglitz propune îmbunătăţirea sistemului statisticilor naţionale, determinarea mai corectă a calităţii vieţii şi includerea dezvoltării durabile în calcularea indicelui progresului economico-social.

În acest context, cred că se impune să avem, la nivelul întregii Uniuni Europene, un sistem coordonat de măsurare a calităţii vieţii, a gradului de sustenabilitate a creşterii economice şi, nu în ultimul rând, a discrepanţelor sociale. Ar fi un semn că am învăţat ceva din lecţia recesiunii care ne afectează atât de mult.

1-046

**VORSITZ: SILVANA KOCH-MEHRIN**  
*Vizepräsidentin*

1-047

**Izaskun Bilbao Barandica (ALDE).** – Señora Presidenta, la semana pasada un tribunal determinó que el cierre del periódico en euskera *Egunkaria*, del que hablé aquí hace unas semanas, fue un acto injusto, ilegal y arbitrario.

La sentencia del tribunal dice que ni la Constitución española ni el Código Penal permiten cerrar un periódico; que toda la acusación se construyó desde el prejuicio de que defender la cultura vasca es colaborar con ETA, lo cual es un disparate; que los acusados son completamente inocentes; que no pertenecen a ETA; que el periódico no ha financiado a ETA ni ETA financió al periódico; que los detenidos sufrieron una incomunicación que tuvo un deficiente control judicial, lo que da credibilidad a las denuncias por malos tratos y torturas que hicieron los detenidos.

Por ello, quiero pedirles dos cosas: que tomemos nota de las consecuencias que tienen la demagogia y la manipulación de los sentimientos y las legislaciones de excepción en la democracia, y de que en España los principales medios y partidos acusaron de colaborar con ETA a todos los que nos opusimos a esta injusticia, y que colaboremos para que se haga justicia también con estas víctimas y para que el caso se cierre justamente.

1-048

**Μιχάλης Τρεμόπουλος (Verts/ALE).** – Κυρία Πρόεδρε, τον περασμένο Φεβρουάριο παρουσιάσαμε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την έκθεση Ρόιτερ Τράουτμαν της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σχετικά με τις παγκόσμιες παράνομες αγορές ναρκωτικών από το 1998 και εντεύθεν. Αυτή η έκθεση είναι μια πολύτιμη βάση δεδομένων και τα συμπεράσματά της

επιβεβαιώνουν κάποιες αξιολογήσεις που υπήρχαν μέχρι τώρα για την μη αποτελεσματικότητα των πολιτικών περιναρκωτικών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Το βασικό συμπέρασμα είναι ότι οι τρέχουσες πολιτικές έχουν αποτύχει στον κύριο στόχο τους, δηλαδή να μειωθεί η ζήτηση και προσφορά των παράνομων ουσιών, ενώ αποτελούν έναν κρίσιμο παράγοντα αύξησης της βλάβης στους μεμονωμένους χρήστες, στο περιβάλλον τους, στην οικονομία και την κοινωνία.

Το 2004 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ένα πακέτο συστάσεων όπως η έκθεση Κατάνια. Ζητούμε λοιπόν να ξαναδούμε το θέμα αυτό, σε ένα ευρύτερο πλαίσιο, ώστε να μην υπάρχει βλάβη για τους χρήστες.

1-049

**Ryszard Czarnecki (ECR).** – Pani Przewodnicząca! Mój naród dotknęła wielka tragedia, zginął prezydent, szef banku centralnego, dowódcy wojsk. Wczoraj był pogrzeb prezydenta i jego małżonki. Chciałbym bardzo podziękować za wyrazy solidarności, które napłynęły z bardzo wielu krajów członkowskich Unii Europejskiej. To pojęcie europejskiej solidarności w tej sprawie sprawdziło się i jest dla nas Polaków rzeczą bardzo ważną. Byli na pogrzebie prezydenci Czech, Słowacji, Węgier, Niemiec, Litwy, Łotwy, Rumunii, Słowenii, premier Estonii. Żałuję, że nie było szefa Rady i przewodniczącego Komisji Europejskiej. Nie mogli przybyć, a przybyli np. premierzy Azerbejdżanu, Armenii i Gruzji, którzy mieli dalej. Wszystkim, którzy byli obecni, za te wyrazy solidarności dziękuję.

1-050

**Andreas Mölzer (NI).** – Frau Präsidentin! Bitte erlauben Sie mir, in einer Minute einige Anmerkungen zu Serbien zu machen. Die EU-Ambitionen scheinen Serbien geradezu zu beflügeln. Immerhin hat sich das Land unlängst für den Völkermord in Srebrenica förmlich entschuldigt – das kann man vom umstrittenen Beitrittskandidaten Türkei bei weitem nicht behaupten: Da drohen schon Sanktionen, wenn in einem Land über den Genozid an den Armeniern nur debattiert wird.

Die Auslegung der Kopenhagener Kriterien ist meines Erachtens willkürlich, wenn Belgrad mangelnde Zusammenarbeit mit dem Haager Tribunal vorgeworfen wurde, die Menschenrechtsverletzungen Ankaras jedoch nebensächlich sind.

Aber es ist ja kein Novum, dass die Union mit zweierlei Maß misst. In Bosnien sollen mehrere ethnische Gruppen zu einem Multikulti-Staat gedrängt werden, im Kosovo hingegen ist es auf einmal für eine ethnische Gruppe legitim, sich von einem bestehenden Staat loszulösen.

Serbien ist im Gegensatz zur Türkei historisch und geistig-kulturell ein Teil Europas und ein Schlüsselstaat für die Sicherheit am Balkan. Natürlich darf man die Fehler der übereilten Aufnahme Bulgariens und Rumäniens nicht wiederholen. Alle Beitrittskriterien müssen zweifelsfrei erfüllt werden, aber Serbien ist ein europäisches Land und sollte in die Union.

1-051

**Γεώργιος Παπανικολάου (PPE).** – Κυρία Πρόεδρε, η πρόσφατη εξάρθρωση ενός σημαντικού πυρήνα της τρομοκρατίας στην Ελλάδα, έρχεται να υπενθυμίσει ότι η βία και η απειλή των δημοκρατικών θεσμών δεν γνωρίζουν σύνορα, δεν κάνουν διακρίσεις.

Είναι σημαντικό να θυμόμαστε ότι η τρέχουσα οικονομική κρίση και η απαισιοδοξία που αυτή γεννά στους πολίτες θρέφει επιθετικότητα και παράγει βία. Κανένας δεν διαφωνεί ότι η βία καταδικάζεται, όποια μορφή και αν έχει, απ' όπου και αν προέρχεται. Εκεί, όμως, που επίσης πρέπει να συμφωνήσουμε και να δώσουμε περισσότερη έμφαση είναι η σημασία της πρόληψης αντί της καταστολής. Γι' αυτό πρέπει να ιεραρχούμε ακόμη πιο ψηλά, ζητήματα που αναφέρονται στο swift, στο pnr, στην ενίσχυση της Europol και της Eurojust.

Σε κάθε περίπτωση είναι καθοριστικό να διορθώσουμε τις χρόνιες κοινωνικές παθογένειες που αναπαράγουν τη βία. Να χτυπήσουμε τη φτώχεια και την ανέχεια. Δεν υπάρχουν πλέον περιθώρια αδράνειας. Την τελευταία φορά που οι ηγέτες της Ευρώπης δέιλιασαν μπροστά στις κοινωνικές προκλήσεις των δύσκολων οικονομικά καιρών, η ήπειρος μας βυθίστηκε στο σκοτάδι του μίσους και του ολοκληρωτισμού.

1-052

**Jens Geier (S&D).** – Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte die Aufmerksamkeit der Europäischen Kommission und dieses Hauses auf die besorgniserregende Entwicklung bei den Rohstoffpreisen richten. In meinem Wahlkreis liegt Duisburg und in Duisburg das größte Stahlwerk Europas. Hier und an den anderen stahlproduzierenden Standorten in der EU sind die Kolleginnen und Kollegen in großer Sorge um ihre Arbeitsplätze, weil die drei großen Lieferanten von Eisenerz der Stahlindustrie Preissteigerungen um 100 % aufzwingen. Der Preis von Erz soll künftig an der Londoner Metallbörse gehandelt werden, anstatt dass wie bisher Preissicherheit über langfristige Lieferverträge gewährleistet wird. Die Belegschaften und ihre Gewerkschaften befürchten dadurch eine extreme Verteuerung des Basiswerkstoffs Stahl. Und dies in einer Situation, in der Einsparpotenziale durch Kostensenkungsprogramme und Personalabbau vor allem nach den jüngsten Restrukturierungen in der Stahlindustrie vollkommen ausgeschöpft sind. Um auf diese Situation aufmerksam zu machen, haben Betriebsräte und die Industriegewerkschaft

Metall den Duisburger Appell an die Bundeskanzlerin und an Präsident Barroso gerichtet. Ich bitte die Kommission, diesem Appell zu folgen!

1-053

**Pat the Cope Gallagher (ALDE).** – Madam President, travellers whose holiday plans have been ruined by the volcanic ash face confusion over insurance.

Although airlines will refund or rebook flights under the Air Passenger Rights Directive, many passengers face the cost of hotel rooms and car hire and perhaps alternative flight arrangements, but some travel insurance policies are expected to pay out for the losses.

There are others claiming that this is an act of God, but I would call on these companies to be pragmatic, to be reasonable and to reconsider that decision, bearing in mind that I, like many others, have numerous constituents who are at airports in various parts of the world, costing them money that they do not have.

I understand that the Package Travel Directive is being reviewed, and this must be done urgently.

In conclusion, it is essential that this travel directive ensures that there is a standard set of rules which applies to a situation of this kind. Even at this stage, I would ask the Commission to look at this.

1-054

**Claudio Morganti (EFD).** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei in questa sede, il cuore democratico delle istituzioni europee, proporre una breve riflessione sull'impatto finale che gli interventi europei hanno sulle comunità, sui territori e sugli uomini.

Credo si debba scegliere se portare avanti una visione universalistica e globalizzante o preservare, invece, il contributo e l'identità di ogni singolo uomo. Io ritengo sia da prediligere la seconda opzione, una visione ampia nella quale anche le dimensioni più particolari derivanti da specifiche vocazioni e tradizioni hanno spazio e dignità.

Consideriamo ad esempio gli effetti della direttiva servizi del 2006, la cosiddetta Bolkenstein, nel settore balneare italiano. Non credo si debbano sacrificare, a favore di una presunta maggiore efficienza del sistema globale, la cultura e la tradizione dell'ospitalità che caratterizza da sempre le comunità locali.

Credo che le piccole imprese rappresentino a livello economico l'espressione più genuina dell'identità culturale delle comunità locali e che debbano pertanto essere sempre salvaguardate.

1-055

**Hans-Peter Martin (NI).** – Frau Präsidentin! Als glühender Pro-Europäer hat man es gerade heutzutage nicht leicht. Ich möchte heute auf das Problem Eurostat verweisen. Es hat sich herausgestellt, dass Eurostat viel besser über die reale Situation in Griechenland Bescheid wusste, als allgemein bekannt geworden ist. Es liegen Berichte vor, die nur teilweise veröffentlicht wurden, in denen bereits im Jahre 2002 Schummeleien aufgedeckt wurden, und dann natürlich der große Bericht im Jahre 2008. Es ist aber vollkommen unklar, wohin die Berichte gehen, welche Konsequenzen sie haben, wer dafür – nämlich in diesem Fall fürs Nichthandeln – zur Verantwortung gezogen werden kann.

Darum möchte ich an dieser Stelle anregen, dass man sich tatsächlich konstruktiv mit Eurostat beschäftigt, und nicht so wie rund um die Skandalpraktiken, die es bei Eurostat ja auch in den vergangenen Jahren gab. Eine Anregung also an die Kommission, da tätig zu werden, die Unabhängigkeit von Eurostat sicherzustellen, und die Bürgerinnen und Bürger mit den Daten zu versorgen, die wir so dringend brauchen, um die Demokratie zu revolutionieren.

1-056

**Maria Da Graça Carvalho (PPE).** – Estamos hoje perante uma catástrofe natural de consequências imprevisíveis. A ciência permite-nos calcular com precisão razoável o efeito das partículas na atmosfera, nos motores dos aviões, nos sistemas aviónicos. A ciência também nos permite calcular com razoável grau de precisão o movimento dessas partículas na atmosfera. Hoje os ministros dos transportes da UE estão reunidos para decidir como lidar com a situação dos transportes aéreos. As conclusões desta reunião deverão ser baseadas nos conhecimentos científicos e no princípio da precaução. A economia não pode ter prioridade em relação à segurança das pessoas. A Europa deverá continuar a ter o papel de bastião da defesa da segurança e da qualidade de vida. Esperamos, no entanto, soluções rápidas, pragmáticas, sobre sistemas de transportes alternativos, por terra e por mar.

Durante o último ano temos sido confrontados com diversas crises, catástrofes naturais, epidemia, perante estes factos ...  
(*A Presidente retira a palavra à oradora*)



1-057

**Ioan Enciu (S&D).** – Doamnă Președinte, la sfârșitul acestui an urmează să fie pusă în aplicare cea de a treia directivă poștală care liberalizează complet această piață. Criza economico-financiară are repercusiunile cunoscute, inclusiv pe piața poștală.

În urma aplicării directivei, în statele membre unde s-a liberalizat în totalitate piața poștală, efectele crizei s-au dublat. Aici concedierile, scăderile veniturilor personalului rămas sunt peste medie. De asemenea, s-au produs și diminuarea tranzacțiilor, creșterea tarifelor poștale, precum și privarea cetățenilor din localități și regiuni greu accesibile de accesul la comunicare și serviciu universal.

Consider că este necesară o evaluare a consecințelor sociale înregistrate prin aplicarea acestei directive. Este de datoria noastră să prevenim instalarea unui dumping social și cer instituțiilor europene implicate să examineze varianta aplicării unui moratoriu de cel puțin doi ani față de termenele prevăzute pentru implementarea acestei directive, diferențiat în fiecare din restul statelor membre.

1-058

**Cristian Dan Preda (PPE).** – Vreau să vorbesc astăzi despre situația foarte delicată în care se află un jurnalist pe nume Ernest Vardanian, care a fost arestat de regimul lui Igor Smirnov din auto-proclamata Republică Transnistria.

Jurnalistul Vardanian este acuzat de înaltă trădare și spionaj, ceea ce este nu doar absurd, este absolut caricatural. Jurnalistului i s-a refuzat, de altfel, judecarea în libertate, stă în condiții absolut indecente și aș vrea să spun că acest gest este un gest prin care autoritățile de la Tiraspol vor să intimideze Chișinăul în condițiile în care noul guvern instalat după alegerile de anul trecut dorește o apropiere de Uniunea Europeană și dorește, de asemenea, rezolvarea conflictului transnistrean.

Cer eliberarea imediată și necondiționată a jurnalistului Ernest Vardanian și cer autorităților autoproclamatei Republici de la Transnistria să facă un pas către Chișinău pentru deblocarea conflictului de acolo.

1-059

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – Kryzys finansowy i gospodarczy uderzył najmocniej grupę ludzi najbiedniejszych. Unia Europejska, wychodząc naprzeciw ich potrzebom, ogłosiła rok 2010 rokiem walki z ubóstwem i wykluczeniem społecznym. Szacuje się, że w Europie ponad 40 milionów osób żyje w ubóstwie, a kolejne prawie 40 milionów jest zagrożonych ubóstwem. Szczególnie przykre jest to, że ¼ tej liczby, to jest 20 milionów, stanowią dzieci. Problemy, z którymi się borykają, nie dotyczą tylko braku pożywienia, opieki medycznej czy odzieży, ale przede wszystkim braku perspektyw na poprawę sytuacji i wyjścia z biedy. Zmianie tej tragicznej sytuacji może służyć w pierwszej kolejności zapewnienie edukacji na wysokim poziomie. Potrzebę taką widać najbardziej w małych miastach i na wsi, z dala od wielkich ośrodków akademickich. Dlatego uważam, że podstawowym rozwiązaniem tej sytuacji jest zwiększenie środków na programy stypendialne dla biednej młodzieży.

1-060

**Derek Vaughan (S&D).** – Mr President, I welcome the debate tomorrow on the air crisis because we need to remember that this has an impact not just on this Parliament, but on individuals and businesses across Europe. This is at a time when Europe, or most of Europe, is recovering from a deep recession. The UK, like many other countries – not all – is recovering from that recession, and that is due to the Government intervening when the market failed and not standing on the sidelines as some would have us do.

There are many economic figures coming out in the UK in the next few weeks and I believe many of them will be positive. That is because the Government has intervened. I think it is important for EU institutions also to intervene in difficult economic times. All the institutions of the EU should in the future make sure our budgets are aimed at helping individuals and businesses come through difficult economic times and to plan for the recovery.

1-061

**Diogo Feio (PPE).** – Trago hoje a esta sessão plenária a questão da situação orçamental dos diferentes Estados. Faço-o numa altura em que terminou o momento de entrega dos Programas de Estabilidade e Crescimento, em que se faz uma previsão daquilo que, no médio e longo prazo, será a situação dos diferentes Estados. Em relação ao caso específico do meu Estado, Portugal, a Comissão Europeia comentou que o programa apresentado é um programa de risco. É um sinal preocupante para os mercados, mas foi fundamentalmente um sinal que olhou para a estabilidade, que olhou para a questão da saúde das contas públicas, quando também é importante que se olhe para a questão do crescimento. E, mais uma vez aqui, os números apresentados pelo meu Estado não são satisfatórios e a preocupação com questões como a simplificação para as empresas, a situação de competitividade fiscal continua, infelizmente, a faltar.

1-062

**William (The Earl of) Dartmouth (EFD).** – Madam President, it was actually two speeches back, but I would like to ask the gentleman over there who was advocating EU intervention how he thinks the EU should intervene against volcanic ash.

1-063

**Die Präsidentin.** – Es ist so, dass bei den Ausführungen von einer Minute Zwischenfragen mit blauer Karte nicht zugelassen sind. Insofern war es keine Bemerkung zur Geschäftsordnung, und Ihr Kollege kann Ihnen die Frage vielleicht individuell beantworten, aber jedenfalls nicht im Rahmen der Plenardebatte.

1-064

**Malika Benarab-Attou (Verts/ALE).** – Madame la Présidente, j'aurais aimé que, dans la gestion des prises de parole, vous preniez en compte la parité hommes-femmes. Vous avez donné la parole cinq fois de suite à un homme.

1-065

**Die Präsidentin.** – Herzlichen Dank! Sie können sich vorstellen, dass mir als Vorsitzender der *High Level Group Gender Equality and Diversity* die Gleichberechtigung ein großes Anliegen ist. Wir haben eine Rednerliste, und dort hat man sich um Ausgewogenheit bemüht. Wer dann in der Debatte sprechen kann, hängt natürlich auch davon ab, wer tatsächlich anwesend ist.

Damit ist dieser Tagesordnungspunkt geschlossen.

1-066

## 16 - Übertragung legislativer Zuständigkeiten (Aussprache)

1-067

**Die Präsidentin.** – Als nächster Punkt folgt der Bericht von József Szájer im Namen des Rechtsausschusses zur Übertragung legislativer Zuständigkeiten (KOM(2009)0673 - 2010/2021(INI)) (A7-0110/2010).

1-068

**József Szájer, előadó.** – Tisztelt elnök asszony, tisztelt Sefcovic alelnök úr! Sok szónok azzal kezdi a Parlamentben a felszólalását, hogy az ő témája fontos, nagyon fontos vagy talán a legfontosabb témák közé tartozik. Szeretném én is ezt mondani, de jóval több alappal, mint nagyon sokan szokták ezt, hiszen az a téma amit most tárgyalunk, a Parlament átruházási joga, jogátruházási joga a Bizottságnál, a Lisszaboni Szerződés egyik talán legjelentősebb, ugyanakkor ritkán emlegetett újítása a Lisszaboni Szerződésben.

Azok, akik a Lisszaboni Szerződést bírálták, a demokrácia hiányáról beszéltek. Tisztelt hölgyek és urak! Szeretném mondani, hogy ez a módosítás, vagyis a Parlament jogátruházási jogának a biztosítása az egyik legjelentősebb jogkör bővülése a Parlamentnek. Annyit jelent, hogy a polgárok által közvetlenül választott képviselők mostantól fogva a Parlament és a jogalkotás erejénél fogva tudják ellenőrizni és megvetozni azokat a végrehajtási határozatokat és döntéseket, amelyeket az Európai Bizottság hoz. Vagyis a Lisszaboni Szerződésnek az a ténye, amiről nagyon sokat beszélünk a Parlament jogkörének a bővülése kapcsán, vagyis az, hogy jelentős mennyiségben megnőtt az együttdöntési eljárásoknak a száma, kibővült azoknak a témáknak a köre, amelyben a Parlament részt vehet az a parlamenti jogátruházásnak a kérdésével kiegészülve nem csak mennyiségi, hanem jelentős minőségi bővülést is jelent. Vagyis mostantól fogva hosszú küzdelem és harc eredményeképpen ezt a küzdelmet kollégáink itt, az Európai Parlamentben hosszú évek óta folytatják, folytattuk, biztosítva van az, hogy az Európai Bizottságnak azok a döntései, amelyeket nem saját hatáskörében, hanem végrehajtási átruházott hatáskörben hoznak meg, parlamenti ellenőrzés alá kerül. Sokan mondhatják persze azt, hogy formális értelemben ez az ellenőrzés már eddig is létezett. Bizonyos értelemben igen, de olyan határidőkkel és olyan körülmények között és olyan jogköri, intézményközi együttműködésnek az eredményeképpen, amely valódi, hatékony ellenőrzést nem jelentett. Arra is szeretném felhívni a figyelmet, hogy ez az új lehetőség, tehát a Lisszaboni Szerződés 290. cikkelye a Parlament munkáját is át fogja alakítani az elkövetkezendő években. Különösképpen akkor, ha mi, parlamenti képviselők komolyan vesszük ezt a jogkört és valóban dönteni tudunk ezekben az ügyekben.

Hogy a külvilág is és a szakmában hozzá nem értők is megértsék, hogy miről van szó, hiszen egy ez technikailag nagyon bonyolult témakör, de valójában mégis egy demokratikus intézmény és az úgynevezett európai demokráciadeficitnek a kiküszöbölésére szolgál. Annyit jelent, hogy a Parlament és a Tanács, a két európai jogalkotó, nem tud önmagában minden egyes részletkérdéssel foglalkozni. Parlament havonta ül össze, néha olyan alkalmak is vannak, mint most, hogy hiába ülünk össze, de szavazni mégsem tudunk, ugyanakkor a Parlamentnek mégiscsak ellenőriznie kell azt, azokat a kérdéseket, amelyeket átruházott hatáskörben a Tanács, illetve a Bizottság kiad. Mostantól fogva erre meglesz a lehetőség.

A jelentésemben arra törekedtem, hogy a világossá tegyük, hogy a Parlament ragaszkodik ehhez a jogokhoz. Nem fogadunk el semmiféle olyan plusz kötelezettséget, amely túlmegy a Szerződésben rögzítetteken. Nem fogadunk el, mert a jogunkat teljes mértékben gyakorolni szeretnénk, és azt gondolom, hogy az európai demokrácia fog bővülni ennek eredményeképpen. Ehhez persze szoros együttműködésre van szükség a Bizottsággal és a Tanáccsal, de nem szabad elfelejtenünk, hogy most itt a jogalkotóknál és így a Parlamentnél és a Tanácsnál vannak a jogkörök. Én mindenkinek, kollégáimnak szeretném megköszönni az együttműködést ebben a bonyolult témakörben és azt is, hogy a jövőben a Parlament teljes mértékben használja ki ezt az új jogosítványát.

1-069

**Maroš Šefčovič**, *Vice-President of the Commission*. – Madam President, I would like to start by thanking Mr Szájer for the very high quality report because we in the Commission appreciate very much the support Parliament has indicated for the horizontal approach to the delegated acts.

The legislator, of course, is entirely free to regulate all questions related to delegated acts in each basic act, but some guidelines are needed in order to avoid a piecemeal approach.

This was the purpose of the communication the Commission made already in December to indicate to the legislator what would be the preferred course of action for having a good and practical approach to the future legislation.

I would like to underline that the Commission strongly supports the idea of common understanding or even interinstitutional agreement between the three institutions on the delegated acts because this will bring necessary order into the preparation of the legislation.

On the substance, I can just reiterate that the Commission very much welcomes the report. We might disagree on some specific questions but our objectives are the same. We want to see precision, efficiency, transparency and a clear and fair balance of power.

If you would allow me to be a little bit more specific, I will just make some telegraphic comments on some particular parts of the report.

Regarding the limitative nature of Article 290, especially the second paragraph, here we have a slight difference of opinion with regard to the means of control of the legislator over the delegated acts, but we would not like to enter into the legal controversy because what we think that it is very important to look for the practical solutions as regards specific legislation.

Regarding the duration of the delegation of power, here we very much welcome and support the idea of tacit renewal, as expressed in the report, because we found it very constructive and we can say that some solutions of this nature have already been found in several legislative files.

I have another specific comment on the duration of the right of objection. Here, again, I would say that we are singing from the same hymn sheet because we also largely share the opinion of the rapporteur for the standard formulation of two months, with a possibility of extension for an additional two months, which could be fixed in a common understanding among our three institutions, which, hopefully, we will have in the future. I think we have already seen something like 10 positive examples of how this was applied in the current legislative work.

Regarding the urgency procedure, here we already had some clear examples in the past that there are issues as regards food safety or safety of toys, for instance, that sometimes call for a very urgent procedure and, therefore, we think that we have to find something even more urgent than the early approval proposition made by the rapporteur.

If you allow me to conclude on the alignment, because this is very important for Parliament, here again we would advocate the pragmatic approach because this Parliament, together with the Commission, has already done considerable work as regards the alignment of more than 250 basic legislative acts, which have been aligned under the pragmatic approach.

Now we think that the priority should lie in the areas in which we have not, until now, aligned to the regulatory procedure with scrutiny before entry into force of the Lisbon Treaty. I think that we should focus on them. Again, it would be an enormous amount of work, but we are already reflecting on how we can approach it in the most pragmatic and flexible way.

1-070

**Jo Leinen**, *Verfasser der Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit*. – Frau Präsidentin, Herr Kommissar! Auf diesen Moment hat das Europäische Parlament lange gewartet, nämlich bei der Kontrolle von an die Europäische Kommission delegierten Rechtsakten auf gleicher Augenhöhe zu sein mit dem Ministerrat. Um dieses Thema zu beleuchten: Im Jahr 2008 gab es 6 000 delegierte Rechtsakte, also ein großer Berg von Normen, die in einer Art Sekundärgesetzgebung durch die Kommission und das alte Komitologieverfahren abgewickelt wurden. Das Parlament hatte dabei ganz wenige Rechte. Wir wurden informiert, aber wir waren nicht Mitgesetzgeber. Das hat der Lissabon-Vertrag jetzt geändert.

Wir sind bei der Kontrolle der delegierten Rechtsakte auf gleicher Augenhöhe mit dem Rat, und wir möchten dann auch in vollem Umfang auf dieser Höhe sein. Das heißt, Herr Kommissar, wenn Sie dafür plädieren, dass die Dringlichkeit möglich ist, dann brauchen wir auch frühzeitigste Information. Genauso früh, wie der Rat informiert wird, möchten auch wir informiert werden.

1-071

**Carlos Coelho**, *em nome do Grupo PPE*. – Creio que é justo primeiro dar os parabéns ao nosso Colega Szájer, pelo excelente relatório que nos apresentou. O Tratado de Lisboa, como foi dito, e bem, reforça os poderes do Parlamento Europeu e introduz normas que reforçam o controlo democrático. Creio, portanto, que este Parlamento está duas vezes de parabéns. Parabéns não só pelo excelente relatório do Colega Szájer, que já tive ocasião de referir, mas também porque com esta norma acabamos com o antigo sistema de comitologia, que tantas vezes criticámos neste Parlamento.

Temos agora o artigo 290.º do Tratado de Lisboa e registo, no relatório do Colega Szájer, diversas sugestões de formas de procedimento que acautelam as prerrogativas deste Parlamento. O Parlamento, com este novo dispositivo, pode concentrar-se nos actos legislativos essenciais, dando à Comissão margem de flexibilidade para, em actos legislativos não essenciais, complementar dentro daquilo que são as balizas definidas pelo poder legislativo. E, como já disse o Colega Leinen, e bem, estamos agora em pé de igualdade com o Conselho e, portanto, o Parlamento não está numa posição de inferioridade.

Gostaria, Senhora Presidente, de sublinhar alguns aspectos do relatório do Colega Szájer que me parecem particularmente importantes. Primeiro, a ideia de que rejeitamos quaisquer disposições que imponham ao legislador obrigações adicionais que excedam as que constam do artigo 290.º. Segundo, a recomendação à Comissão Europeia para a transmissão precoce e contínua das informações e documentos necessários. Em terceiro lugar, a ideia de que a contagem dos prazos só pode ser feita após o conhecimento de todas as versões linguísticas e, sublinho, todas as versões linguísticas. E, finalmente, o respeito pelos períodos de suspensão dos trabalhos do Parlamento Europeu.

1-072

**Eva Lichtenberger**, *im Namen der Verts/ALE-Fraktion*. – Frau Präsidentin! Diese oft unterschätzten strukturellen Fragen bezüglich des Verhältnisses im institutionellen Dreieck sind in diesem Bericht vom Kollegen Szájer wirklich ausgezeichnet zusammengefasst worden. Es war eine sehr, sehr gute Zusammenarbeit, für die ich mich auch herzlich bedanken möchte.

Wir haben durch den Vertrag von Lissabon neue Verhältnisse geschaffen, und diese neuen Verhältnisse dürfen nicht durch die Hintertür wieder ausgehebelt werden. Das ist eigentlich der zentrale Punkt, um den es geht. Der Sinn, der dahinterstand, war, die gleiche Augenhöhe zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat auch bei delegierten Rechtsakten herzustellen und zu sichern, dass dies in der Prozedur auch erstens machbar und zweitens garantierbar ist.

Deswegen sind für uns die ganz zentralen Fragen, dass die Bedingungen geschaffen werden, etwa in der Form, dass wir wirklich klar und rechtzeitig die Dokumente und Unterlagen zur Verfügung haben, um die notwendigen Entscheidungen zu treffen, und zweitens, dass es eben kein *common understanding* für bestimmte Vorgänge gibt, sondern dass wir Vereinbarungen haben, die fixiert sind und die nicht der politischen Willkür oder dem politischen Tagesgeschäft ausgesetzt werden können.

Dafür brauchen wir feste, gute Regeln, mit denen wir die Rechte des Parlaments in der Realität schützen werden, nicht nur die Theorie zur Kenntnis nehmen. Danke, Herr Kollege Szájer, das war eine gute Zusammenarbeit, und ich hoffe, dass wir damit auch das bewirken, was wir für unsere Kollegen bewirken müssen.

1-073

**William (The Earl of) Dartmouth**, *on behalf of the EFD Group*. – Mr President, the rapporteur is right to refer to the democratic deficit. The elitist construct that is the EU has a democratic deficit that has increased, is increasing and, after the Lisbon Treaty, will increase still further. I have to say that I am bemused that the rapporteur, despite his eloquence, sees Article 290 as a solution.

Our interpretation of Article 290 is that this gives the Commission the opportunity to supplement or amend legislation. Such an opportunity is far-ranging and wide-sweeping and is open to almost unlimited interpretation. We would argue that the safeguards against the inappropriate use of the powers thereby delegated to the Commission are clearly insufficient. Perhaps the rapporteur will comment in his response as to why they are sufficient. This therefore amounts to a further transfer of power from the elected Parliament to the unelected Commission, whatever the Lisbon Treaty purports to say.

We have always maintained, and continue to maintain, that the Lisbon Treaty lacks democratic legitimacy largely because a referendum was promised in the UK by all three establishment political parties, and all three establishment political parties spectacularly reneged on that promise. Article 290 is therefore a product of the illegitimate Lisbon Treaty. It increases the democratic deficit – I would be interested to hear from the rapporteur why it does not – and it should therefore be opposed.

1-074

**Hans-Peter Martin (NI)**. – Frau Präsidentin! Als glühender Pro-Europäer war ich gegen den Vertrag von Lissabon, eben weil er solche Argumente, wie wir sie gerade gehört haben, möglich macht, eben weil er nicht diese Klarheit und Eindeutigkeit geschaffen hat, die ich mir vor allen Dingen für die nachfolgenden Generationen wünschen würde. Allerdings bin ich auch Realist und sage, jetzt leben wir damit. Es ist sehr wichtig, noch einmal ausdrücklich festzuhalten,

dass genau dieser Artikel 290 ja jedenfalls die Interpretation zulässt, dass nicht nur der Rat, sondern auch das Parlament selbstständig und in relativ einfacher Form die entsprechende Delegation widerrufen kann. Daran werden wir bei Gelegenheit immer wieder erinnern müssen.

Aber natürlich ist das, was Herr Leinen gesagt hat, auch wahr, nämlich dass wir es jetzt schon mit tausenden von Rechtsakten zu tun haben, die in einer Grausphäre der Nachvollziehbarkeit angesiedelt sind, die wiederum den Antieuropäern, den Gegnern eines Projektes von Europa, einer EU, die dort funktionieren sollte, wo wir sie dringend brauchen, ständig Wasser auf die Mühlen spült. Das hat wieder viel mit Transparenz zu tun. Darum scheint es mir sehr wichtig, wenn in Ziffer 10 angeregt wird, dass unter anderem die Regelung der Übermittlung von Dokumenten eindeutig zu klären wäre.

Nicht wenige von uns kennen den *Freedom of Information Act*, nicht wenige von uns haben mit den Praktiken in den USA zu tun. Warum machen wir denn nicht einfach *copy* und *paste* und ermöglichen es den Bürgern und auch uns Parlamentariern, die entsprechenden Dokumente selbstständig und nicht gnadenhalber und erst auf massives Intervenieren durch politische Fraktionen zu bekommen? Warum machen wir daraus kein Recht, wenn wir schon dieses hohe Risiko der tausenden von delegierten Rechtsakten eingehen? In diesem Sinne wünsche ich frohes Schaffen. Wir werden das konstruktiv begleiten auf dem Weg zur Revolutionierung der Demokratie.

1-075

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – Doamnă Președintă, domnule comisar, în ceea ce privește procesul de delegare de puteri executive către Comisie, Tratatul de la Lisabona aduce noutăți, iar articolul 290 se referă exact la acest lucru. Astfel, actele delegate sunt acte cu caracter general, care pot modifica elemente neesențiale ale unui act legislativ de bază care dă un mandat pentru delegarea de puteri executive către Comisie.

Practic, se stabilește astfel un mandat, durata delegării, termenul în care Parlamentul și Consiliul pot face obiecții, respectiv condițiile de revocare a mandatului. Parlamentul și Consiliul execută un control, dar după adoptarea actelor delegate. De asemenea, actele delegate pot fi publicate și în timpul perioadei în care Parlamentul European și Consiliul pot ridica obiecții, dar vreau să vă rog, domnule comisar, să asigurați o mai mare transparență și în timpul procesului de elaborare al actelor delegate.

1-076

**Maroš Šefčovič, Vice-President of the Commission.** – Madam President, allow me to react to the comments of the honourable Members. I absolutely agree with Mr Leinen that the Lisbon Treaty brought in enormous changes. This was underlined by the rapporteur, Mr Szájer. I would like to assure you that we are fully aware of it and that we would use the procedure with the utmost respect for the legislator, because this is very important for our mutual relationship and for our good cooperative work.

With regard to urgency and to urgent procedures, I would like to assure all of you that we will use it only in extreme, exceptional cases. We know that, if we abused this instrument, we would have a very difficult relationship, and it is definitely not our intention to do that.

Concerning the comments by Mr Coelho and Ms Lichtenberger, I would like to assure you as well that we will do our utmost to guarantee and to provide you with an early transcription of all documents at the same time as the Council, and with all the necessary translations. We know the Lisbon Treaty introduced this very important change, that, when it comes to the legislative or financial matters, the European Parliament is on absolutely the same footing as the Council.

Moreover, we are planning to develop a new type of cooperation whereby the European Parliament would be involved in the preparatory work of delegated acts, and we would like to do this on very solid ground. You will therefore also find the expression of this new relationship in the framework agreement that we are currently negotiating between the Commission and the European Parliament.

Moving to the comments by the Earl of Dartmouth and Mr Martin concerning the unlimited powers which this Article 290 should bring to the Commission, I do not think this is really the case, because it is you, the legislator, who will decide (or not) to delegate the power to the Commission. It is you, the legislator, who will have the chance to revoke this power or to object to the proposals the Commission will make. So I cannot accept that we are entering a grey zone, because I think the powers of the legislator are very clearly set out in the Treaty, and the Commission will, of course, respect that.

1-077

**József Szájer, előadó.** – Köszönöm a kollégáknak a vitát, hiszen mind a bizottságokkal – és külön kiemelném a Környezetvédelmi Bizottságot, amelynek nagyon sok ilyen feladata lesz az elkövetkezendő időszakban –, mind pedig a politikai pártokkal nagyon szoros együttműködésben jött létre ez a jelentés. Hozzáteszem azt is, tisztelt kollégák hogy, ez egy küzdelem. Küzdelem a Bizottsággal, küzdelem a Tanáccsal, hiszen a jogainkért küzdünk. Ez a jelentés arról szól, hogy világosan rögzítsük, hogy ezek a mi jogaink és ezekhez ragaszkodunk. Ezt sokkal könnyebb megtenni olyan helyzetben, hogy mind a bizottságok, mind pedig a más pártokhoz tartozó kollégák is mögöttem állnak és világossá tesszük a

partnerintézmények számára, hogy igenis a Parlament határozottan kiáll ezek mellett a kérdések mellett. Ugyanakkor, hogy ezt a jogunkat ténylegesen gyakorolni tudjuk én biztatásnak veszem Sefcovic úrnak a szavait, hogy a general alignment, vagyis az általános hozzáigazítás az elkövetkezendő hónapokban felgyorsulhat és valóban kiterjeszthetjük ezeket a jogokat minél szélesebb körben. Mi elsősorban azt tartjuk fontosnak, hogy azokra a területekre ahol, eddig az együttdöntés nem létezett.

Egy másik nagyon fontos elem, amit kollégák is megemlítettek itt, hogy fontos az információkhoz való hozzáférés. Ezt intézményközi megállapodásban rögzíteni kell, erről folynak a tárgyalások a Bizottsággal is és a Tanáccsal is, de szeretnénk tudni, hogy a Tanács mit tesz, milyen típusú konzultációkat folytat ezekben az ügyekben. Ami pedig arról szól, hogy bővülés történt-e vagy pedig jogoknak a csökkenése, tisztelt hölgyeim és uraim, olvassák el a jelentést, nézzék meg a jogszabályt. Én nem tudom ezt másképpen értelmezni, mint hogy a jogaink bővültek. Eddig nem tudtunk beleszólni abba, hogy az általunk már korábban delegált jogosítványokkal mi történik. A Parlamentnek gyakorlatilag nem osztottak lapot ebben a folyamatban. Udvariasságból meghallgattak, de olyan rövid határidők voltak, hogy a Parlament össze sem ült az alatt az idő alatt, most pedig megvétőzhatjuk, visszavonhatjuk, még az indokainkat sem kell közölnünk, vagyis ez egy egyértelmű jogbővülés. Mi vagyunk azok akik a jognak az urai vagyunk és mi delegáljuk ezt a Bizottsághoz, ennek következtében ezt nem tudom másképpen értelmezni, mint a jogainknak a bővülését. Tisztelt kollégák, most már csak rajtunk van, hogy ezeket a jogokat gyakoroljuk is-e a jövőben.

1-078

**Die Präsidentin.** – Die Aussprache ist geschlossen.

Die Abstimmung findet während der nächsten Plenartagung in Brüssel statt.

### *Schriftliche Erklärungen (Artikel 149)*

1-079

**Raffaele Baldassarre (PPE), in writing.** – Firstly, I would like to thank Mr Szájer for the outstanding work delivered in so little time. The delegated acts will be of paramount importance for Union law and the interinstitutional balance in the EU. Therefore, it is fundamental that they are developed and decided upon in a fully transparent manner which effectively enables the Parliament and the Council to democratically control the exercise of the power delegated to the Commission. To this extent, as advocated by the Szájer report, some issues will be of utmost importance and require our stronger commitment. These include, inter alia, the possibility for the European Parliament to revoke the delegation at any time and to make sure that Parliament and Council are conferred the same rights concerning their involvement in the process of delegation. Finally, I would like to stress that it should be a priority for the Commission to present all legislative proposals needed to adapt the *acquis* to the provisions of Articles 290 and 291, including the *acquis* in policy areas which, pursuant to the Lisbon Treaty, are now subject to the codecision procedure.

1-080

**Zita Gurmai (S&D), in writing.** – I warmly welcome the outcome of the report by Mr Szájer. Defining the new legislative system is a difficult and complex issue. I am convinced that the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU), and in particular Articles 290 and 291 thereof, reinforces the democratic character of the Union and rationalises its legal order. The introduction of the novel concept of legislative acts has far-reaching consequences. The report emphasizes the slight differences among the key co-legislators, the competences and the detailed agenda of how they work with each other. The real question is: in case the EC gets more legislative competences and wider legislative authorities, which means an immediate increase in Community interests, what kind of control methods should be introduced on behalf of the Council and the EP? The new legislative framework of the TFEU set up the tools but there has not been any practical experience of their adaptation at Community level. Finally, I urge the co-legislators to have an interinstitutional agreement as soon as possible between the Parliament, the Council and the Commission on the implementation of Article 290, as there is an urgent need for greater transparency.

1-080-250

**Rafał Trzaskowski (PPE), na piśmie.** – Procedura delegowania, choć pozostaje w cieniu, jest bardzo ważną zmianą jakościową, którą wprowadza Traktat z Lizbony. Powinna być ona traktowana jako dopełnienie Traktatu, bez którego nie zostanie w pełni wzmocniona pozycja Parlamentu wobec pozostałych instytucji w procesie podejmowania decyzji. Tylko poprzez tą procedurę zyskamy, bowiem pełnię uprawnień legislacyjnych i wgląd w proces implementacji danego prawodawstwa. Dobrze znamy frustrację związaną ze żmudnym procesem negocjowania z Radą w procedurze współdecydowania i z przeczącą zawartemu porozumieniu implementacją danej decyzji. Do tej pory 'komitologia' była wyrazem braku zaufania państw członkowskich do Komisji, teraz wgląd Parlamentu w implementację danego aktu prawnego nadaje temu procesowi większą legitymizację. Parlament i pośrednio obywatele UE znajdują się bliżej wcielania w życie prawa UE i tak powinniśmy postrzegać procedurę delegowania. Aby miała ona jednak sens, Parlament musi zyskać pełen dostęp do informacji, w czym zgadzam się całkowicie z uczestnikami debaty.

1-080-500

**Zbigniew Ziobro (ECR), na piśmie.** – Wprowadzenie możliwości przekazywania uprawnień ustawodawczych ma zapewnić, że przepisy prawne, zwłaszcza o charakterze technicznym, będą uzupełniane i aktualizowane z większą

sprawnością, bez konieczności wszczynania pełnej procedury prawodawczej. Przekazywanie uprawnień należy postrzegać więc jako narzędzie lepszego stanowienia prawa na szczeblu UE.

Jednocześnie, konieczne jest zapewnienie odpowiedniej kontroli nad wykorzystywaniem przez Komisję nadanych jej uprawnień. Parlament i Rada muszą dysponować między innymi odpowiednim czasem na korzystanie z prawa sprzeciwu wobec planowanych regulacji. Przede wszystkim jednak muszą dysponować odpowiednim dostępem do dokumentów, analiz i opinii sporządzanych w trakcie prac przygotowawczych nad projektami aktów delegowanych. Tylko w ten sposób, uprawnienia Komisji do wydawania aktów delegowanych przysłużyć się rzeczywiście mogą usprawnieniu procesu legislacyjnego w Unii, przy jednoczesnym zachowaniu niezbędnej kontroli i przejrzystości działań Komisji. Jednocześnie, niezbędne jest wypracowanie odpowiednich mechanizmów współpracy pomiędzy Parlamentem a Komisją, tak aby Parlament był na bieżąco informowany o toczących się pracach przygotowawczych i miał możliwość dobrego poznania istoty rozpatrywanych zagadnień.

Rezolucja w sprawie kompetencji w zakresie przekazywania uprawnień ustawodawczych, będąca rezultatem kompromisu pomiędzy wszystkimi grupami politycznymi, właściwie ujmuje powyższe kwestie i zasługuje na poparcie przez Parlament.

1-081

## 17 - Flugsicherheit: von der Gemeinschaft erstellte schwarze Liste der Luftfahrtunternehmen (Aussprache)

1-082

**Die Präsidentin.** – Als nächster Punkt folgt die Aussprache über die Anfrage zur mündlichen Beantwortung an die Kommission zum Thema Flugsicherheit: von der Gemeinschaft erstellte Schwarze Liste der Luftfahrtunternehmen von Brian Simpson im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (O-0024/2010 – B7-0205/2010).

1-083

**Silvia-Adriana Țicău, deputising for the author.** – Madam President, the question was submitted by Brian Simpson on behalf of Parliament's Committee on Transport and Tourism, following the Commission's report looking into the effectiveness of the EU blacklist. The EU blacklist was established in 2006 to name, shame and ban airlines which are not complying with international safety rules. It was established in response to concerns over the level of enforcement of international safety standards and on the back of several fatal air crashes over a short space of time in 2004 and 2005.

Four years on, we know that the blacklist has proved an effective and valuable tool in promoting enforcement of ICAO safety standards and in protecting EU citizens. How we can now build on this is the question facing us today. In other words, how can we extend the protection beyond our own borders and further work towards the goal of improving global aviation security? The blacklist has a responsibility not only to identify where the safety risks lie but also to ensure that this information is effectively communicated to EU citizens. In line with this, how can we ensure that EU citizens taking flights outside Europe are aware of banned air carriers that continue operating in other regions of the world?

In cases where the air carrier's licence has been revoked and therefore the air carrier does not appear on the blacklist, how can we be sure that passengers are aware of this situation? We have seen how effective the bringing together of different national blacklists into one comprehensive EU-wide list has been. However, the blacklist is only as good as the access we have to information relating to the safety of air carriers. How can we build on the information which forms the basis of the blacklist by improving the access to verifiable and reliable information? This means not only looking at strengthening the checks made in EU Member States but also approving the data information received from non-EU Member States.

Would the Commission consider establishing harmonised and standardised ramp checks and reporting? In terms of improving the data information received from third countries, would the Commission consider establishing an effective system of international exchange of reliable data, bringing us closer to a kind of worldwide blacklist which I know has been mooted in the past? Furthermore, it is worth pointing out that the blacklist has proved an effective tool in incentivising airlines to meet international safety standards. But how can we work more proactively towards the ultimate goal of improving global aviation safety? By this I mean, how does the Commission intend to support national civil aviation authorities in meeting safety deficits based on ICAO audits and improving their oversight capability?

It is crucial that we ensure effective communication channels with the public, but it is also vitally important that, in the long term, we continue to work on promoting the enforcement of international aviation safety standards around the world. This will ultimately be the most effective way of improving safety for all passengers. The Committee on Transport and Tourism of the European Parliament looks forward to working with the Commission to try and build on the EU's blacklist achievements.

1-084

**Andris Piebalgs, Member of the Commission.** – Madam President, I thank Mrs Țicău for her very positive evaluation of the approach to the blacklist. The Commission is convinced that the existing measures already provide for a very high level of information and rights to the public for flights within and outside the European Union.

The list of airlines banned within the European Union is made widely available to the public on the internet and by targeted information actions. The Commission liaises closely with European and international travel agent associations each time the list is updated. This allows them to be in the best possible position to aid the passengers.

National civil aviation authorities and airports in the territory of Member States are obliged to bring the EU list to the attention of passengers, both via their websites and, where relevant, on their premises as well.

The list provides useful information to people wishing to travel outside the European Union in order for them to avoid travelling with these airlines. The list has no extra-territorial effect – it does not apply outside the European Union. Hence, the Regulation establishes passengers' rights to know the identity of every airline they fly with throughout their trip. The contracting carrier – or travel agent or tour operator – is required to inform passengers when making a reservation of the identity of the air carrier or carriers effectively operating the flight. The passenger must also be kept informed of any change of operating carrier, either at check-in or, at the latest, when boarding. The Regulation also gives passengers the right to reimbursement or re-routing if a carrier with which a booking has been made is subsequently added to the list, resulting in cancellation of the flight concerned.

Different sources of information are used to monitor and assess the compliance of operators with international safety standards, namely the safety audits carried out by the International Civil Aviation Organisation, the information provided by competent authorities of third countries, the information provided by the European Aviation Safety Agency in the framework of its inspections and investigations within the European Union or technical missions outside the European Union, the results of the ramp checks carried out on aircraft or air carriers at EU airports in the framework of the Safety Assessment of Foreign Aircraft Programme, according to the requirements of the relevant EU rules, and, finally, substantiated accident-related information stemming from accident or serious incident investigation reports.

I should also mention that the European Commission does not at this stage have a comprehensive list of the countries which have similar legislation but several states – the Republic of Korea, Bahrain and the Kingdom of Saudi Arabia – apply the same restrictions as those defined in the European list.

I can confirm that the Commission is ready to work with Parliament to really improve this blacklist legislation, but it provides for much-needed safety in the air.

1-085

**Christine De Veyrac**, *au nom du groupe PPE*. – Madame la Présidente, ayant été le rapporteur sur ce règlement il y a près de cinq ans, je me réjouis de constater que nous avons mis en place un mécanisme qui fonctionne et qui s'est même étoffé au fil des années. Le rapport présenté par la Commission sur l'application du règlement "liste noire" me paraît complet et il propose des pistes de réflexion intéressantes. Je soutiens notamment l'idée d'une liste noire internationale, seule garante d'une harmonisation mondiale du niveau de sécurité des aéronefs.

J'ai tout de même quelques questions à poser à la Commission. Je voudrais tout d'abord savoir comment se déroule l'exercice des droits de la défense quand ce n'est pas une compagnie qui est interdite, mais toutes les compagnies d'un État. Toutes ces compagnies sont-elles auditionnées ou uniquement l'autorité de l'aviation civile du pays concerné et, dans ce contexte, comment certaines compagnies sûres pourraient-elles échapper à l'inscription sur la liste noire?

Par ailleurs, un autre point qui me paraît très important est la question du suivi des avions. La Commission fait-elle un suivi précis de tous les aéronefs d'une compagnie qui a été mise sur la liste ou dont le certificat a été retiré, ce afin de vérifier que ces aéronefs ne volent pas à nouveau sous un autre nom? Dans ce contexte, la Commission a-t-elle identifié des États qui serviraient de pavillon de complaisance accueillant les compagnies interdites qui changent ainsi de nom et d'État d'enregistrement? D'autre part, dans le cas où une compagnie est mise sur la liste noire, la Commission a-t-elle des informations sur la façon dont les agences de voyages et les vendeurs de billets ont informé et indemnisé les voyageurs ou leur ont proposé d'autres solutions?

Enfin, avant de conclure, j'avais une question portant sur un cas précis: nous sommes plusieurs députés à avoir reçu des messages que l'on peut qualifier d'insistants concernant le cas de l'Indonésie, dont toutes les compagnies sont interdites, et qui nous demandaient d'intervenir auprès de la Commission pour qu'elle enlève l'Indonésie de la liste noire. Je trouve ces pressions déplacées car des raisons commerciales ne justifient pas qu'on mette en danger la vie des passagers et je voudrais savoir quel est l'état actuel dans ce pays et si, étant sur la liste noire depuis plusieurs années, l'Indonésie a fait des efforts afin de corriger les déficiences de sécurité qui lui sont reprochées?

1-086

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



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

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

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

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

1-087

**Gesine Meissner, im Namen der ALDE-Fraktion.** – Frau Präsidentin! Wir haben im Moment einen Stillstand am Luftfahrthimmel – das wissen wir, es wurde gerade erwähnt. Wir werden demnächst darüber sprechen, wie man dort Abhilfe schaffen kann. Es ist sogar zu befürchten, dass – gerade was wirtschaftliche Dinge angeht – Luftfahrtgesellschaften demnächst noch größere Probleme haben werden. Das muss natürlich nicht die Sicherheit beeinflussen.

Es geht hier um die Sicherheit im Luftverkehr für europäische Passagiere. Für uns in Europa ist es eine große Errungenschaft, dass man sich frei bewegen kann und dass man als Verbraucher frei entscheiden kann, wie man sich fortbewegen will, bei welchen Fluggesellschaften man buchen möchte und welche nicht. Um sich frei entscheiden zu können, ist es natürlich notwendig, dass man die entsprechenden Informationen auch tatsächlich bekommt.

Jetzt haben wir gerade schon gehört, dass wir diese Schwarze Liste schon seit 2006 haben und man im Prinzip darüber informiert sein sollte, ob man sicher ankommen kann oder nicht. Für mich ist wirklich die Frage – ähnlich wie das schon Frau De Veyrac und Herr El Khadraoui gesagt haben –, ob nicht tatsächlich Lücken im System bestehen, ob man bezogen auf die Sicherheit wirklich immer alle Informationen bekommt, die man braucht. Wir wollen eben, dass alle Menschen, die hier in Europa fliegen, auch heil befördert werden und heil ankommen.

Letztlich spielt hinsichtlich der Sicherheit auch mit eine Rolle, zu wissen, ob eine Fluggesellschaft finanzstark ist. Die Fluggesellschaften müssen regelmäßig bei ihren nationalen Behörden beantragen, dass sie im europäischen Luftraum auch wirklich zugelassen werden, und dabei wird nicht nur geprüft, ob sie ihre Sicherheitsverpflichtungen wirklich wahrnehmen, alle erforderlichen Checks machen und sicher transportieren können, sondern auch, ob sie finanzstark genug sind, um dauerhaft im Transportgeschäft bleiben zu können. Soweit ich weiß, hatten wir bis jetzt noch keine europäische Fluggesellschaft auf einer Schwarzen Liste. Tatsächlich hatten wir aber trotzdem, gerade im letzten Jahr, den Vorfall bei SkyEurope. Da hatten also europäische Bürger bei einer europäischen Fluggesellschaft gebucht, hatten aber keine Informationen darüber, dass diese Gesellschaft kurz vor der Pleite stand. Sie sind geflogen, sie sind gestrandet und hatten also entsprechend keine Informationen, die sie geschützt hätten.

Da stellt sich mir tatsächlich die Frage – auch wenn die Kommission sagte: wir haben die Informationen und wir veröffentlichen sie, es gibt eine Pflicht zur Veröffentlichung –, warum das zum Beispiel nicht bekannt war. Haben wir tatsächlich die Gewähr, dass immer alles, was Passagiere wissen müssen und was erforderlich ist, auch weitergegeben wird? Darauf hätte ich gerne generell in der Debatte noch eine Antwort.

1-088

**Eva Lichtenberger, im Namen der Verts/ALE-Fraktion.** – Frau Präsidentin, Herr Kommissar! Das Parlament hat sehr viel Initiative gezeigt, als es damals darum ging, diese Schwarze Liste zu erstellen, und zwar in einer verantwortungsvollen Art, nämlich so, dass sie möglichst viel Sicherheit für Konsumenten bietet. Allerdings – und das ist jetzt auch Thema – gilt es zu klären, ob uns das beim derzeitigen Stand wirklich hinreichend gelungen ist.

Meine erste Frage, die ich hierzu stellen möchte, lautet: Die Information über das Internet ist zugänglich, aber bei den unterschiedlichen Airlines nicht immer ganz so leicht. Ich habe das selbst ausprobiert. Es ist nicht immer sofort zu finden, z. B. wenn es um Flugverbindungen geht, bei denen in der Folge ein Drittstaat angeflogen wird – dann haben wir hier ein Problem.

Die zweite offene Frage, und das würde mich interessieren: Wie schauen die Erfahrungen beim *wet leasing* aus? Da hat es ja große Befürchtungen gegeben, dass das ein Einfallstor für nicht ganz zuverlässige Unternehmen werden könnte. Hat sich da etwas positiv oder negativ gezeigt?

Dritter, sehr wichtiger Punkt: Hatte diese Regelung der Schwarzen Liste einen präventiven Effekt auf Fluggesellschaften, so dass diese – vor allem auch außereuropäische – sich mehr an Sicherheitsbestimmungen gehalten haben? Und wie funktioniert die selektive Genehmigung für wenige Maschinen bestimmter Fluglinien, die nur mit manchen Maschinen nach Europa kommen dürfen?

1-089

**Ryszard Czarnecki**, *w imieniu grupy ECR*. – Pani Przewodnicząca, Panie Komisarzu! Mam nadzieję, ale żadnej pewności, że efekty wybuchu wulkanu na Islandii nie będą czasem przerzucone na pasażerów z Europy, jeśli chodzi o ceny biletów, bo rzeczywiście Państwo mają rację, te przestoje w komunikacji lotniczej będą rekompensowane prawdopodobnie wyższymi cenami biletów. To warto powiedzieć, chroniąc interes europejskiego konsumenta. Parlament Europejski po raz kolejny zabiera głos w tej sprawie. To świadczy o tym, jaką wagę do tego przywiązujemy. Mówiłem o tym parę miesięcy temu, wielu z Państwa zabrało również wtedy głos, pamiętam zeszłą kadencję Parlamentu, również wtedy o tym bardzo głośno mówiliśmy. I po tym osobista refleksja: jedna z dziennikarek najbardziej wpływowej polskiej gazety zapytała mnie: a czym wy się zajmujecie w Parlamencie Europejskim, przecież to taka nieistotna kwestia. Dopiero świadomość, że jest to kwestia bardzo ważna, kwestia bezpieczeństwa i kwestia absolutnie podstawowa z punktu widzenia interesów obywateli, podatników, wyborców i konsumentów europejskich z czasem zaczęła docierać do świadomości mediów.

Jest rzeczą nienaturalną, że my wiemy, jaka jest czarna lista w obrębie Unii Europejskiej, a nie wiemy, jaka ona jest poza Unią Europejską. To jest sytuacja zupełnie schizofreniczna.

Ostatnia bardzo ważna sprawa: nie może być tak, że pasażerowie europejscy płacą dodatkowo za bezpieczeństwo, to jest jednak kwestia państw i rządów.

1-090

**Mathieu Grosch (PPE)**. – Frau Präsidentin, Herr Kommissar! Die Schwarze Liste war so gesehen eine interessante Errungenschaft dieses Parlaments unter Federführung von Christine De Veyrac und den Kollegen der vorhergehenden Legislaturperiode.

Die Schwarze Liste kann Gesellschaften, Länder oder Flugzeuge betreffen, und ich glaube, dass in dem Zusammenhang die gestellten Fragen etwas präziser von der Kommission zu beantworten wären, besonders wenn es darum geht, wie in verschiedenen Ländern das Mitspracherecht der Gesellschaften aussieht, und darum, warum und wieso diese Prozedur im Zusammenhang mit einzelnen Flugzeugen läuft.

Die weitere Entwicklung ist für uns auch wichtig. Wir haben bereits in der Debatte vor einigen Jahren erklärt, dass es für uns wichtig bleibt, dass die Kommission die Weiterverfolgung dieser Akte und dieser Maßnahmen in der Kommunikation mindestens in Richtung Parlament verbessert, weil für uns einige Fragen offen bleiben, nicht zuletzt die Kontrolle der Fluggesellschaften bzw. der Flugzeuge, die plötzlich einmal unter einem anderen Namen fliegen könnten, und in Anbetracht dessen, dass ja heute besonders die Entscheidungen, die in letzter Minute erfolgen könnten, auch eine gewisse Transparenz verlangen.

Damit komme ich zum für mich wichtigsten Punkt, nämlich der Information. Wir sind insgesamt der Meinung – und ich glaube, das gilt quer durch die Fraktionen –, dass die Bürger und die Passagiere das Recht haben und dementsprechend die Verpflichtung bestehen müsste, dass die Gesellschaften systematisch über die Schwarzen Listen informieren, dass diese Informationen ganz problemlos an den Flughäfen erhältlich sind, nicht zuletzt auch in den Reiseagenturen, und dass besonders wenn „gewisse Länder“, die heute bereits für Probleme bekannt sind, angeflogen werden, in den Reiseagenturen darauf hingewiesen wird, welche Gesellschaften problematisch sind, wenn es Umbuchungen gibt.

Das Ziel für uns ist, dass sich diese Maßnahme, die im Wesentlichen bereits jetzt die Sicherheit verbessert hat, nicht nur auf Europa und europäische Passagiere erstreckt, sondern weltweit gültig wird.

1-091

**Fiona Hall (ALDE)**. – Madam President, I would like to raise an issue which is closely linked to aviation safety and which underlines the need to make the operation of the EU blacklist as effective as possible.

In December 2008 the Council finally adopted the EU Code of Conduct on arms transfers. This code controls the export from the EU of military technology and equipment. However, a concern persists that not all EU arms-exporting countries are abiding by the code and that European arms are still being supplied to conflict zones.

But one measure has been shown to be very effective in curtailing the illegal supply of arms, and that is the EU aviation blacklist. A Swedish study in 2008 showed that the air cargo operators who are involved in arms transfers to conflict zones are the same operators who habitually violate air safety standards.

Maybe it is not surprising that dodgy operators with a lax approach to safety should also be revealed as dodgy operators as far as the cargoes they carry are concerned. But the happy consequence of this link is that the measures to ensure strict control of aircraft, measures which are designed to protect European citizens, are also helping to protect the citizens of other continents, especially Africa, from the destruction that takes place when conflicts are fuelled by abundantly available small arms and light weaponry.

So I would ask Commissioner Piebalgs as Development Commissioner if he could add his personal weight to the Commission's efforts to ensure that the blacklists are implemented effectively and systematically.

1-092

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – Lista neagră a transportatorilor aerieni nesiguri este o măsură de protecție a pasagerilor europeni extrem de binevenită. Lista trebuie să fie bine popularizată atât de către Comisia Europeană și statele membre, cât și, mai cu seamă, de către agențiile de turism. De fapt, totul ține de buna-credință și de bunăvoința operatorilor de turism și a agențiilor de voiaj.

Pe de altă parte, este necesară o soluție pentru situația în care o anumită destinație este deservită numai de către transportatori aerieni nesiguri. O bună parte dintre transportatorii aflați pe lista neagră deservește destinații din state ale lumii a treia, din Africa, Asia de Sud-Est, Asia Centrală, aflate în curs de dezvoltare sau subdezvoltate. Intervine aici o întrebare legitimă: în ce măsură mai poate fi asigurată o competiție corectă între marii transportatori aerieni europeni, americani și din Extremul Orient și micile companii de transport înființate în aceste state aflate în curs de dezvoltare?

În acest sens, cred că trebuie să ne gândim cum ar putea Uniunea Europeană să susțină nu scoaterea de pe piață prin interdicție, ci dezvoltarea lor prin întărirea siguranței și a securității zborurilor lor. În acest mod, Uniunea Europeană și-ar face o datorie de onoare din a sprijini dezvoltarea durabilă a sectorului transportului aerian și în aceste state mai puțin avantajate.

1-093

**Jörg Leichtfried (S&D).** – Frau Präsidentin! Ich hätte eine generelle Anmerkung und dann zwei bis drei Fragen, je nachdem, wie viel Zeit Sie mir zugestehen. Die generelle Anmerkung lautet wie folgt: Ich finde es beinahe skurril, dass wir als sozialdemokratische Fraktion in der jetzigen Situation in drei Luftsicherheitsberichten insgesamt neun Minuten Redezeit bekommen haben. Natürlich gibt es morgen diese Sondersitzung, aber ich glaube, es wird Zeit, dass sich dieses Haus vermehrt um Dinge kümmert, die die Menschen wirklich betreffen, und vielleicht bei künstlich aufgewerteten Debatten etwas zurückschraubt.

Zu den Fragen selbst, Herr Kommissar – für mich das Wichtigste: Was ist mit diesen *code-share flights*, mit diesen Flügen, die unter einer europäischen Fluggesellschaft geführt werden, die dann jedoch irgendeine andere Fluggesellschaft, sogar solche, die auf einer Schwarzen Liste stehen, durchführen kann? Was geschieht hier, um die Menschen zu informieren, die fliegen müssen? Das ist eine Frage, die mir sehr unter den Nägeln brennt, und ich würde erwarten, dass Sie diese beantworten. Ich bleibe bei dieser einen Frage.

1-094

**Franz Obermayr (NI).** – Frau Präsidentin! Nachdem die Luftsicherheit angesprochen wurde und übermorgen auch über die Europäische Agentur für Flugsicherheit gesprochen und abgestimmt werden soll, nutze ich die Gelegenheit, um eine andere Problematik anzuschneiden.

Luftsportler in Österreich und in anderen Mitgliedstaaten sind damit konfrontiert, dass existenziell wichtige Entwürfe von Regelungen für diesen Sport ausschließlich in englischer Sprache vorhanden sind. Die betroffenen Sportler sprechen häufig ein ausgezeichnetes Englisch, dennoch ist es oft nicht leicht, ein an sich schon komplexes Thema in einem Fachjargon in einer anderen Sprache zu verstehen. Die Mitgliedstaaten versuchen in der Folge, bei der EU Expertenstellungnahmen einzuholen. Ein vermeidbarer Aufwand, wie ich meine, wären die Regelungen in den entsprechenden Sprachen verfügbar. Ich ersuche darum, die Entwürfe zu existenziell wichtigen Verordnungen für Luftsportler jedenfalls auch auf Deutsch und Französisch, also in den zwei weiteren Arbeitssprachen, verfügbar zu machen.

1-095

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – Lista neagră, actualizată la 30 martie anul acesta, conține 278 de companii din 17 țări. Uniunea trebuie să-și dezvolte capacitățile tehnice și administrative pentru a asigura respectarea normelor necesare în

aviația civilă, astfel încât în Uniunea Europeană să zboare doar companii aeriene care respectă normele de securitate internațională, dar, în același timp, trebuie să ajutăm și țările terțe să-și îmbunătățească standardele de siguranță în aviația civilă.

Autoritățile competente din terțele țări trebuie să își consolideze capacitatea de a asigura supravegherea transportatorilor aerieni cărora le acordă licențe. Analiza siguranței zborurilor operatorilor din terțe țări se va realiza în Uniunea Europeană și prin verificări la sol ale aparatelor acestor companii, ținând cont de dovezile de incidente și accidente grave suferite de transportatori în ultimul an. Informarea pasagerilor trebuie, însă, să se facă pe întreg traseul parcurs și cu privire la toate companiile pe care aceștia le utilizează pentru a realiza acest traseu. Această informare ar trebuie să aibă loc cel mai târziu în momentul achiziționării biletului.

1-096

**Andris Piebalgs, Member of the Commission.** – Madam President, I would like to thank you for the questions. It has definitely demonstrated that this House is very strongly behind the blacklist approach. I can promise, on behalf of Vice-President Kallas, that we will improve the communication to the Parliament on these issues.

I can also promise that all the questions that have been asked will be forwarded for a written answer because if I follow up with answers to the questions I will definitely not be able to do so in the remaining one and a half minutes. I will, therefore, cover some of them but not because I would not be able to answer all the questions asked.

Firstly, international aspects: the Commission works in directions such as making every possible effort to strengthen international cooperation with third countries by encouraging States to join the safety assessment of a foreign aircraft programme which encompasses all the 40 states in Europe, but also through technical assistance projects to achieve the worldwide standards.

We also work very much with ICAO. We participated in the ICAO High-level Safety Conference at the end of March in Montreal and also we are currently negotiating a Memorandum of Cooperation allowing further cooperation with ICAO. You are right, we need a global approach to this issue, but we should not underestimate the results that a blacklist approach makes on other countries.

I will mention an example from Indonesia that was asked of me. Indonesia has invested a lot of effort to modernise its aviation system including its legislation, the organisation of the authority and, by doing so, the procedures for certification, an oversight of the airlines established in this country. To date it has demonstrated that it has achieved significant improvement in the case of four air carriers: Garuda, Airfast, Mandala and Premier. That has been achieved with the help of the Commission and also with the Member States and the industry. It is a process requiring adequate resources, but the Commission is very closely cooperating with these authorities and carriers in this country to allow further positive developments. Our approach definitely encourages countries to change their approach to aviation safety and that is only one example.

I shall end with a particularly important issue raised, that of consumer information. We require the travel agents to inform orally and/or in writing passengers at the time of reservation. Also, travel agents often require that if passengers agree to travel with a banned carrier that they renounce any rights to claim compensation later, but I will be happy to answer all the questions also in writing because I see that I am using up your kindness, Madam President.

1-097

**Die Präsidentin.** – Die Aussprache ist geschlossen.

1-098

**Franz Obermayr (NI).** – Frau Präsidentin! Ich melde mich gemäß Artikel 173 der Geschäftsordnung wegen eines Vorfalls, der sich hier vor wenigen Minuten ereignet hat, und zwar während des Tagesordnungspunkts der Ausführungen von einer Minute. Zu diesem Zeitpunkt – während Sie ihn aufgerufen haben bzw. während er tatsächlich hier war – hat sich Hans-Peter Martin an unserem Platz vorbeibewegt. Auf unsere humorvolle Frage, ob er seine Rede verschlafen habe, nahm Herr Martin hier Haltung an, schlug die Hacken zusammen und grüßte mit dem Hitlergruß.

Frau Präsidentin, das ist untragbar, das ist ein schwerwiegender Verstoß gegen die Sitten des Hauses nach Artikel 9 und ich ersuche Sie daher, gegen dieses ungebührliche und untragbare Verhalten einen entsprechenden Ordnungsruf auszusprechen. Ich ersuche Sie auch, zu überprüfen, ob dieses Verhalten über die Aufzeichnungen in diesem Zusammenhang dokumentierbar ist. Es ist untragbar. Auch wenn es eine so genannte humorvolle Provokation sein sollte, haben Scherze dieser Art hier in diesem Haus nichts verloren!

1-099

**Die Präsidentin.** – Herzlichen Dank für den Hinweis. Wir werden ihm entsprechend nachgehen und schauen, was dort vorgefallen ist.

*Schriftliche Erklärungen (Artikel 149)*

1-100

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), na piśmie.** – Panie Przewodniczący! W nawiązaniu do zadanych pytań przez pana Briana Simpsona, chciałbym zwrócić się do Komisji o wyjaśnienie dalszych założeń oraz planów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa pasażerom państw członkowskich podróżujących liniami lotniczymi, które w ramach lotów krajowych wewnątrz niepodlegających jurysdykcji Unii Europejskiej przestrzeni powietrznych, łamią nagminnie przepisy tym samym narażając pasażerów. Proponuję Komisji poprzez działania swojego wysokiego przedstawiciela o wypracowanie międzynarodowego porozumienia w tej sprawie, które stałoby się gwarantem naszego wspólnego bezpieczeństwa. Chciałbym również, aby w ramach listy udostępnić dokładne informacje na temat przewoźnika, które zawierałyby wszelkie dane oraz statystyki wskazując równocześnie, na jakie zagrożenia w zakresie zarówno bezpieczeństwa jak i komfortu lotu narażeni są pasażerowie.

1-100-500

**Artur Zasada (PPE), na piśmie.** – Dzisiejsza dyskusja jest bez kwestii kluczowa dla bezpieczeństwa pasażerów korzystających z transportu lotniczego w Unii Europejskiej. Z zadowoleniem przyjmuję fakt przestrzegania standardów ICAO w zakresie zasad i techniki międzynarodowej żeglugi powietrznej przez państwa członkowskie Wspólnoty. Oczywiście jest jednak, że transport lotniczy nie jest ograniczony wyłącznie do przestrzeni powietrznej Unii Europejskiej. Pojawia się zatem pytanie: jak zapewnić bezpieczeństwo obywatelom UE poza jej terytorium? W mojej opinii Komisja Europejska powinna stymulować kraje nie należące do Wspólnoty do współtworzenia "czarnej listy" w oparciu o standardy UE, lub też powinna pełnić rolę wiodącą w tworzeniu globalnej "czarnej listy". Chciałbym zwrócić też uwagę na możliwy problem: czy Komisja, monitorując towarzystwa umieszczone na "czarnej liście", prowadzi również szczegółowy monitoring całej floty należącej do towarzystwa? Zdarzyć się może bowiem taka sytuacja, że samolot nie będzie wykorzystywany przez towarzystwo lotnicze umieszczone na "czarnej liście", a np. przez inną firmę pod inną banderą czarterującą pojedyncze maszyny.

1-101

**18 - Luftsicherheitsentgelte (Aussprache)**

1-102

**Die Präsidentin.** – Als nächster Punkt folgt der Bericht von Jörg Leichtfried im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftsicherheitsentgelte

(KOM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)) (A7-0035/2010).

1-103

**Jörg Leichtfried, Berichterstatter.** – Frau Präsidentin! Im Bereich der europäischen Luftfahrtsicherheit und der Luftfahrtsicherheitsgebühren haben wir derzeit ein bisschen die Situation, dass jeder tut, was er will. Keiner macht es wirklich richtig. Aber wir müssen dann dafür zahlen. Das ist etwas, was eigentlich nicht hinzunehmen ist, und dieser Bericht zielt darauf ab, die Dinge zu ändern. Was ändert er konkret, und was möchte er ändern?

Ich möchte gleich vorausschicken, dass bei fast allen Punkten – und ich möchte mich bei den Kolleginnen und Kollegen bedanken – die einhellige Auffassung besteht, dass der Bericht mehr Transparenz schaffen möchte. Transparenz bedeutet, dass einerseits Fluglinien in Zukunft in der Lage sein sollen, die Informationen zu bekommen, mit denen sie nachvollziehen können, was ihnen von den Flughäfen an Sicherheitsentgelten wirklich vorgeschrieben wird, für was es ist, ob es zuviel ist – was derzeit manchmal noch vorkommt –, und als nächster Schritt, dass natürlich auch die Passagiere nachvollziehen können, was ihnen die Fluglinien vorschreiben. Auch hier habe ich den Verdacht, dass die Transparenz der Fluglinien manchmal bewusst eingeschränkt wird, auch wenn sie sich sehr darum bemühen, wie sie sagen.

Ein Punkt, der dabei wichtig ist, ist folgender: Es gibt in ganz Europa unterschiedliche Systeme, wie Sicherheitseinrichtungen finanziert werden. Es gibt Staaten, die haben das rein steuerlich finanziert. Es gibt Staaten, in denen ausschließlich der Endverbraucher zahlt, und es gibt Staaten, die ein Mischsystem haben.

Unsere Absicht war, dafür zu sorgen, dass diese Systeme beibehalten werden dürfen. Wir wollen keinem Mitgliedstaat vorschreiben, wie Sicherheitsgebühren finanziert werden sollen, wir wollen nur dafür sorgen, dass der, der zahlt, am Ende weiß, was er bezahlt hat.

Es gibt oder gab unterschiedliche Auffassungen darüber, welche Flughäfen dabei sein sollten, und wir haben uns dafür entschieden, es geht um Sicherheit. Es geht nicht um Verdienst und nicht um Gewinne, es geht um Sicherheit. Und deshalb haben wir uns dafür entschieden, dass alle Flughäfen, die kommerziell betrieben werden, dabei sein sollten, und ich denke, auch das war die richtige Entscheidung.

Schließlich sind wir zu einem Punkt gelangt, zu dem hier im Plenum sehr große Einstimmigkeit herrscht, nämlich dass wir einen Unterschied machen sollen zwischen den Gebühren bei Sicherheitseinrichtungen, Sicherheitsmaßnahmen, die im

EU-Regelwerk beinhaltet sind, und Gebühren für Sicherheitsmaßnahmen, die darüber hinausgehen, die so genannten *more stringent measures*.

Wir sagen, bei allem, was in den EU-Rahmen fällt, bleibt es dabei, wie es ist; jeder Mitgliedstaat kann tun, was er für richtig hält. Wenn aber darüber hinaus Sicherheitsmaßnahmen ergriffen werden, dann haben das diese Mitgliedstaaten selbst zu finanzieren. Das soll einerseits dafür sorgen, dass damit vorsichtig umgegangen wird, dass nicht jede Sicherheitsmaßnahme sofort ergriffen wird, ohne zu überlegen, ob sie wirklich notwendig ist, dass auch mit überlegt wird, was das für die Passagiere bedeutet, was es für die Fluggesellschaften und die Flughäfen bedeutet.

Andererseits sollte auch sichergestellt werden, dass auch in dieser Frage ein Prinzip umgesetzt wird, nämlich dass Sicherheit auch eine öffentliche Aufgabe ist. Die Anschläge auf Fluglinien gelten in der Regel nicht den Fluglinien, sie gelten den Staaten, aus denen diese Fluglinien kommen, und deshalb meinen wir auch, dass im Prinzip Sicherheit immer noch öffentliche Aufgabe ist und deshalb auch öffentlich finanziert werden muss.

Ich darf noch kurz zu den Anträgen, die eine unglaublich hohe Anzahl erreicht haben – nämlich insgesamt drei –, etwas sagen: Ich denke, die sind alle sehr gerechtfertigt und gut begründet. Ich würde insbesondere zu den zwei grünen Anträgen meinen, dass sie sehr unterstützenswert sind, nicht, weil Frau Lichtenberger neben mir sitzt, sondern weil sie Sozialbedingungen für die Bediensteten auf den Flughäfen beinhalten. Ich denke, das ist ganz wichtig, insbesondere in Zeiten, in denen Fluggesellschaften und Flughäfen unter Druck stehen.

1-104

**Andris Piebalgs, Member of the Commission.** – Madam President, the proposal for a directive on aviation security charges is the result of the debate on financing aviation security which has been on the table since 2001. It follows on from the rising security costs observed subsequent to the terrorist attacks on 11 September 2001, and from the establishment of an EU regulatory framework for aviation security.

By its legislative proposal, the Commission intends to set up a transparent and non-discriminatory framework for levying aviation security charges in Europe. Furthermore, the Commission considers that aviation security charges should be set in consultation with airport users and should be cost-related. I would like to congratulate Mr Leichtfried for his fantastic work on this report and also to thank the Members of the TRAN Committee who also contributed to this report.

I believe that the report goes precisely in the direction of the Commission's intended goals, and I welcome the support it gives to the Commission's proposal in those regards.

I would just like to emphasise two specific issues which are dealt with in the report. Firstly, the report introduces what is really a new element, namely the important and sometimes very controversial question of who pays for aviation security. Well, the Commission's proposals did not address this issue, and the reason is that nearly all Member States insist that they are not in a position to take commitments in that regard, even though they acknowledge that public financing of aviation security should be permitted.

The choice, in our view, should therefore be left to the individual Member States, and thus be dealt with through subsidiarity.

With this in mind, and with respect to the position outlined in the report up for adoption, the Commission would like to note that Amendment 32, which would oblige Member States to finance more stringent measures, will give rise to intense discussions with the Council on this proposed Directive. But I am confident that the rapporteur knew all this, and expected this fight with the Council.

The second issue is more for clarification, and relates to the impact assessment to be undertaken in advance of any further aviation security measures being taken under the framework regulation. This is definitely a very justified measure but I would like you to know that we already have some mechanisms in place and we should not overburden ourselves.

First there is the Stakeholders' Advisory Group on Aviation Security which consists of air transport industry representatives among others, and it is fully involved in the conception of any proposed measures on aviation security.

Secondly, the regulatory procedure with scrutiny ensures that Parliament can exercise its right of veto if it deems appropriate.

Thank you very much for this excellent report. We look forward very much to working with the rapporteur and the Parliament and to further progress on this issue.

1-105

**Hans-Peter Martin (NI).** – Frau Präsidentin! Es tut mir leid, dass ich das Plenum belästigen muss, aber nach Artikel 151 sehe ich mich gezwungen, eine persönliche Bemerkung zu machen. Ich wurde vorhin angesprochen. Das ist so typisch,

wenn Sie in Österreich leben. Da gibt es eine Gruppe, die nach internationalen Standards als rechtsradikal einzustufen ist. Die haben Parteiführer, die irgendwelche Gesten in der Luft machen und im Nachhinein nichts sagen. Das sind auch Leute, die es nicht ertragen, bei demokratischen Wahlen geschlagen zu werden, dann aber jede Form von Handschlag oder Kontakt verweigern. Winkt man ihnen dann zu, können sie daraus nur eines erkennen, nämlich das, worin sie wirklich Erfahrung haben, den Hitlergruß.

Das sind natürlich schon Probleme, die einfach zeigen, dass es meiner Heimat leider bisher nicht gelungen ist, die Vergangenheit aufzuarbeiten, dass wir es nicht nur mit einer rechtsradikalen Partei zu tun haben, die schon Vertreter hat, sondern bald mit zweien. Ich möchte einfach nochmals klarstellen: Wir sind die Demokraten. Da drüben sitzen die Rechtsradikalen. Und ich bin stolz darauf, einer politischen Gruppe anzugehören, die es geschafft hat, einen entscheidenden Beitrag zu leisten, dass wir noch keine rechtsradikale Fraktion in diesem Parlament haben und hoffentlich nie eine bekommen werden. Die Antwort ist nämlich mehr Demokratie und nicht mehr Rechtsradikalität, Menschenfeindlichkeit und zynische Menschenverachtung. Das sind die Herren, die mich schon in die Psychiatrie gewünscht haben, weil sie es nicht ertragen können, dass sie Wahlen auf demokratische Art und Weise verlieren.

1-106

**Die Präsidentin.** – Zu einer persönlichen Bemerkung nach Artikel 151 sind Fragen mit der blauen Karte nicht zugelassen. Insofern ist Ihre Wortmeldung zu diesem Punkt so nicht möglich.

1-107

**Zoltán Balczó (NI).** – Ez egy két cédulás kérdés az előző felszólalóhoz. Fél percben szeretnék kérdést föltenni.

1-108

**Ioan Mircea Paşcu (S&D).** – Madam President, this intervention – which is totally acceptable – is interfering with a debate on a subject. I would suggest that you place this sort of thing in between the reports.

1-109

**Die Präsidentin.** – Herzlichen Dank! Wir werden mit der Aussprache jetzt fortfahren. Die persönliche Erklärung habe ich deshalb zugelassen, weil der vorangegangene Geschäftsordnungsantrag sich unmittelbar auf Herrn Hans-Peter Martin bezog. Wir setzen jetzt die Aussprache fort und werden uns ihr auch mit voller Konzentration widmen.

1-110

**Artur Zasada, w imieniu grupy PPE.** – Pani Przewodnicząca! Na wstępie chciałbym bardzo podziękować posłowi sprawozdawcy panu Leichtfriedowi za świetną pracę i doskonałą współpracę podczas pracy nad tym dokumentem.

Musieliśmy odpowiedzieć sobie na 4 pytania, ale wcześniej wyznaczyć zadanie, którym była ochrona interesów pasażerów linii lotniczych i to było nasze najważniejsze zadanie. Natomiast 4 pytania, jakie sobie postaviliśmy, to była kwestia odpowiedzi na pytanie o transparentność, czyli jakie grupy można ewentualnie dopuścić do udziału w procedurze. To było pytanie o zakres obowiązywania dyrektywy, czyli na jakich lotniskach będzie można daną dyrektywę stosować. Bardzo ważne pytanie, na które nie potrafiła odpowiedzieć Komisja i na które wspólnie z posłem Leichtfriedem, ale w szczególności jemu za to dziękuję, udało się znaleźć rozwiązanie dotyczące dofinansowania. Chodzi o te bardziej rygorystyczne środki, aby były one finansowane przez państwa.

Kwestia kompetencji niezależnego organu nadzorującego sposób ustalania opłat związanych z bezpieczeństwem w ruchu lotniczym. Podczas tych prac wypracowaliśmy wspólne stanowisko, które uważam za bardzo ambitne. Jest to dzisiaj wyzwanie dla Rady i dla Komisji. Uważam, że my, jako pasażerowie linii lotniczych, w odróżnieniu od pasażerów statków, samochodów i kolei, nie powinniśmy płacić za tego typu bezpieczeństwo. Jest to ręka wyciągnięta w kierunku Rady, jest to stanowisko kompromisowe i dzisiaj oczekuję równie ambitnego stanowiska ze strony Rady.

1-111

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

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

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

financieren en niet bijvoorbeeld een of ander parking. Dat is essentieel en het moet duidelijk zijn dat we op dit punt niet kunnen toegeven.

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

1-112

**Gesine Meissner, im Namen der ALDE-Fraktion.** – Frau Präsidentin! Ich möchte mich auch zunächst beim Berichterstatter bedanken, bei Herrn Leichtfried, auch im Namen von Frau Hennis-Plasschaert. Sie kann heute nicht da sein. Sie hat ja mit Ihnen zusammen das Ganze ausgehandelt und war auch durchaus sehr zufrieden.

Man kann auch sagen, die Güte des Berichts zeigt sich auch daran, dass es doch eine ziemlich einstimmige Abstimmung im Ausschuss gegeben hat. Es geht hierbei auch – genau wie bei der Anfrage zur mündlichen Beantwortung gerade vorher – um eine Verbraucherschutzfrage, und es geht auch um Sicherheit im Luftverkehr. Wir wollen Sicherheit haben, wir wollen aber auch, dass Verbraucher wissen, wofür sie was bezahlen. Es wurde schon darauf hingewiesen, dass die Systeme in den verschiedenen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich sind; das wollen wir auch nicht generell ändern. Wir wollen nichts überstülpen. Wir wollen aber, dass auf jeden Fall Transparenz darüber besteht, wie die Kosten zusammengesetzt sind und was der Verbraucher letztlich anteilig bezahlen muss. Das ist im Moment nicht immer gegeben. Das heißt, wir wollen wissen, welcher Anteil am Ticketpreis – im Moment ist es ja noch ein Anteil des Ticketpreises, der für Sicherheit bezahlt wird – wirklich sicherheitsrelevant ist. Dann wollen wir auch die Garantie haben, dass das, was für Sicherheit bezahlt wird, auch wirklich für Sicherheit eingesetzt wird, ohne dass irgendjemand daran etwas verdient. Ich denke, das ist auch eine vollkommen logische Einstellung, die wir hierzu entwickelt haben.

Es gibt einen entscheidenden Knackpunkt zwischen dem, was das Parlament möchte, und dem, was die Mitgliedstaaten für gut befinden, und der liegt in der Frage, wer zahlt für zusätzliche Sicherheit, die über das, was wir in Europa für die Passagiere haben wollen, hinaus beschlossen wird. Da haben wir gesagt, das müssten eigentlich die Mitgliedstaaten tun. Es ist eine Frage nationaler Sicherheit, an der auch den Nationalstaaten gelegen sein muss. Die Staaten wollen es natürlich nicht bezahlen. Wir werden uns – das wurde eben schon angemerkt – bei der Frage, ob wir Körperscanner haben wollen oder nicht, sicherlich auch darüber Gedanken machen müssen, ob wir sie europaweit oder nicht europaweit haben wollen und wer sie letztlich bezahlen soll. Natürlich muss man auch fragen: Bringen sie wirklich mehr Sicherheit?

Also, Luftsicherheitsentgelt in dieser Form muss transparent gehandhabt werden.

*(Die Präsidentin entzieht der Rednerin das Wort.)*

1-113

**Anna Rosbach, for EFD-Gruppen.** – Fru formand! Engang var en lufthavn et sted, hvor man købte en flybillet, afleverede sin bagage, viste sit pas og fløj fra eller ankom til. I dag er en lufthavn blevet til en slags by med alle mulige faciliteter, men samtidig også et rent Fort Knox med sikkerhedsforanstaltninger, som kun peger i én retning: der bliver flere og flere af dem.

Jo, fly forulykkede i gamle dage, og det gør de desværre stadigvæk. Derfor er det vigtigt, at samme regler gælder både inden for og uden for EU. I denne sammenhæng er EU for lille til at være en isoleret ø. Her ser vi nytten af at have samme regler, samme gennemskuelige regler, for fly fra alle lande. Det gælder altså også for afgiftsområdet. Alle, både passagerer og flyselskaber, skal være klar over, hvad en luftfartssikkerhedsafgift dækker over. Ingen skal fare vild i en jungle af uigennemskuelige afgifter og gebyrer. Passagererne skal vide præcist, hvad afgiften dækker. De skal hverken være udsat for nationale særafgifter eller ekstra penge til flyselskaber. Jeg støtter helhjertet Transport- og Turismeudvalgets betænkning (formanden fratog taleren ordet).

1-114

**Mathieu Grosch (PPE).** – Frau Präsidentin, Herr Kommissar! Ich möchte zuerst dem Berichterstatter für die Arbeit danken, ebenso auch den anderen Fraktionen. Wir hatten im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr eine interessante Diskussion. Aber ich bin der Meinung, dass wir bereits viele Kompromisse eingegangen sind mit dem Rat, der sich hier sehr kompromisslos zeigte und auch in der Vergangenheit gezeigt hat. Denn wenn es um die Anwendung geht, dann geht die Diskussion schon los. Hier sollten wir als Parlament auch die Unterstützung der Kommission dafür erwarten, dass Sicherheitsentgelte für alle Flughäfen Geltung haben. Wir sollten nicht das wiederholen, was wir bereits in anderen Bereichen – sei es Bodenabfertigung oder Fluggebühren – gemacht haben, nämlich dass es Ausnahmen gibt, die zwei oder fünf Millionen Passagiere betreffen.



Das Zweite ist – und das ist für mich noch wichtiger –, dass natürlich für die Passagiere die Transparenz – wer bezahlt wie viel wofür – gewährleistet wird, und dass das eindeutig als Auflage sowohl für die Flughäfen als auch für die Fluggesellschaften gilt. Denn das ist in meinen Augen ein ganz wichtiger Aspekt.

Damit komme ich zum dritten Punkt, wo natürlich immer die Knackpunkte sind, wenn es ans Bezahlen geht: zur Finanzierung. Ich persönlich bin der Meinung, öffentliche Sicherheit soll mit öffentlichen Mitteln bezahlt werden. Wir gehen schon den Kompromiss ein, dass wir Einiges in der so genannten Subsidiarität belassen. Das ist ja immer der gute Trick hier im Hause, auch zusammen mit der Kommission: Wenn man mit dem Rat keine Lösung findet, dann nennt man das einfach eine Frage der Subsidiarität. Persönlich bin ich nicht sehr glücklich darüber – aber gut. Deshalb, glaube ich, sollten wir mindestens das festhalten, was wir hier angeführt haben, nämlich dass besondere Maßnahmen, strengere Maßnahmen auf jeden Fall von der öffentlichen Hand bezahlt werden müssen. Die Sicherheitsgebühren und insgesamt die Sicherheit sind in den letzten Jahren im Kurs stark gestiegen. Deshalb hat dieses Dossier auch einen wirtschaftlichen Aspekt. Wir sprechen mittlerweile von circa 30 % der Kosten. Und wenn wir von Sicherheit sprechen und davon, wer das bezahlt, wird das ja auch morgen einen wirtschaftlichen Aspekt haben. Deshalb sind für mich diese drei Punkte ausschlaggebend. Ich hoffe, dass wir mindestens mit den jetzigen Forderungen beim Rat und bei der Kommission positiv ankommen werden.

1-115

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – Legislația propusă oferă un cadru pentru fixarea tarifelor de securitate aviatică care este transparent, nediscriminatoriu și permite recursul. Securitatea în aeroporturi se află în responsabilitatea statelor membre.

Pasagerii sunt cei care plătesc, însă, în final, prin prețul biletului, pentru măsurile de securitate. De aceea, pasagerii au dreptul să li se indice separat prețul de securitate în prețul final.

Directiva privind tarifele de securitate aviatică și Directiva privind tarifele de aeroport ar trebui armonizate. Parlamentul a cerut în repetate rânduri ca în această directivă tarifele privind securitatea aviatică să fie utilizate de companii și de către operatorii aeroportuari doar pentru implementarea măsurilor de securitate aviatică. De asemenea, Parlamentul a solicitat transparență și corelare a taxelor și tarifelor de securitate cu obiectivele urmărite.

Statele membre pot impune, însă, și măsuri mai stricte de securitate al căror cost, însă, va fi suportat tot de către statele membre. Măsurile de securitate ar trebui, însă, să nu impiețeze asupra fluentei traficului de pasageri în aeroporturi. Din păcate, mai ales aici, în Bruxelles, ne întâlnim cu interminabile cozi pe care le fac pasagerii pentru a putea călători.

Aș dori, de asemenea, să mă refer la interzicerea lichidelor la bord. Acest lucru permite confiscarea diferitelor produse și, din păcate, în aeroportul din Bruxelles, de exemplu, există o procedură greoaie care implică atât taxe suplimentare, cât și confiscarea produsului. Este o procedură care, din păcate, nu îți oferă și opțiunea de a primi produsul ulterior la adresa destinatarului.

1-118

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

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

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

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

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

1-119

**Die Präsidentin.** – Wir hatten hier ein technisches Problem, daher war es eine etwas längere Minute. Aber jetzt funktioniert die Uhr wieder, und es sollte jetzt hoffentlich alles im vorgegebenen Zeitrahmen bleiben.

1-120

**Andreas Mölzer (NI).** – Frau Präsidentin, Herr Kommissar! Gerade die Auswirkungen der Vulkanaschenwolke auf den Luftraum Europas, aufgrund derer bekanntlich zigtausende Flüge gestrichen wurden, zeigt die Bedeutung der Flugsicherheit. Es tobt bereits ein heftiger Streit, wer für die dadurch entstehenden Kosten aufkommen soll, wer für die Naturkatastrophe sozusagen zahlen soll und inwiefern die Sperren gerechtfertigt sind. Während sich die Verkehrsminister darüber den Kopf zerbrechen, müssen wir entscheiden, welche Kosten im Zusammenhang mit den immer restriktiver werdenden Antiterror-Sicherheitsbestimmungen den Passagieren zugemutet werden können. Schließlich können die

Kosten einer Staatsaufgabe, nämlich der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit, nicht einfach so auf den Bürger abgewälzt werden. Nur wenn die Länder selbst für die vorgeschriebenen strengen Sicherheitsmaßnahmen finanziell einstehen müssen, lässt sich verhindern, dass hier ein Wildwuchs an Körperscannern und anderen eher skurril anmutenden Sicherheitsmaßnahmen entsteht.

Während wir noch mit dem SWIFT-Abkommen kämpfen, schließen die USA im Namen der Terrorabwehr Abkommen zum Passagierdatenaustausch mit der EU-Kommission und den verschiedenen Luftfahrtorganisationen. In der Diskussion gerät zudem in den Hintergrund, dass der Mangel an Fluglotsen und deren steigende Arbeitsbelastung fatale Auswirkungen auf die Flugsicherheit haben könnten. Seit der Liberalisierung der 90er Jahre und der Vision des einheitlichen europäischen Luftraums scheinen jedenfalls hauptsächlich Kosten und nicht so sehr die Sicherheit im Vordergrund zu stehen. Den angekündigten Lotsenstreik hat die Aschenwolke jedenfalls nur verschoben, das ist sicher. So könnte man ironisch meinen: Hoffentlich geraten wir nicht von einem Luftverkehrschaos in das nächste.

1-121

**Christine De Veyrac (PPE).** – Madame la Présidente, je voudrais moi aussi féliciter notre rapporteur Jörg Leichtfried pour son texte et son esprit de coopération dans ce dossier, et je soutiens notamment ses propositions sur le financement de la sûreté aérienne, puisque nous parlons ici de sûreté aérienne et non de sécurité aérienne.

Cela fait de nombreuses années que notre commission se bat pour faire accepter le principe que les mesures plus strictes en matière de sûreté doivent être à la charge des États membres, et je soutiens pleinement notre rapporteur sur ce point. En effet, la sûreté ne concerne pas que les voyageurs mais concerne tous les citoyens, et c'est la responsabilité des États de prendre des mesures pour lutter contre le terrorisme.

Il n'est donc pas justifié que ce soit les passagers aériens qui aient, seuls, la charge de financer les mesures de sûreté dans les aéroports et à bord des avions, et ce d'autant plus que, dans les modes de transport comme le ferroviaire et le maritime, les États financent, selon les cas, partiellement ou totalement les mesures de sûreté. Je pense donc que nous devons rester fermes face au Conseil et défendre jusqu'au bout l'amendement 32 du rapport adopté par notre commission "Transports".

Je voudrais aborder rapidement un autre point. Si je soutiens les avancées en matière de non-discrimination et de transparence qu'apportera le texte, je ne crois pas que le but de cette directive soit de mettre en place un système européen unique et identique des redevances de sûreté.

Tout en obligeant au respect des règles communes, il faut permettre aux États membres de conserver leur système actuel de prélèvement des redevances. Ainsi, dans les États comme l'Espagne, l'Italie ou la France, les redevances sont votées par le Parlement et, dans ce cas, ce doit être l'autorité de recours contre les lois qui doit faire office d'autorité de supervision indépendante. C'est l'objet de l'amendement 40 que, j'espère, vous serez nombreux à soutenir lorsque nous le voterons.

1-122

**Inés Ayala Sender (S&D).** – Señora Presidenta, a pesar de las dificultades que se han puesto de manifiesto de modo cruel esta semana en relación con la, a día de hoy, ausencia de un cielo único europeo y, sobre todo, de una verdadera autoridad única de control y gestión de ese cielo único, a pesar de ello, sin embargo, poco a poco vamos acercándonos al objetivo fijado y este texto debería ser, pues, una herramienta más en ese camino.

Conociendo la tenacidad del ponente, el señor Leichtfried, a quien felicito por su trabajo y, además, por su especial sensibilidad para los aspectos aéreos y sociales, en este caso considero, sin embargo, que tal vez estamos pecando de una cierta ingenuidad y maximalismo y corremos el riesgo de, pidiendo lo óptimo, no lograr lo mejor.

Así, pareciéndome perfecta la creación de un sistema común, con una autoridad de supervisión independiente y con todas las condiciones para establecer una competencia justa y transparente en cuanto a las tasas, que se tengan en cuenta los criterios medioambientales y sociales, la protección de pasajeros, etc., aún así me parece —y querría que la Comisión pudiera aclarármelo— que faltan todavía algunos aspectos. Por ejemplo, lo que acaba de decir la señora De Veyrac: es decir, no veo claramente reconocido el sistema por el cual el Parlamento vota las tasas por acuerdo parlamentario y es el organismo quien debe aplicarlo. Y tampoco acabo de ver —y querría que la Comisión me lo aclarara— qué viabilidad puede tener este texto dadas las diferencias con el Consejo y, sobre todo, la coherencia o la incoherencia, a mi modo de ver, entre este texto y la Directiva general sobre tasas aeroportuarias.

Yo creo que, dada la gran incertidumbre y la oposición entre quién va a pagar los costes de esa seguridad —que admito que es pública—, hay que aclarar que cuando se habla de que van a pagar los Estados, van a pagar en general los ciudadanos. Cuando se habla de Estados, parece que sea alguien abstracto, pero no, son cada uno de los ciudadanos que también viajamos. Así que me temo que finalmente acabemos viendo pocos avances.

Desearía, pues, que la Comisión nos diera su opinión sobre cómo ve el futuro de este texto.

1-123

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – Este adevărat că transportul aerian este cel mai sigur dintre toate tipurile de transport. Cu toate acestea, evenimente aviatice cu implicații internaționale ca cel petrecut acum zece zile sau haosul creat de o erupție vulcanică ne fac să ne punem problema întregului lanț al siguranței și securității în aviație: aeroporturi, companii aeriene, turnuri de control, aeronave, echipaje, pasageri. Între toate aceste verigi trebuie să existe o legătură deosebit de strânsă și o comunicare necondiționată.

Pasagerul preocupat de propria sa călătorie și de propriul său confort nu poate înțelege necesitatea măsurilor de securitate oricât de laxe sau de stringente și nici costurile acestora, dacă nu conștientizează ce înseamnă astfel de drame sau tragedia de pe 11 septembrie. O amenințare teroristă, o eroare de pilotaj, o defecțiune tehnică, o neînțelegere între pilot și turnul de control, condițiile atmosferice neprevăzute, toate aceste aspecte trebuie prevăzute și trebuie luate măsuri stricte pentru aplicarea regulamentelor atât în litera, cât și în spiritul lor.

Sunt de acord cu măsuri excepționale în cazuri ca cele menționate. Este necesar, însă, ca măsurile să fie transparente. Pasagerii au dreptul și trebuie să beneficieze de un voiaj sigur în aceeași măsură în care au dreptul să știe adevărul. Din păcate, însă, comunicarea și transparența în sectorul securității aviatice sunt aspecte care trebuie îmbunătățite urgent și aceasta este sarcina aeroporturilor și a companiilor aeriene, care trebuie să devină mai deschise și mai transparente. Iar pasagerii trebuie să înțeleagă că trebuie să fie conștienți de faptul că măsurile de securitate din aeroporturi și aeronave, oricât de stringente ar fi, sunt, în ultimă instanță, numai și numai în beneficiul lor.

1-124

**Thomas Ulmer (PPE).** – Frau Präsidentin, Herr Kommissar, meine sehr geehrten Damen und Herrn Kollegen! Zunächst vielen Dank an Herrn Leichtfried für einen ausgezeichneten Bericht mit tragfähigen und guten Inhalten.

Worum geht es letzten Endes? Es geht darum, Transparenz, Verbraucherschutz, Sicherheit und Koordination sowie Qualitätsmanagement zu stärken. Ich warne jedoch davor, eine neue Behörde aufzumachen, die sich um diese Fragestellungen kümmert. Die Subsidiarität im Bericht sehe ich positiv, sie sollte auf jeden Fall erhalten bleiben. Sehr wesentlich ist für mich auch eine klare Trennung zwischen Steuern und Gebühren, und alle hoheitsrechtlichen Aufgaben – seien es erkennungsdienstliche, polizeiliche, sei es Terrorabwehr oder dergleichen – sind eindeutig aus Steuergeldern und nicht aus Benutzergebühren zu finanzieren. Wenn dann einzelne Nationalstaaten ein vitales Interesse daran haben, darüber hinausgehende Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen, dann sehe ich sie ebenfalls in diesem Bereich in der Pflicht, die Kosten zu tragen. Wer die Sicherheit im hoheitsrechtlichen Bereich in Auftrag gibt, bezahlt sie auch. Anders sehe ich es mit Sicherheit im technischen oder im persönlichen Bereich, die sicher zu Lasten des Fluggastes gehen kann, sofern eindeutig deklariert wird, wum es geht.

Bemerkenswert ist allerdings auch, dass im Bereich der Folgenabschätzung, die uns die Kommission vorgelegt hat, mit einem Betrag von etwa 0,1 % des Gesamtbeförderungsentgelts für diese Maßnahmen gerechnet wird. Wir sollten also nicht zu hoch anfangen.

Ich glaube, dass wir einen tragfähigen Kompromiss, auch mit der Bundesrepublik Deutschland, zustande bringen, die hier im Bereich der Subsidiarität außerordentliche Bedenken hat. Ich wünsche mir, dass das Endergebnis sehr nahe an unserem Vorschlag liegt.

1-125

**Zuzana Roithová (PPE).** – Přestože plně podporuji tento návrh, protože výrazně zvyšuje transparentnost sazeb a účtování bezpečnostních poplatků pro všechny evropské spotřebitele, kteří využívají leteckou přepravu, tak mě zaráží, proč nedochází v této důležité oblasti k větší harmonizaci. Obávám se, že díky dominantnímu postavení některých letišť cestující platí příliš vysoké poplatky bez přímého dopadu na úroveň, rychlost či kvalitu bezpečnostních opatření při odbavení.

Komise by měla ve své hodnotící zprávě za dva roky po vstupu této směrnice v platnost mít daleko větší odvahu navrhnout jednotnou a závaznou metodu na výpočet bezpečnostních poplatků napříč EU.

Naprostu souhlasím s požadavkem, aby přísnější opatření, jako jsou tělesné skenery, byly placeny ze státních rozpočtů, a nikoli cestujícími, zejména když jsme ještě neukončili debatu o jejich potřebnosti a zdravotních rizicích. V neposlední řadě mám obavu z interpretace ustanovení o hrazení nákladů bezpečnostních opatření provedených nikoli letištěm, ale přímo leteckou společností, které naopak mohou být přiučtovány cestujícím a kde podle mě potencionálně hrozí zneužití z jejich nadhodnocení.

1-126

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – Madam President, Mr Leichtfried is right. The cost for extra security should in the end be covered by the Member States. After all, the passengers, and every citizen, are already paying the Member States for their security in general.

The state cannot simply say to its citizens, 'you get exactly what you pay for'. Its obligations go beyond that, because the state is not simply another service provider motivated exclusively by profit. I am reminding you of this simple truth because, in spite of this principle, the passengers and not their states are footing the bill for extra air security in the end, as the rapporteur rightly notes.

Moreover, many times the extra security that passengers are getting by paying extra charges is not even provided by the state, but by subcontracted private companies, often disregarding the passengers and their rights under the general shelter provided by the secrecy covering security matters in general. That simply should stop.

1-127

**Franz Obermayr (NI).** – Frau Präsidentin! Nachdem Luftsicherheitsentgelte innerhalb der EU sehr unterschiedlich gehandhabt werden, halte ich es für wichtig, dass hier ein objektiver Maßstab angewandt wird. Als Bemessungsgrundlage wäre eine Kombination aus der Anzahl der Fluggäste, aber auch Starthöchstgewicht durchaus sinnvoll. Wichtig ist aber, dass ein konkreter Zusammenhang zwischen dem erhobenen Sicherheitsentgelt und den tatsächlich erbrachten Dienstleistungen besteht. Es ist wichtig, Flugsicherheit an sich zu definieren, und man muss auch genau wissen, wofür man bezahlt. Es muss nachvollziehbar sein, wie die Sicherheitsentgelte genau berechnet werden. Informationen über die Höhe und Zusammensetzung der Entgelte müssen offen dargelegt werden. Es gilt das Gebot der Transparenz. Hierfür sind jedenfalls unabhängige Aufsichtsbehörden notwendig, um etwaigen Wettbewerbsverzerrungen schnell und effizient entgegenwirken zu können.

1-128

**Andris Piebalgs, Member of the Commission.** – Madam President, this debate on aviation security has been a fascinating one, and shows that we all have our own experiences in this field.

In my case, I lost all the cheese I wanted to bring because it was *tartinable*! I thought that excessive, but nevertheless believe that we have provided improvement throughout the system. The Commission proposal goes one step further because where there is security, there are also charges, and the first rule is transparency. The report and the Commission proposal strengthen each other.

On the question of who should collect the charges, my view is that subsidiarity is still the best way because, after all, it is not Member States, but citizens, that pay. The only question is whether it should be all taxpayers that pay or just those who are passengers.

That is not a simple question to answer, but I consider the subsidiarity aspect to our proposal to be in keeping with today's aviation security arrangements.

Parliament is going one step further, in looking at the whole of the aviation security sector. We will see where that debate leads. I believe the Commission has made a very decent proposal and am very glad that Parliament has broadly accepted it and is, as usual, going a little further than does the Commission proposal. I believe that the timing and scope of the proposal are correct.

1-129

**Jörg Leichtfried, Berichterstatter.** – Frau Präsidentin! Nach so viel Lob bin ich jetzt etwas verlegen und werde mich deshalb kurz fassen. Aber ich möchte trotzdem die Gelegenheit nutzen mich auch zu bedanken, nämlich bei den Berichterstattern und Schattenberichterstattern, die gemeinsam hart gearbeitet haben: Herr Zasada, Frau Hennis-Plasschaert, Frau Lichtenberger, Herr Kohlíček. Wir haben jetzt fast ein Jahr lang hart an dieser Materie gearbeitet. So stelle ich mir Europapolitik vor, und nicht als das Liefern von zänkischen Showeinlagen, wie das vielleicht andere Kolleginnen und Kollegen betreiben.

Als Zweites möchte ich auch auf den Rat eingehen und einen Appell an ihn richten. Der Verkehrsausschuss ist eigentlich ein sehr friedlicher Ausschuss, ein Ausschuss, der sachlich arbeitet und sachlich argumentiert, und in diesem Sinne sind wir mit diesem Gesetz dem Rat sehr entgegengekommen. Wir waren von Anfang an sehr kompromissbereit. Aber ich möchte den Rat davor warnen, schlafende Hunde zu wecken. Wenn man kompromissbereit ist, dann muss man auch vom Gegner, vom Partner Kompromisse erwarten können.

Wenn der Rat überhaupt nicht bereit ist, jetzt auf das Europäische Parlament zuzugehen, dann wird sich auch die Haltung dieses Ausschusses ändern. Das ist nicht nur meine Meinung. Ich habe schon von einigen Kolleginnen und Kollegen gehört, wenn der Rat nicht bereit ist, auf uns zuzugehen, dann werden wir auch über Körperscanner ganz anders diskutieren und vielleicht auch nicht bereit sein, auf den Rat zuzugehen. Das ist etwas, was nicht im Sinne des Ganzen ist und was nicht unbedingt passieren muss. Deshalb mein Appell an den Rat, an die Mitgliedstaaten: Bewegen Sie sich! Wir haben jetzt den Vertrag von Lissabon. Es müssen sich immer beide bewegen, denn sonst könnte es vielleicht wieder heißen: *Come on, let's SWIFT again!*

1-130

**Die Präsidentin.** – Die Aussprache ist geschlossen.

Die Abstimmung findet während der nächsten Plenartagung in Brüssel statt.

### **Schriftliche Erklärungen (Artikel 149)**

1-130-500

**Nessa Childers (S&D), in writing.** – Mr Leightfried should be commended for a thorough and conclusive report, which had dealt effectively with many of the issues left open by the Commission paper. However there are some questions which remain unresolved and these issues should be viewed in a new context following the prolonged closure of European airspace. With the aviation industry set to lose upward of €1bn as a result of the volcanic ash cloud, the EU must act quickly and decisively to ease the financial blow on the aviation industry. Though Commissioner Almunia must be applauded for his favourable comments on the crisis today, we as MEPs also have the opportunity through this report to aid an industry which has just been brought to its knees for the third time in the last ten years. This house and our colleagues in the European Council and Commission should begin to consider state funding to cover the proposed security costs, particularly in the event of a low passenger threshold not being passed. While these measures were not popular before the eruption last week, we are currently at the point where any missed opportunity to provide assistance to the aviation industry could prove to be fatal.

1-131

**Debora Serracchiani (S&D), per iscritto.** – Signora Presidente, onorevoli colleghi, vorrei ringraziare il collega Leichtfried per l'ottimo lavoro svolto sulla relazione concernente i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione, che tratta, tra i vari aspetti, un punto importante: la protezione dei consumatori e i diritti dei passeggeri.

Devono esserci regole chiare e trasparenti perché se le compagnie aeree addebitano ai passeggeri costi aggiuntivi per le misure di sicurezza, ritengo opportuno che questa informazione debba essere resa disponibile, assicurandosi che i passeggeri non paghino di tasca propria.

Ritengo giusto che le organizzazioni di protezione dei consumatori debbano partecipare alle consultazioni per avere la possibilità di verificare quali siano i costi reali legati alle misure di sicurezza e raffrontarli con il prezzo del biglietto. Solo così potrà essere garantita maggiore trasparenza e informazione per chi viaggia.

1-132

## **19 - Gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Neufassung) (Aussprache)**

1-133

**Die Präsidentin.** – Als nächster Punkt folgt der Bericht von Brian Simpson im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr über den Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Neufassung) (KOM(2009)0391 - C7-0111/2009 - 2009/0110(COD)) (A7-0030/2010).

Da Herr Simpson nicht hier sein kann, spricht Herr El Khadraoui stellvertretend für ihn.

1-134

**Saïd El Khadraoui, deputising for the rapporteur.** – Madam President, the Chair of the Committee on Transport and Tourism, Mr Simpson, is not able to join us today and has asked me to read out his statement.

The recast on the development of the guidelines of the TEN-T network seeks to bring together the various amendments adopted over the years to the guidelines and to incorporate amendments that take account of the enlargement of the EU to 27 Member States.

To give a bit of background to the report, the guidelines give direction to the development of the Trans-European transport network. The objective is to establish the network gradually by 2020 by integrating land, sea and air transport infrastructure networks throughout the Union.

Turning back to the report at hand, it is, strictly speaking, a codification of the legislative text, but, because the Commission made some minor changes to the annex, they were forced to do it via the recast procedure. The changes to the annex are to correct initial mistakes that were made during the accession of the 10 new Member States that joined in 2004. The changes are not about updating the maps or making any substantive changes.

The two changes the rapporteur has introduced to the report involve minor modifications in the recitals and some technical corrections to the maps. These are in line with the changes made by the Council and in line with correcting the guidelines.

Following the Commission's advice, the decision was taken, both by Council and by Mr Simpson as rapporteur with the backing of the Transport Committee, not to make any substantive changes to the guidelines. The rapporteur is, however, aware that the Greens have retabled their own amendments seeking to update the line between Munich city and Munich airport, but the rapporteur would like to reiterate the point that the changes we are making in this report are about correcting the text, not updating it.

The point of this recast is to bring everything into order ahead of the real revision of the guidelines during early 2011. It is important to ensure the clarity of the guidelines in preparation for the more substantial changes that will take place next year. We are all eagerly awaiting the real revision of the guidelines and the chance to further develop the TEN-T network but, in order to get to that stage, we need to get the current legislation right, and that is what we have done here.

1-135

**Andris Piebalgs, Member of the Commission.** – Madam President, I am very grateful to the speaker and rapporteur. This is exactly what we have been looking for, so that is why I have on this point nothing to add because I think it describes exactly what is at issue.

I will just concentrate on this measure revision, where we stand on it, because it is important to see it being the process. Based on the Green Paper of April 2009, the Commission has launched a public consultation with more than 300 answers and set up six expert groups, which help to work on the results of consultation in a new policy proposal.

In a very short time, there will be a proposal to the college, a document that will outline the methodology for establishing the new Trans-European Transport Network. So we foresee that this could be presented to the college on 5 May.

Then this methodology will definitely be presented to this House and the Council. The Commission will then engage in the preparation of the proposals for the new TEN-T and its financing.

So our expectation is that we will be able to adopt this in the college in the first semester in 2011. So I am very grateful to Parliament for understanding the necessity for minor changes and I am looking forward to our having a very broad and strong debate on new outlines for the Trans-European Transport Network in the months to come.

1-136

**Sergio Paolo Francesco Silvestris, a nome del gruppo PPE.** – Signor Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi, vorrei esprimere gratitudine ai colleghi che, seguendo le indicazioni del relatore e anche dei relatori ombra, hanno consentito la rapida conclusione dell'iter parlamentare di questo dossier, desistendo dalla presentazione di emendamenti che, seppur condivisibili nel merito, avrebbero comportato un ostacolo all'approvazione di questo testo di codificazione.

Siamo ora in grado di consegnare alla Commissione la base per la programmazione delle TEN-T del prossimo decennio. Proprio per favorire una tempistica più breve, sin dall'inizio di questo dossier i relatori avevano raggiunto l'accordo di non presentare emendamenti non concordati con il Consiglio. La commissione trasporti ha approvato delle modifiche tecniche studiate dai servizi giuridici del Parlamento e del Consiglio e il Consiglio ha comunicato di poter concludere in prima lettura se voteremo conformemente a questa linea, che è pienamente condivisibile.

Le poche modifiche formulate dalla commissione per i trasporti e il turismo guardano a questo scopo, e le ritengo opportune e utili per licenziare un testo finale coerente e corretto. Pertanto, sostengo gli emendamenti proposti, mentre non mi sembra tempestivo in questo momento l'emendamento presentato dal gruppo dei Verdi, che è stato già rigettato in occasione del voto in commissione trasporti.

Sebbene l'emendamento sia condivisibile nel contenuto, vale a dire la modifica di una mappa relativa all'aeroporto di Monaco, esso potrà essere riproposto quando si entrerà nel merito della revisione delle TEN-T, cosa che potrebbe avvenire già prima dell'estate perché i lavori in Commissione europea stanno procedendo rapidamente.

1-137

**Silvia-Adriana Țicău, în numele grupului S&D.** – Acest document tehnic permite actualizarea anexei I prin includerea hărților tuturor statelor membre și decalarea termenului de realizare către 2020. Dezbateră pe fond privind actualizarea listei de proiecte TEN-T este planificată pentru sfârșitul anului. Această listă ar trebui să conțină dezvoltarea de coridoare maritime la Marea Neagră, conexiuni rutiere cu Republica Moldova și Ucraina, precum și prelungirea actualelor proiecte prioritare 6 și 17, astfel încât calea ferată de mare viteză să ajungă până la București și Constanța.

Erupția vulcanului din Islanda ne-a dezvăluit fragilitatea sistemului de transport european. În interiorul Uniunii ar fi trebuit să existe un sistem eficient de rerutare a pasagerilor către alte mijloace de transport. Devine imperativ ca transportul transeuropean să fie dezvoltat, astfel încât căile ferate de mare viteză să deservească toate capitalele statelor membre, precum și marile orașe europene. De asemenea, devine importantă și dezvoltarea transportului naval pe căile navigabile interioare și pe coridoarele maritime europene.

1-138

**Eva Lichtenberger, im Namen der Verts/ALE-Fraktion.** – Frau Präsidentin! Die transeuropäischen Netze sind ein Thema, das dieses Plenum beschäftigt und noch mehr beschäftigen sollte. Wir sind jetzt bei einer Neufassung, und einige – z. B. Kollege Silvestris – haben sich gewundert, dass von den Grünen Anträge gestellt werden, die Änderungen an der Liste der transeuropäischen Netze oder dem, was dazu gerechnet wird, vorschlagen.

Sie dürfen nicht vergessen, dass das, was wir vorgeschlagen haben, einen Sonderfall betrifft, nämlich jenen, in dem der Mitgliedstaat selber gesagt hat: Dieser Teil der transeuropäischen Netze ist nur ein Zubringer und wird also für uns nicht mehr relevant sein; diese berühmte Flugtrasse – jetzt rede ich auch schon wie Herr Stoiber, ich glaube das ist ansteckend, das ist ganz gefährlich – wollen wir nicht mehr bauen; man hätte sozusagen einen Zubringer zum Flughafen München gemacht. Deswegen also unser Antrag.

Ich glaube aber generell, dass wir uns einer Überarbeitung der transeuropäischen Netze mit besonderer Aufmerksamkeit widmen sollten, und wir sollten einen Punkt berücksichtigen, der mir ganz besonders wichtig ist: Es gibt eine Studie eines Niederländers – ich werde sie dem Kommissar, wenn er selber anwesend ist, gerne überreichen –, die für mich für die zukünftige Debatte sehr relevant ist und die belegt, dass die Kosten eines Großprojekts – und es handelt sich sehr häufig um Großprojekte – im Regelfall im Durchschnitt um 45 % unterschätzt werden und der Nutzen immer überschätzt wird, denn das braucht man ja zur Durchsetzung des Projekts. Das heißt, wir müssen die Kostenkalkulation der transeuropäischen Projekte völlig neu überdenken, und dazu fordere ich Sie auf. Es ist unsere Verantwortung, unseren Bürgerinnen und Bürgern klare und gute Informationen zu geben.

1-139

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

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

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

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

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

1-140

**Franz Obermayr (NI).** – Frau Präsidentin! Fraktionsfrei gefällt mir doch ein bisschen besser. Auch wenn es sich bei diesem Punkt nur um eine Neufassung der Leitlinien handelt, nutze ich doch die Gelegenheit, um auf ein für Österreich besonders problematisches Projekt hinzuweisen. Der Brennerbasistunnel ist ein Teil der Eisenbahnhochgeschwindigkeitsachse Berlin-Palermo und des Programms der transeuropäischen Netze und soll die Achse Innsbruck-Bozen unterqueren.

Die jetzige Situation sieht so aus, dass die EU Österreich, Tirol, Norditalien, aber auch Süddeutschland in der Luft hängen lässt und die Gefahr besteht, dass der Tunnel zu einem Milliardengrab wird. Die ursprüngliche Kostenschätzung von 4,5 Milliarden Euro aus dem Jahr 2002 ist längst gesprengt, und Experten erwarten erhöhte Baukosten von rund 16 Milliarden Euro. Zudem ist die Finanzierung nach wie vor ungeklärt. Grundsätzlich soll das Projekt ja teils von den beteiligten Mitgliedstaaten, teils von der EU finanziert werden. Die EU weigert sich jedoch, eine rechtlich verbindliche Zusage für den Zeitraum nach 2013 abzugeben, und lässt damit die besagten Länder in der Luft hängen.

Das ist aber noch nicht alles. Damit für eine Auslastung des Tunnels gesorgt ist, müssen natürlich auch entsprechende Zulaufstrecken errichtet werden. Der Einzugsbereich reicht von München im Norden bis Verona im Süden, wobei die Finanzierung auch auf der italienischen Seite noch völlig unklar ist. Mein Appell daher: Wenn die TEN-Projekte schon lanciert werden, darf es nicht sein, dass diese einerseits unzureichend geplant werden und die beteiligten Mitgliedstaaten dann auf den Kosten sitzenbleiben. Die EU hat mindestens 50 % der Kosten zu übernehmen, und die Planung und die Zusagen sind entsprechend schnell voranzutreiben.

1-141

**Werner Kuhn (PPE).** – Frau Präsidentin, Herr Kommissar, liebe Kolleginnen und Kollegen! Diese Leitlinien für die Entwicklung der transeuropäischen Netze hören sich erst einmal sehr technisch an. Aber der Berichterstatter, Brian Simpson, hat schon darauf hingewiesen, dass sie natürlich von existenzieller Bedeutung sind, was die wirtschaftliche Entwicklung in Europa in der Zukunft betrifft.

Verkehrswege sind die Blutadern der Volkswirtschaft. Darüber sind wir uns alle einig. Wir müssen auch immer wieder feststellen, dass Europa sich als Wirtschafts- und Handelsplatz mit den großen Wirtschafts- und Handelsplätzen Amerikas und Südasiens im Wettbewerb befindet. Deshalb ist es notwendig, dass wir unsere Inlandsverkehre für den heimischen

Markt entwickeln und auf der anderen Seite natürlich auch die Exportfähigkeit Europas mit der Entwicklung der transeuropäischen Netze verbinden und sie immer weiter stärken.

Verkehrsadern haben die Aufgabe, Quellverkehre aufzunehmen, sie in Zielverkehre umzuwandeln und sie letztendlich dorthin zu leiten, wo die Kunden sind. Die große Frage dabei ist, dass natürlich die Entwicklung von großen Verkehrsachsen auch die Erschließung des Raums und damit eine Wirtschaftsentwicklung als Aufgabe hat – das dürfen wir dabei keinesfalls vergessen. Europa ist ein Kontinent, der sehr viele Küsten und sehr große Häfen hat, und diese Häfen müssen untereinander verbunden werden – da ist Mobilität das A und O. Aber wir dürfen nicht nur *just-in-time* denken, sondern wir müssen natürlich auch kostengünstig, umweltverträglich und umweltfreundlich arbeiten. Das wird in der Zukunft von besonderer Bedeutung sein.

Eine ganz entscheidende Frage wird sein: Können wir die Nord-Süd- und Ost-West-Verbindung, die wir bei Schiene, Straße und Wasserstraße zur Zeit schon haben, in ein wirkliches Netz umwandeln? Denn hier muss man feststellen, dass es Flaschenhälse gibt, die wir umfahren müssen. Da sind dann Dinge, die natürlich zu beachten sind. Was die längste transeuropäische Achse – von Palermo bis nach Berlin – angeht, so sollte diese über Rostock in Richtung Skandinavien weiter verlängert werden. Solche Dinge werden wir in der Zukunft beachten müssen.

*(Die Präsidentin entzieht dem Redner das Wort.)*

1-142

**Inés Ayala Sender (S&D).** – Señora Presidenta, el texto que nos ocupa hoy es una puesta a punto, una consolidación del procedimiento para establecer las redes transeuropeas, que nos prepara para el lanzamiento definitivo de las penúltimas y últimas fases de la revisión, ya en una Europa-27, más rica y más compleja espacialmente y con unas necesidades de movilidad nuevas e innovadoras.

Ya está trabajando, casi a pleno rendimiento, la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte, contamos con casi todos los coordinadores de los corredores y esperamos que en breve se completen los que faltan para que puedan impulsar aquellos que necesitamos.

Contamos además con una expectativa enorme en nuestra vecindad, sobre todo en el Mediterráneo, en relación con estas redes y con las que ellos poseen, y esperamos con impaciencia la comunicación que la Comisión nos ha prometido sobre la metodología, que completará la consulta y los debates, antes de lanzarnos a uno de los ejercicios más apasionantes de nuestra Comisión de Transportes y Turismo.

Se hace realidad la malla de movilidad y cohesión que articulará por primera vez de manera integrada y dinámica el espacio común de la Unión Europea-27, identificando los nodos esenciales —puertos, aeropuertos y nodos logísticos—, superando las barreras fronterizas e incluyendo, entre otros —y me lo permitirán—, la permeabilización central de una barrera histórica como los Pirineos mediante un túnel de baja cota, logrando así un proyecto de futuro para la Europa del siglo XXI que contenga tal fuerza de convicción que logre la financiación necesaria.

Ese es nuestro reto, pero hoy, de momento, más humildemente, nos limitaremos a aprobar este primer ejercicio de acicalamiento legislativo, por el que felicito a nuestro presidente, el señor Simpson.

1-143

**Michael Cramer (Verts/ALE).** – Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Transrapid hat in diesen Leitlinien nichts zu suchen. Er passt nicht in die europäische Landschaft. Er reduziert nicht die unterschiedlichen Systeme, die wir haben, sondern er vermehrt sie. Wir geben Milliarden dafür aus, um ein einheitliches System zu schaffen, und hier werden auf nationaler Ebene Milliarden ausgegeben, um das zu konterkarieren. Das darf nicht sein!

Obwohl sich das Europäische Parlament gegen den Transrapid ausgesprochen hatte, tauchte er 1996 plötzlich als Projekt zwischen Berlin und Hamburg wieder auf. Und plötzlich war er wieder weg – keiner weiß, warum. 2004 erschien genauso plötzlich die Transrapid-Verbindung zwischen Flughafen München und München Hauptbahnhof. Das wurde dann in Deutschland gestoppt, mit Unterstützung auch der bayerischen Landesregierung. Und dieses Projekt wurde im Einvernehmen gestoppt, niemand will es mehr. Deshalb darf es doch nicht mehr in diesen Leitlinien sein!

Der ehemalige Ministerpräsident von Bayern, Edmund Stoiber, ist ja nach seinem Abgang berufen worden, für Bürokratieabbau hier in Europa zu werben. Das ist seine Verantwortung. Er ist derjenige, der jetzt auch entscheiden muss, dass dieser Transrapid in diesen Leitlinien nichts zu suchen hat. Das sollten wir alle zur Kenntnis nehmen. Dieser Transrapid muss weg! Er war ein schönes Modell für die Wissenschaft, aber er hat in Europa nichts zu suchen. Dort ist er ein Fremdkörper, und Fremdkörper gehören nicht in diese Leitlinien.

1-144

**Jörg Leichtfried (S&D).** – Frau Präsidentin! Ich möchte die Gelegenheit nutzen, dem Berichterstatter, Herrn Simpson, zu gratulieren und gleichzeitig mein Bedauern darüber ausdrücken, dass er heute nicht bei uns sein kann. Doch wir werden es



auch so hinbekommen. Insbesondere möchte ich zu der Haltung gratulieren, bei diesen Leitlinien die Dinge im Wesentlichen so zu belassen, wie sie sind. Denn ein Prinzip ist ganz wichtig: Verlässlichkeit und Berechenbarkeit auf Seiten des europäischen Gesetzgebers. Das wird hiermit sicherlich erfüllt.

Als zweiten Punkt möchte ich noch anmerken, dass auch eine Anregung für die Zukunft geboten werden soll, wenn wir dann wieder entscheiden, was wirklich im TEN-System ist und was nicht. Wir können die Diskussion so führen, wie sie teilweise geführt wird. Die einen argumentieren bestechend dafür, einen Stiefel mit einer Insel zu verbinden, die anderen sagen, das darf überhaupt nicht drin sein. Das ist jedoch der falsche Zugang. Man müsste schauen, was der Europäischen Union und den europäischen Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern mehr bringt. Und das ist eindeutig dort zu unterstützen, wo die Mitgliedstaaten schon agieren, wo etwas passiert. Dann passiert es nämlich wirklich, und dann werden nicht nur irgendwelche TEN-Pläne aufgestellt, die dann sowieso nie umgesetzt werden, sondern dann profitieren die Europäerinnen und die Europäer, die Passagiere und auch die Mitgliedstaaten, die sich engagieren, um am Ende Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlegen.

1-145

**Andreas Mölzer (NI).** – Frau Präsidentin! Durch die Ostöffnung und die mitteleuropäische Integration gewinnt der Ostsee-Adria-Korridor bekanntlich heute wieder jene Bedeutung, die er vor dem Zerfall der Donau-Monarchie hatte. Die EU hat die Bedeutung der baltisch-adriatischen Achse mit der prioritären Einstufung des nördlichen Teils von Danzig nach Tschechien ja bereits bestätigt. Umso wichtiger wäre es nun aber, auch den Ausbau des Sütteils der Achse über die österreichische Südbahn nach Italien entsprechend prioritär zu behandeln.

Genau in diesem Netz, das etwa die Hälfte aller Güter und Personen befördert, gilt es, ein gefährliches Nadelöhr zu entschärfen. Nur der so genannte Koralmtunnel kann dieses Nadelöhr, dieses Hindernis nachhaltig beseitigen.

Die Bevölkerung entlang der Transitrouten zahlt, wie wir alle wissen, für das zunehmende Verkehrsaufkommen einen hohen, einen steigenden Preis. Nur der vollständige Ausbau dieses Südkorridors kann zu einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene führen, wie es von keiner anderen Infrastrukturmaßnahme in Österreich zu erwarten wäre.

1-146

**Elena Băsescu (PPE).** – Acum, când întreg traficul aerian din întreaga Europă este puternic perturbat din cauza erupției vulcanice din Islanda, este mai evidentă ca oricând necesitatea dezvoltării rețelilor de transport paneuropene.

Uniunea Europeană ar trebui să sprijine în mod deosebit dezvoltarea infrastructurii de transport și interconectarea acesteia la principalele axe de transport european în țările care au aderat în ultimii ani la Uniune. România este străbătută de trei coridoare paneuropene, 4, 7 și 9, toate fiind în strânsă legătură cu orașul-port la Marea Neagră, Constanța. Consider că o atenție deosebită trebuie acordată coridorului 7.

Dunărea este o parte a axei prioritare transeuropene Rin-Main-Dunăre, care face legătura între Marea Nordului și Marea Neagră prin porturile Rotterdam și Constanța. Ea ar putea deveni o adevărată coloană vertebrală a Europei. Este nevoie, însă, de cooperare pentru a pune în valoare aceste coridoare de transport cât mai curând.

1-147

**Gesine Meissner (ALDE).** – Frau Präsidentin! Es ist tatsächlich so, dass die Transeuropäischen Netze dem generellen Verkehr in Europa dienen. Man kann auch sagen, dass der Verkehr ein absolutes Rückgrat für den gesamten europäischen Binnenmarkt darstellt, der ja eines unserer Hauptziele in Europa ist. Daher ist unbedingt darauf zu achten, ob alle Korridore wirklich ausgebaut sind, wo Finanzierungsbedarf besteht, worauf sich die EU konzentrieren sollte.

Natürlich ist es klar, dass es immer nationale Interessen gibt. Wir haben auch jetzt schon gemerkt: Die Einen sprachen von der Donau, die Anderen sprachen speziell vom südeuropäischen Raum, die Dritten vom Brennerbasistunnel. Überall in Europa gibt es diese Verkehrsachsen. Das Ziel ist es ja, dass sie generell durchgängig durch Europa bestehen, damit nicht nur Waren, sondern auch Menschen von A nach B transportiert werden können. Das ist unsere Aufgabe. Logischerweise achtet jeder, wie gesagt, auf seine regionalen Bedingungen. Wir müssen zusehen, dass wir Engpässe vermeiden und dass wir vor allen Dingen für sämtliche Verkehrsmittel ein wirklich funktionierendes Netz haben. Darum geht es, und das werden wir auch entsprechend diskutieren.

1-148

**Herbert Dorfmann (PPE).** – Frau Präsidentin! In der Debatte wurde auch der Brenner-Basistunnel bzw. die neue Bahnstrecke von München nach Verona angesprochen. Es ist so, dass auf dieser Strecke heute auf der Straße rund 50 Millionen Tonnen Waren transportiert werden und daher dieser Tunnel dringend notwendig ist. Es wurde heute aber in diesem Saal auch schon gesagt, dass auf beiden Seiten des Brenners – sowohl in Österreich als auch in Italien – die Finanzierung schwierig ist. Die Finanzierung auf italienischer Seite wäre leicht möglich durch eine Umschichtung der Mauteinnahmen von der Straße, von der Brenner-Autobahn, zur Finanzierung der Bahnstrecke. Dazu ist es aber notwendig, dass die Konzession für die Brenner-Autobahn nicht – wie es jetzt auf europäischen Druck passieren soll – ausgeschrieben wird, sondern der Staat Italien die Möglichkeit erhält, diese Konzession für mindestens weitere 50 Jahre zu

verlängern und nicht privaten Anbietern zu geben. Sonst wird es diese Querfinanzierung nicht geben, und damit wird es höchstwahrscheinlich auf der italienischen Strecke auch keinen Ausbau der TEN-Strecke geben.

1-149

**Inés Ayala Sender (S&D).** – Señora Presidenta, el Parlamento va a proceder a la aprobación de esta refundición sobre las redes transeuropeas y yo querría que la Comisión me dijera lo más concretamente posible cuándo vamos a poder tener acceso a la comunicación sobre la metodología.

Como usted sabe, señor Comisario, se trata de una de las prioridades de la Presidencia española y ya estamos pasando el Ecuador. Por lo tanto, desearía saber lo más concretamente posible cuándo podremos tener ese texto, puesto que el Parlamento va a aprobar ya la refundición y, por lo tanto, estará libre para examinar ese nuevo texto.

1-150

**Andris Piebalgs, Member of the Commission.** – Madam President, again I would like to thank the Committee on Transport and Tourism for its support for this technical recast and I hope that the vote in plenary will confirm it.

Today's debate was on a broader scale and it will help to propose a methodology. Commission Vice-President Kallas will send the proposal to the college on 5 May. It took a bit of time because this new Commission has not been in place for long, and it takes some time for the new college to prepare proposals.

What I take away from this debate is that this House very strongly supports trans-European network policy. I believe that without a well-interconnected infrastructure, in transport or in energy or in telecommunications, it is very difficult to speak about Europe. I believe this debate will help us to shape our proposal for methodology, which basically means that the Committee on Transport will have a chance to speak about it if everything goes well in May.

1-151

**Saïd El Khadraoui, deputising for the rapporteur.** – Madam President, I would just like to thank the colleagues who have contributed to the debate today and reiterate my point that we are looking at correcting mistakes made in the past and not at making any substantive changes.

That will come later on with the real revision of the guidelines and, of course, we are looking forward to that debate. For this reason, the rapporteur, Mr Simpson, and myself, as coordinator for my group, will be instructing my own political group to vote against the amendment put forward by the Greens. We hope that the other political groups will be able to support us on this.

1-152

**Die Präsidentin.** – Die Aussprache ist geschlossen.

Die Abstimmung findet während der nächsten Plenartagung in Brüssel statt.

1-153

## **20 - Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 (Aussprache)**

1-154

**Die Präsidentin.** – Als nächster Punkt folgt der Bericht von Peter van Dalen im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr über die strategischen Zielsetzungen und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 (KOM(2009)0008 - 2009/2095(INI)) (A7-0114/2010).

1-155

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

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

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

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

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

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

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

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

1-156

**PŘEDSEDNICTVÍ: PAN LIBOR ROUČEK**  
*Mistopředseda*

1-157

**Andris Piebalgs**, *Member of the Commission*. – Mr President, first of all I would like to thank the rapporteur for his excellent work on this politically very important issue.

The Maritime Transport Strategy until 2018 has been very much used in preparing the Commission's Europe 2020 strategy, and the process for a new White Paper on Transport is on its way. We can see that this transport strategy is at the forefront of major strategic developments in Europe.

Shipping is one of Europe's strengths, and it is only natural that we should capitalise on what we have built in the past, but it is important to also look into the future. Our main aim is to ensure and further increase the long-term sustainability and performance of European shipping. This means efficient, safe, secure and environmentally friendly maritime transport services. Maritime transport provides for high-quality jobs in Europe and fuels research and European industrial innovation.

We also have ambitious environmental goals, and the Commission has always emphasised the need for global solutions, especially on the reduction of greenhouse gases.

The main work on the strategy was carried out before the economic crisis. In view of the economic downturn, the strategy is still valid. In this context, an emphasis must lie on the maintenance and improvement of the international order. We are faced with threats like protectionism, unfair competition, substandard shipping or piracy. We must find better responses to these issues, namely through dialogue with major trading partners.

I welcome the conclusions reached by the Committee on Transport and Tourism and the report presented and can assure you that many of the issues are already being addressed by the Commission in various activities to implement the strategy, such as the proposal on reporting formalities for ships, an important element of the Common maritime transport space without barriers.

The Commission services have also started working on a Social Agenda for maritime transport as well as on the EU e-Maritime initiative, both of which the Commission intends to present in 2011.

I would also like to answer the point on state aid guidelines for shipping in 2010. On the one hand, the 2004 guidelines will not 'expire' in 2011, even if the Commission said that they 'will be reviewed within seven years'. On the other hand, the current crisis, with its severe consequences for shipping, calls for a very cautious approach.

With regard to the specific measures, we are currently preparing a detailed road map for implementation of this strategy, which we plan to publish this summer.

1-158

**Γεώργιος Κουμουτσάκος**, *εξ ονόματος της ομάδας PPE*. – Κύριε Πρόεδρε, η ομιλία του κ. Επιτρόπου είχε πολύ θετική ανταπόκριση σ' εμένα και την άκουσα με μεγάλο ενδιαφέρον, γιατί πράγματι η ναυτιλία είναι ένας πάρα πολύ σημαντικός - ζωτικός θα έλεγα - τομέας για την ευρωπαϊκή οικονομία.

Έχει κάθε λόγο η Ευρωπαϊκή Ένωση να διαφυλάξει και τον πρωταγωνιστικό ρόλο που έχει σ' αυτόν τον οικονομικό τομέα, αλλά και σαφώς να διατηρήσει υψηλό το επίπεδο των θαλασσίων μεταφορών. Αυτή είναι η πρόκληση κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, πρέπει δηλαδή να κρατήσουμε τον πρωταγωνιστικό μας ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά και γι' αυτό χρειαζόμαστε μια αποτελεσματική και συντονισμένη στρατηγική στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η έκθεση που συζητάμε σήμερα και η οποία υιοθετήθηκε από την συντριπτική πλειοψηφία στην αρμόδια επιτροπή, είναι μια εμπεριστατωμένη έκθεση που κινείται στην σωστή κατεύθυνση, και ήδη το κείμενο έτσι όπως έχει - χωρίς αλλαγές και μετατροπές - θεωρώ ότι ανταποκρίνεται πλήρως στην ανάγκη να έχουμε μια συγκεκριμένη σταθερή γραμμή προς την κατεύθυνση που προανέφερα.

Βεβαίως, η ευρωπαϊκή ναυτιλία αντιμετωπίζει στις ημέρες μας μεγάλες προκλήσεις καθώς και μία εξωγενή πρόκληση. Η πρώτη πρόκληση είναι η ανάγκη αύξησης του ανταγωνισμού. Είναι γεγονός ότι ο ελεύθερος ανταγωνισμός είναι το οξυγόνο για την ναυτιλία. Ταυτόχρονα όμως, πολλές φορές, οι κρατικές ενισχύσεις γίνονται απαραίτητες γιατί πρέπει να αντιμετωπίσουμε τον πολύ συχνά αθέμιτο ανταγωνισμό από τρίτες χώρες.

Συμπέρασμα λοιπόν: οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει να διατηρηθούν καθώς έχουν συνεισφέρει στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας αλλά και της οικονομίας των κρατών μελών. Δεύτερη πρόκληση που αντιμετωπίζουμε είναι η ανάγκη ενίσχυσης και βελτίωσης της επαγγελματικής κατάρτισης του ανθρώπινου δυναμικού στον κλάδο της ναυτιλίας. Διότι υπάρχει θεαματική μείωση του αριθμού των νέων που εισέρχονται στο επάγγελμα, αλλά και έλλειψη καταρτισμένων ναυτικών.

Επομένως χρειάζεται μια νέα δυναμική πολιτική. Αυτούς τους δύο τομείς πρέπει οπωσδήποτε να τους αντιμετωπίσουμε και πιστεύω ότι η έκθεση κινείται στην σωστή κατεύθυνση.

1-159

**Knut Fleckenstein**, *im Namen der S&D-Fraktion*. – Herr Präsident, Herr Kommissar, liebe Kolleginnen und Kollegen! Zunächst einmal begrüßen wir sehr, dass es in Zukunft eine Strategie für den Seeverkehr in der EU geben wird, auch wenn wir mit der Abstimmung noch ein bisschen warten müssen. Wir gehen davon aus, dass dieser Bericht in den Bericht *Future of Transport* und dann in das Weißbuch einfließen wird.

Mit der europäischen Seeverkehrsstrategie 2018 geben wir Rahmenbedingungen, um die maritime europäische Wirtschaft auf internationaler Ebene wettbewerbsfähiger zu machen, und wir haben in der Strategie festgelegt, dass wir diese Rahmenbedingungen erstens anhand von ökologischen Standards ausrichten wollen, und zweitens, dass wir vernünftige weltweite Sozialstandards für eine qualitativ gute Schifffahrt haben wollen.

Lassen Sie mich kurz auf drei Punkte eingehen. Zum einen: Die Schifffahrt ist ein umweltfreundlicher Verkehrssektor, und deshalb war es auch unsere Zielsetzung, dass dieser Wirtschaftszweig auch in Zukunft seinen Beitrag zum Kampf gegen den Klimawandel leisten kann. Ich bin ausdrücklich dafür, dass wir Anreize schaffen, wie z. B. die grünen Häfen, auch wenn wir heute nichts beschließen werden, sondern der Kommission und dem Rat den Auftrag geben, zu sehen, was dort möglich ist.

Für genauso wichtig halte ich es, dass die internationale Wettbewerbsfähigkeit – auch anderen Verkehrsträgern gegenüber – aufrechterhalten wird. Deshalb ist es auch richtig, dass die Kommission aufgrund unseres Vorschlags noch einmal eine Folgenabschätzung über die Schwefelüberwachungsgebiete Nord- und Ostsee vornehmen wird, denn wenn man mehr will als anderenorts, muss man sowohl auf den internationalen Wettbewerb achten als auch darauf, dass wir nicht womöglich wieder in kontraproduktiver Weise Container auf der Straße transportieren lassen.

Lassen Sie mich einen letzten Punkt nennen, der mir besonders wichtig ist: Das ist die Einbindung der großen europäischen Seehäfen in die Planung der TEN-Netze. Das ist für uns deshalb von so enormer Wichtigkeit, weil die Seehäfen wichtige Knotenpunkte in den Transportketten sind, und sie können ihre Aufgabe nur dann wirkungsvoll erfüllen, wenn die Intermodalität erleichtert bzw. gestärkt wird.

Es gäbe noch eine ganze Reihe von Punkten, die man hier nennen könnte. Herr van Dalen, ich gratuliere Ihnen zu diesem guten Bericht! Wir haben alle ein bisschen daran mitgewirkt, und ich bitte um Ihr Verständnis, dass wir diesen guten Bericht nicht verschlechtern wollen, indem wir Ihre Änderungsanträge annehmen.

1-160

**Jean-Paul Besset**, *au nom du groupe Verts/ALE*. – Monsieur le Président, le groupe des Verts européens soutient sans réserve le rapport et les recommandations de M. van Dalen. Celui-ci nous présente un texte équilibré qui est le fruit de l'étroite collaboration qu'il a su établir avec les autres groupes politiques.

Nous soutenons ce rapport parce qu'il situe bien les enjeux de la politique maritime de l'Union européenne, à savoir une forte augmentation du trafic maritime, aussi bien international qu'intracommunautaire, sans que l'environnement ou les questions sociales soient sacrifiés. Ce texte s'inscrit dans la logique que nous souhaitons voir appliquer dans tous les domaines: celle d'une politique de développement durable. Il ouvre des pistes positives pour que le transport maritime d'ici 2018 puisse se développer dans de meilleures conditions.

Nous retenons particulièrement la lutte contre les abus des pavillons de complaisance ou les navires hors normes. Nous retenons également la protection contre la piraterie. Nous retenons une politique conçue à l'échelle d'une mer unique européenne, l'importance accordée à la connexion multimodale des ports européens à leur hinterland. Nous retenons le soutien à la simplification des règles administratives pour l'entrée et la sortie des ports européens. Nous retenons la promotion faite des professions maritimes et leur formation continue. Nous retenons enfin la priorité donnée aux questions environnementales.

Au total, tout ce qui va, selon nous, dans le sens d'une promotion du secteur maritime des transports concurrentiels par rapport à la route et à l'aérien trouvera toujours notre soutien. Le rapport de M. van Dalen prend la bonne mesure du défi environnemental planétaire auquel le transport maritime est une des réponses. C'est en particulier un outil privilégié contre le réchauffement climatique.

Nous regrettons seulement que l'amendement que nous avons présenté dans le but d'intégrer le secteur des transports maritimes dans le système des échanges de quotas d'émissions de gaz carbonique n'ait pas été intégré par le rapporteur ni retenu par la Commission. De notre point de vue, aucun secteur économique ne doit échapper à la règle commune et, comme le secteur aérien, comme le secteur routier, les transports maritimes, même s'ils sont responsables de peu d'émissions de gaz, doivent participer à l'effort de réduction. Nous représenterons donc notre amendement devant l'ensemble du Parlement.

1-161

**Jacky Hénin**, *au nom du groupe GUE/NGL*. – Monsieur le Président, chers collègues, c'est un euphémisme de dire que l'Union a besoin d'une véritable stratégie de développement du transport maritime car il s'agit d'un enjeu majeur pour l'avenir de notre Union, en termes d'indépendance alimentaire, économique et politique, ainsi que de protection environnementale.

Pour être efficace, cette stratégie doit être globale et concerner la construction et la réparation navales, les ports, l'emploi et la formation des personnels, ainsi que la sécurité. Le rejet de la directive de libéralisation des activités portuaires par notre Parlement en 2006 constitue à mon sens l'élément fondateur de toute stratégie européenne de transport maritime.

Notre Parlement invite la Commission à poursuivre sa lutte contre l'abus des pavillons de complaisance. C'est bien, mais encore faudrait-il que cette lutte ait réellement commencé. Et puis, sur le fond, ce ne sont pas les abus des pavillons de complaisance qu'il faut combattre, mais l'existence même de cette pratique. Autrement, toutes nos belles intentions sur la sécurité, sur le développement d'emplois, resteront lettre morte.

Il est positif de conditionner les aides d'État au secteur à l'obligation de satisfaire à des critères sociaux et environnementaux de qualité, à la promotion de l'emploi et de la formation de marins issus des États membres de l'Union car les seules véritables distorsions de concurrence ne proviennent pas des aides d'État, mais bien du dumping social, salarial, environnemental.

La meilleure garantie de sécurité dans les transports maritimes réside dans des équipages bien payés, bien formés, bénéficiant d'une bonne couverture sociale et de bonnes conditions de travail.

Je note avec satisfaction que l'on parle enfin de formation des marins tout au long de la vie, de renforcement des qualifications professionnelles et des compétences. Reste à faire reconnaître cela comme un droit pour tous les travailleurs de la mer et à le faire financer par le patronat.

J'appuie aussi les exigences portées sur la construction navale et la qualité de l'acier. Le texte qui nous est soumis contient, certes, un certain nombre d'avancées, mais encore beaucoup de contradictions. Il reste enfermé dans le carcan du dogme de la concurrence libre et non faussée. Il porte encore trop l'empreinte des pressions du lobby des chargeurs et des pires utopies ultralibérales.

À titre d'exemple, comment soutenir l'emploi de marins européens et demander des études pour déterminer dans quelle mesure les nouvelles technologies pourraient remplacer les travailleurs de la mer?

Comment défendre le recul des dumpings, tout en sollicitant les libertés de circulation de salariés qui n'ont même pas des droits identiques dans l'Union? Comment mettre en avant la sécurité quand l'autodéclaration prévaut et que certains, par l'odeur du gain alléchés, n'hésitent pas à transporter, sans les déclarer, des produits pouvant se révéler particulièrement dangereux pour les hommes et la nature?

Il nous reste encore beaucoup de travail, mais nous le ferons ensemble parce qu'il est indispensable qu'une bonne politique maritime de haut niveau passe aussi et surtout par le respect de ces femmes et de ces hommes durs au mal, qui souvent risquent leur vie pour répondre aux besoins des autres.

1-162

**Anna Rosbach, for EFD-Gruppen.** – Hr. formand! Et ambitiøst strategipapir. Men jeg har dog et par kommentarer:

Mere gods på EU's store floder – Fint, men hvordan tager vi højde for, at vandstanden i de senere år ofte har været så lav, at fuldtlastede pramme ikke kan sejle? Ved halv tonnage bliver fragtomkostningerne på varer for høje.

Risikobaseret kontrol – Ja, hvordan kan man se på en kulpram, at den smugler mennesker? Risikobaseret kontrol alene er ikke nok. Det er naivt at forvente, at alle verdens søfartsnationer vil følge EU's højtsatte miljønormer. Tværtimod vil mange gamle skibe fra tredjelande drage økonomisk fordel heraf.

Pirateri – Hvorfor nævnes problemet kun i sammenhæng med Afrika? I farvandet rundt om Indonesien er problemet langt større. Det berører jo også EU's rederier.

Lospligt – I alle kystnære farvande bør lospligt gøres lovpligtig for at undgå miljøkatastrofer.

Jeg finder det også beklageligt, at vi har afviklet så mange mindre havne. Vi bør satse på at styrke den kystnære søtransport og ikke svække den.

Et sidste punkt – Der tales meget om skibsbygningsindustriens betydning for EU. Men hvor er debatten om ansvarlig og miljørigtig ophugning af skibe henne? Eller vil vi stadig sende vore udtjente skibe til uansvarlig ophugning på indiske strande?

1-163

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – Afacerile maritime europene nu pot fi private separat de afacerile maritime internaționale. Europa este un competitor important pe piața transporturilor maritime, în special în ceea ce privește transportul de pasageri și de containere. Poziția Uniunii Europene pe piața internațională în acest domeniu trebuie îmbunătățită.

Îmbunătățirea calității educației marinarilor, precum și îmbunătățirea condițiilor lor de activitate și de trai atât pe nave, cât și în porturi și în rade, pot contribui substanțial la această necesitate. Industria maritimă europeană, începând de la producătorii de nave și terminând cu navele de marș, suferă de lipsă de forță de muncă înalt calificată.

Companiile americane, asiatice și din Orientul Mijlociu oferă mult mai multe facilități decât cele europene. În aceste condiții, profesioniștii europeni din domeniu preferă să se angajeze la companii navale sau la armatori din Dubai sau China, în vreme ce navele europene sunt deservite de navigatori filipinezi și indieni. Această situație nu mai poate continua. Instituțiile maritime din statele membre trebuie să coopereze mult mai strâns atât pentru a-și armoniza curricula, cât și pentru a oferi oportunități de stagiu și schimburi de experiență plătite la companiile de navigație europene.

Și încă un aspect, referitor la securitate, aspect deosebit de important și care continuă să interfereze cu bunul mers al traficului maritim mondial: situația din Cornul Africii. Salut acțiunile NAVFOR Atalanta, care își face datoria din plin în regiune. Trebuie să recunoaștem, însă, că este nevoie de investiții speciale în industria de apărare pentru a pune la dispoziția militarilor nave și mijloace de intervenție mult mai performante decât cele pe care le deține marina militară europeană în prezent.

1-164

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

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

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

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

1-165

**Gesine Meissner (ALDE).** – Herr Präsident! Da ich die erste Sprecherin von der Fraktion der Liberalen bin, möchte ich mich zunächst auch ganz herzlich bei Herrn van Dalen bedanken. Wir haben alle gemerkt, dass er wirklich mit Leib und Seele dem Seeverkehr verbunden ist. Das ist ganz deutlich geworden.

Wir wissen alle um die Wichtigkeit dieses Bereiches. Es ist so, dass die maritime Wirtschaft insgesamt in den letzten Jahren, bevor die Krise kam, erheblich mehr gewachsen ist als andere Wirtschaftsbereiche. Der Seeverkehr spielt dabei natürlich eine große Rolle, und man kann sagen, dass maritime Cluster überhaupt für die Weiterentwicklung von Europa einen ganz entscheidenden Stellenwert haben. Es gibt auch die Prognose, dass nach dem Durchschreiten des Tals jetzt in der Krise der Transportsektor wieder anwachsen wird und dass dann auf den Seeverkehr vieles zukommt. 90 % unseres Exports und Imports gehen über die Häfen. Da ist es natürlich wichtig – es wurde bereits gesagt –, bei Korridoren, bei Transeuropäischen Netzen auf Häfen und Hinterlandanbindung entsprechend einzugehen.

Wir brauchen Nachwuchs. Wenn wir mehr Transport im Schifffahrtsbereich haben, brauchen wir natürlich auch Menschen, die gerne in diesem Bereich arbeiten. Wir brauchen dort eine qualitativ gute Ausbildung, die auch europaweit abgestimmt ist, und gleichzeitig Werbung für diesen Bereich. Denn junge Menschen müssen einfach auch sehen, welche Zukunftschancen sie im Seeverkehr haben. Wir wollen gute Arbeitsbedingungen haben – auch das ist etwas, was wir europaweit abstimmen können und wollen.

Der Umweltbereich wurde bereits angesprochen. Die Schifffahrt ist sehr umweltfreundlich, gerade was CO<sub>2</sub>-Emissionen angeht. Sie kann sich noch erheblich verbessern, was Stickoxide und Schwefelausstoß angeht. Daran muss gearbeitet werden, der Sektor selbst, und auch generell wir in Europa. Denn, das wurde auch bereits gesagt, es ist ganz wichtig: Im Seetransport besteht international ein starker Wettbewerb. Wir sind in Europa relativ führend mit dabei, und wir müssen zusehen, dass wir diese führende Funktion auch behalten. Dazu brauchen wir im Einzelfall unter Umständen auch staatliche Beihilfen. Wir müssen zusehen, dass wir gemeinsam diesen Sektor weiterentwickeln.

Also: Der Seeverkehr ist ein absoluter Zukunftsbereich, und darum ist es gut, dass wir eine langfristige Strategie entwickeln.

1-166

**Dominique Riquet (PPE).** – Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, il est primordial de mener au niveau européen une politique des transports maritimes ambitieuse et à long terme. Celle-ci doit prendre en compte les spécificités de ce secteur et répondre aux défis qui se présentent à lui.

Le transport maritime est un secteur stratégique pour l'Union européenne à plusieurs égards, tout d'abord en raison du rôle qu'il joue dans la croissance et l'emploi, du fait de sa dimension internationale, du fait de son caractère écologique et durable. On a rappelé qu'il portait 80 % des échanges commerciaux mondiaux. La communication de la Commission européenne et le rapport de M. van Dalen montrent la voie à suivre, fixent des objectifs stratégiques et identifient les domaines clés d'action pour la politique des transports maritimes de l'Union européenne.

Je souhaiterais, pour ma part, insister sur quelques points que nous avons soutenus avec ma collègue, Mme Vlasto, au sein de la commission des transports, pour dire que l'Union européenne doit agir pour renforcer la compétitivité du transport maritime, que celle-ci passe notamment par l'amélioration des conditions de travail et des possibilités de carrière dans ce secteur sans que, pour autant, l'objectif de compétitivité soit dissocié de ceux du développement durable, de la concurrence loyale et de la sécurité. En matière environnementale, la politique de l'Union européenne devrait promouvoir l'internalisation des coûts externes et l'instauration des zones maritimes de contrôle des émissions. Enfin, en prévision de la hausse du trafic maritime, les investissements en faveur de la modernisation et de l'augmentation des infrastructures portuaires devraient être favorisés.

Il est important que le Parlement européen fasse part, dès aujourd'hui, de sa vision pour la politique maritime de l'Union européenne jusqu'en 2018. L'excellent rapport de M. van Dalen, qui a été très largement soutenu au sein de la Commission, bénéficiera, je l'espère, d'un soutien tout aussi massif au niveau du Parlement, ce qui nous donnera beaucoup de force dans les négociations à venir.

1-167

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – Transportul maritim devine extrem de important pentru Uniunea Europeană. Având în vedere că sectorul maritim se confruntă cu o concurență mai ales globală, nu numai la nivel comunitar, subliniem importanța creșterii ponderii transportului maritim în cadrul întregii activități de transport atât la nivel comunitar, cât mai ales la nivel extra-comunitar. Atragem, însă, atenția asupra faptului că sunt încă state membre ale Uniunii Europene care se află pe lista neagră sau gri a Memorandumului de la Paris. De aceea, invităm statele membre și armatorii să depună eforturi pentru poziționarea pe lista albă a Memorandumului de la Paris.

De asemenea, având în vedere accidentele maritime din ultimii ani, consider că este necesară înființarea, în toate statele membre cu ieșire la mare, a unor centre europene pentru intervenții în situații de accidente maritime.

Domnule comisar, profit de această ocazie, de această dezbateră, pentru a reitera solicitarea mea către Comisie de a fructifica cât mai ieșirea directă a Uniunii Europene la Marea Neagră, zonă de o importanță geo-strategică deosebită. În acest sens, Comisia ar trebui să lanseze, ca și în cazul celorlalte mări europene, cereri de proiecte pentru dezvoltarea de coridoare maritime la Marea Neagră. Legătura dintre portul Rotterdam și portul Constanța prin coridorul Rin, canalul Main și Dunăre scurtează cu 4 000 de km distanța dintre Marea Nordului și Marea Neagră. De aceea, consider că este necesar și solicit Comisiei și statelor membre să accelereze implementarea proiectului prioritar numărul 18.

Deși transportul naval este mai puțin poluant, Parlamentul European a cerut includerea transportului naval în schema de schimb de certificate de emisie, în special în cazul transportului maritim.

Șantierele navele se confruntă cu dificultăți financiare, mai ales în contextul crizei economice și financiare. Astăzi, reprezentanții șantiierelor navale nu întrevăd o soluție pentru depășirea actualei crize economice.

Sectorul maritim european se confruntă cu un deficit din ce în ce mai mare de personal navigant calificat. Dimensiunea socială și condițiile de muncă de care se bucură personalul navigant din Uniunea Europeană sunt strâns legate de competitivitatea flotei europene și consider că este necesar să se faciliteze mobilitatea lucrătorilor din domeniu fără bariere și restricții nejustificate.

1-168

**Inés Ayala Sender (S&D).** – Señor Presidente, felicito especialmente al señor van Dalen y también a mi colega Fleckenstein por esta brillante iniciativa, que adelanta la ambición del Parlamento Europeo en materia de política marítima de la Unión Europea, y les agradezco, además, su generosidad al aceptar una buena parte de mis sugerencias.

El informe así completado incluye aspectos tan importantes como el apoyo a la adaptación de puertos y embarcaciones a las necesidades de las personas con movilidad reducida, la exigencia de ratificación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 de la OIT —y solicita, además, que la industria lo incorpore a sus prácticas— y la extensión de las propuestas de formación profesional a todos los niveles de la marinería para luchar contra su infravaloración y explotación.

También propone el liderazgo en la lucha contra la contaminación ante la OMI, tanto en los aspectos de las alternativas al carburante bunker como en la reducción del sulfuro de las emisiones, y plantea que se haga mediante la utilización de sistemas inteligentes de transporte como el sistema satelital Galileo.

El informe propone asimismo el reconocimiento del incremento de la lucha europea contra la piratería y el apoyo a la eficacia creciente de la operación Atalanta así como la exigencia de mejorar la calidad del diseño de las naves para adaptarlas a las exigencias máximas de accesibilidad y seguridad.

Finalmente, me congratulo especialmente por el reconocimiento del papel de los puertos en las nuevas redes transeuropeas, incluida su conexión crucial con los puertos secos o puertos de interior y con las plataformas logísticas.

1-169

**Γεώργιος Παπανικολάου (PPE).** – Κύριε Πρόεδρε, πράγματι είναι εξαιρετικά φιλόδοξη η στρατηγική που συζητάμε σήμερα και, όσον αφορά τις βασικές κατευθύνσεις, έχω πλήρως καλυφθεί από την εισήγηση του κ. Κουμουτσάκου που είναι και ο εισηγητής της δικής μας πολιτικής ομάδας.

Επιτρέψτε μου όμως να κάνω μια παρατήρηση και ως μέλος της Επιτροπής LIBE σε σχέση με την πολύ ενδιαφέρουσα και πρωτοποριακή πρωτοβουλία για τη δημιουργία ενός δικτύου θαλάσσιας παρακολούθησης με την επωνυμία e-maritime. Συγκεκριμένα σύμφωνα με το κείμενο της Επιτροπής, προβλέπεται η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης πληροφοριών το οποίο θα δώσει τη δυνατότητα αναγνώρισης, παρακολούθησης, εντοπισμού και αναφοράς όλων των πλοίων που βρίσκονται στη θάλασσα καθώς και των φορτίων τους.

Παρόμοιες, όμως, ηλεκτρονικές δράσεις παρακολούθησης - δεν ξέρω αν είναι λιγότερο ή περισσότερο αναπτυγμένες - αναλαμβάνουν και οι δυνάμεις της Frontex, στο πλαίσιο της καταπολέμησης της λαθρομετανάστευσης. Θέλω λοιπόν να ερωτήσω, κατά πόσο το λαμβάνουμε αυτό υπόψη μας, εάν πρέπει να διευκρινίσει κάτι η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της,



εάν πρέπει να υπάρχουν συγκεκριμένες, διαφορετικές αρμοδιότητες σε κάθε φορέα, ή μήπως πρέπει αυτές οι πληροφορίες να συγκεραστούν ούτως ώστε να έχουμε καλύτερο αποτέλεσμα και για τις δύο κατευθύνσεις.

1-170

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – Mr President, I would like to address two issues mentioned by the rapporteur, but not elaborated upon.

The first is piracy, on which the recommendations are all good, but inevitably general. Perhaps our experience on the basis of the lessons learned from the Atalanta operation can be used to contribute more to the self-protection rules recommended by the IMO, given that piracy will probably expand and our Union cannot reproduce that type of operation all over the maritime space used by the EU's merchant navies.

The second issue is the need for a better-developed link between the maritime and inland waterways sectors, given the complexity of activity in those areas. This is illustrated, for instance, in the interconnection between economic, social, environmental and political factors in the case of the River Danube and the Black Sea.

1-171

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – Prima întrebare se referă la un raport pe care îl solicităm Comisiei Europene privind eficiența programului Marco Polo și a doua întrebare se referă la posibilitatea sau, mai bine zis, la viitoarele propuneri legislative privind creșterea rolului porturilor maritime ale Uniunii Europene în cadrul logisticii maritime globale.

1-172

**Γεώργιος Κουμουτσάκος (PPE).** – Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο για να διευκρινίσω ότι στην αρχική μου εισήγησή έκανα μια παράλειψη και είναι κάτι που δεν ακούστηκε επίσης και από άλλους συναδέλφους εδώ. Θα ήθελα συγκεκριμένα να αναφερθώ στον ρόλο της EMSA (European Maritime Safety Agency) - είχαμε την ευκαιρία με άλλους συναδέλφους να την επισκεφθούμε πρόσφατα - η οποία κάνει ένα σπουδαίο έργο, πολύ χρήσιμο για την ανάπτυξη της στρατηγικής των θαλασσιών μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Χρειάζεται την υποστήριξή μας και πιστεύω ότι τα στοιχεία και οι τεχνικές δυνατότητες που έχει, όχι μόνο βοηθούν τη ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές της Ένωσης, αλλά μπορούν να βοηθήσουν και σε άλλους τομείς όπως πριν λίγο ειπώθηκε, και κυρίως όσον αφορά π.χ. τα στοιχεία που μπορεί να αξιολογήσει και να χρησιμοποιήσει και η Frontex.

Ευλικρινά, και κλείνω με αυτό, η EMSA πραγματοποιεί ένα σημαντικό έργο το οποίο πρέπει να γνωρίζουμε και να το λαμβάνουμε υπόψη μας όταν μιλάμε και για τη θαλάσσια στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

1-173

**Andris Piebalgs, Member of the Commission.** – Mr President, this has been a fascinating debate and definitely strengthens the excellent report by Mr van Dalen. I think it is well done because there is nothing more difficult than to write a report on strategy in general, because strategy is an instrument which really has a longer-term vision and at the same time it needs to concentrate on main points.

We are working now in the college to prepare a detailed road map for implementation. By the summer we could come out with this. I should like to refer to three specific questions. One concerns state aid guidelines for ports. This is under discussion in the Commission's DG on Competition and with a former Commissioner for competition and they really would like us, as a Commission, to work in line together, so it will take some time. I cannot give any precise time lines but we are working on it.

On the Marco Polo issue, we have discussed the issues relating to the Trans-European Transport Network, so this discussion will be related to this.

On maritime ports, we do not have any legislation at this stage in the pipeline.

Finally, thank you once again, Mr President and honourable Members, for this debate. It was really very helpful for the Commission.

1-174

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

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

Ten slotte ook het concept - sommige collega's noemden het al - van de groene havens. In een groene haven wordt een schip dat milieuvriendelijk is, sneller afgehandeld en krijgt het ook een reductie op zijn havengeld. Een dergelijk concept

is een bonus voor een goed milieugedrag. Op zo'n manier koppel je eigenlijk een bonus en een malussysteem. Als je het goed doet op milieugebied, dan geeft je dat een voordeel en doe je het slecht, dan merk je snel dat je portemonnee leeg raakt. Voor zo'n systeem pleit ik nadrukkelijk.

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

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

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

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

1-175

**President.** – The debate is closed.

The vote will take place in two weeks' time, during the part-session in Brussels.

#### **Written statements (Rule 149)**

1-176

**Sergio Berlato (PPE), per iscritto.** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, il settore europeo dei trasporti marittimi svolge un ruolo chiave all'interno del mercato globalizzato. Un'importanza che trova il suo fondamento alla luce di un dato significativo: il 41% della flotta mondiale è gestito dai paesi dell'Unione europea.

Tuttavia, a seguito dell'aumento degli aiuti di Stato nel settore dei trasporti marittimi dei paesi terzi, la posizione concorrenziale della flotta europea è sottoposta a crescenti pressioni. Sollecito, quindi, la Commissione affinché presenti in tempi brevi le nuove regole previste in materia di aiuti di Stato, al fine di definire condizioni eque per gli scambi marittimi a livello internazionale.

Recenti studi prevedono che nel 2018 il trasporto marittimo aumenti negli Stati membri da 3,08 miliardi di tonnellate nel 2006 a 5,3 miliardi. Concorro, quindi, con quanto contenuto nella relazione in discussione, ovvero nel ritenere prioritario preparare le infrastrutture e le capacità portuali europee, al fine di sostenere la crescita del trasporto marittimo.

Infine, ritengo che le professioni marittime debbano essere maggiormente promosse fra i giovani cittadini europei attraverso un'opportuna informazione che, allo stato attuale, appare lacunosa. A mio avviso, infatti, la crescente penuria di professionisti all'interno del settore del trasporto marittimo europeo può concorrere nel tempo a indebolirlo.

1-176-500

**Danuta Jazłowiecka (PPE), na piśmie.** – Szanowni Państwo, przyglądając się sytuacji transportu morskiego Unii Europejskiej można dojść do ambiwalentnych wniosków. Z jednej strony prezentowane dane świadczą o tym, iż bandery krajów członkowskich mają ogromny udział w transporcie globalnym, jak i wewnątrz unijnym. Podkreśla się znacznie Wspólnoty we wdrażaniu nowych technologii oraz rozwiązań organizacyjnych, szczególnie tych dotyczących ochrony środowiska i poprawy standardów życia marynarzy. Z drugiej zaś strony zauważa się coraz silniejszą konkurencję ze strony krajów trzecich, zwłaszcza tzw. „tanich bander”. Dostrzega się również coraz wyraźniej niechęć młodych ludzi do podejmowania pracy w tym niewątpliwie ciężkim sektorze. Podsumowując – teraźniejszość rynku transportu morskiego UE nie jest zła, ale perspektywy nie nastrajają optymistycznie. Dla mnie osobiście priorytetową sprawą są jednak działania na rzecz żegluga śródlądowej i zapewnienia optymalnego połączenia między morskim a śródlądowym transportem towarów. Reprezentuję region górnego dorzecza Odry i dostrzegam, jak słabo jest wykorzystywany potencjał portów rzecznych na tym obszarze, szczególnie jako szlaku transportowego, łączącego obszary śródlądowe Czech, Polski i Niemiec z portem morskim w Szczecinie. O tym zagadnieniu warto również pamiętać w kontekście unijnego transportu morskiego, po to aby działania podejmowane w ramach omawianej polityki, przyczyniły się do rozwoju całego obszaru Wspólnoty, a nie tylko terenów nadmorskich.

1-177

**Vilja Savisaar (ALDE), kirjalikult.** – Lugupeetud juhataja, raportöör, kolleegid. 41% ülemaailmsest laevastikust kuulub Euroopale, ent kahjuks toetavad mitmed kolmandad riigid oma laevnikke ja laevaomanikke rohkem kui Euroopa Liidu liikmesmaad või siis kehtestavad nõrgemad nõuded laevade turvalisusele ja keskkonnasõbralikkusele.

Euroopa peab tagama oma meremeestele parimad töötingimused, laevade turvalisuse ja merekeskkonna olukorra parendamise. Selle nimel tuleb pingutada, ehk tuleb julgustada liikmesmaid toetama on riigi merendussektorit ning tagama, et antud riigi registris olevad laevad täidaksid ratifitseeritud konventsioone ja rahvusvahelisi nõudeid. Olgugi et merendustransport on keskkonnasõbralikum kui maantee- või lennutransport, on siin võimalik saastamist veelgi vähendada.

Oma muudatusettepanekuga soovin, et tulevikus oleksid sadamaoperatsioonid veelgi efektiivsemad ja vähem saastavad, millele kindlasti aitab kaasa paberivaba asjaajamine ning intelligentsete transpordisüsteemide laiem kasutamine. Samas ei ole intelligentsete transpordisüsteemide peamine eesmärk vähendada saastamist, vaid suurendada efektiivsust ning tagada parem konkurents.

Väga oluline on merendussektori turvalisus: me peame tegema kõik selleks, et tagada meie meremeeste, reisijate, laevade ja kauba turvalisus, ent samas ei saa me antud probleemile läheneda kinnisilmi, relv käes. Peame vaatama olukorda laiemalt ning leidma lahendusi antud piirkonnas olevatele probleemidele.

Kokkuvõtvalt pean tõdema, et merendus on väga oluline osa majandusest ja paljude eurooplaste igapäevaelus. Seetõttu peame tegema kõik selleks, et tagada antud sektori konkurentsivõimelisus ja jätkusuutlikkus, samas mitte unustades keskkonda ja inimfaktorit.

1-178

## 21 - Europeana - the next steps (short presentation)

1-179

**President.** – The next item is the short presentation of the report by Helga Trüpel, on behalf of the Committee on Culture and Education, on Europeana – the next steps (COM(2009)0440 - 2009/2158(INI)) (A7-0028/2010).

1-180

**Helga Trüpel, Berichterstatterin.** – Herr Präsident, sehr geehrte Frau Kommissarin Kroes! Europeana soll das große digitale Kulturprojekt der Europäischen Union werden. Was bedeutet Europeana? Es ist eine digitale Bibliothek, ein digitales Museum und ein digitales Archiv, und zwar für das europäische Kulturerbe. Und es soll Zugang geben zu diesem digitalen Angebot für alle Bürgerinnen und Bürger, nicht nur innerhalb der Europäischen Union, sondern weltweit. Das Projekt Europeana hat im November 2008 angefangen, 1 000 Kultureinrichtungen tragen zu seinem Aufbau bei. Es hat 150 Partnerorganisationen. Bisher sind ungefähr 6 Millionen Werke aus dem europäischen Kulturerbe digitalisiert worden. Bis Juni 2010 sollen es schon 10 Millionen sein und bis 2015 dann 15 Millionen digitalisierte Werke.

Man sieht, das ist ein sehr ambitioniertes Vorhaben, und es ist sehr wichtig für die Europäische Union. Bisher ist es aus dem Programm eContent+ und von den Mitgliedstaaten finanziert worden. Allerdings ist es bisher so, dass die Digitalisierungsgeschwindigkeit der Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich ist. Frankreich ist führend mit über 40 %, Deutschland liegt bei ungefähr 16 %, aber viele andere Mitgliedstaaten liegen weiter zurück. Es soll aber unser gemeinsames Flaggschiff der europäischen digitalen Kulturpolitik werden.

Es ist besonders wichtig, dass wir begreifen, dass es eine öffentliche Kultureinrichtung ist, und damit soll es aus wohlverstandenen Gründen eine gute Konkurrenz zu *booksettlement* von Google sein, denn wir möchten das europäische Erbe nicht einfach einem Monopolisten anvertrauen, sondern wir wollen im bestverstandenen europäischen Sinne ein öffentliches Angebot für unser europäisches Kulturerbe haben. Wir möchten auch öffentlichen Einfluss bewahren, weil das bedeutet, dass die Bürgerinnen und Bürger Europas dann auch wirklich politischen Einfluss nehmen können.

Kein Problem ist es, wenn es um Werke geht, die nicht mehr dem Urheberrechtsschutz unterliegen oder – wie man im Englischen sagt – *public domain* sind. Viel komplizierter wird es schon, wenn es um sogenannte Waisenwerke geht, also Werke, die zwar noch nicht aus dem Urheberrechtsschutz herausgefallen sind, aber bei denen man die Rechteinhaber nicht genau ermitteln kann. Ein noch anderer Fall ist es, wenn es um urheberrechtlich geschützte Werke geht. Wenn Europeana dann eines Tages auch ein Angebot für urheberrechtlich geschützte Werke haben sollte, muss es bei privatem *Download* eine Bezahlung geben, weil wir sonst unsere kulturelle Wertschöpfung auf den Kulturmärkten zerstören würden.

Was ich politisch erreichen möchte, ist also einerseits eine schnelle und effektive Digitalisierung bei gleichzeitiger Wahrung der Urheberrechte, weil wir nur so die kulturelle Vielfalt der Europäischen Union aufrechterhalten können. Also brauchen wir konsensuelle Lösungen für die Waisenwerke und eine sehr genaue Erforschung, wer die Rechteinhaber sind. Politisch ist für mich ganz zentral, wenn wir jetzt die Nach-Lissabon-Strategie, die Strategie EU2020 diskutieren, wenn es um die Modernisierung unserer Wirtschaft geht, um die Entwicklung der digitalen Gesellschaft, um die Wissensgesellschaft und um kulturelle Vielfalt, dass aus diesem Programm EU2020 auch Europeana mitfinanziert werden

muss, natürlich unter Einbeziehung der Mitgliedstaaten. Es muss ein gemeinsames europäisches Projekt sein. Deswegen brauchen wir auch eine Kampagne „join Europeana“, um hoffentlich noch private Financiers zu finden. Wir müssen aber auch deutlich machen, dass wir natürlich bei unseren Bürgerinnen und Bürgern und vor allem bei den jungen Menschen dafür werben müssen, dass es dieses Angebot gibt. Viele wissen das noch gar nicht. Diese große Aufgabe haben wir jetzt gemeinsam vor uns.

1-181

**Piotr Borys (PPE).** – Panie Przewodniczący! Europeana to dzieło przełomowe, które może udostępnić całemu światu dziedzictwo kulturowe Europy. Jak wiemy to nie tylko biblioteka, ale również wirtualne muzeum i archiwum. Życzylbym sobie tego, aby każdy z nas na tej sali mógł powiedzieć, że dzieła wielkich twórców narodowych, takich jak w moim przypadku Chopin, Maria Curie-Skłodowska czy Słowacki, mogły być udostępnione w sieci. Trzy kluczowe elementy: po pierwsze, w przypadku Europeana nie możemy pozwolić sobie na obniżenie jakości, to jest rzecz, której powinniśmy pilnować przy tym projekcie. Po drugie: wymaga rozwiązania sprawa praw autorskich w przypadku dzieł osieroconych i dzieł niewznowionych. I po trzecie: ogromna prośba do Pani Komisarz, aby przyspieszyć cyfryzację w państwach członkowskich jeżeli chcemy być dumni w przyszłości z tego wielkiego, flagowego projektu. Chciałbym podziękować pani Trüpel za znakomite sprawozdanie.

1-182

**Ioan Enciu (S&D).** – În calitate de raportor pentru aviz al Comisiei ITRE pentru raportul Europeana - etapele următoare, salut finalizarea acestui raport și sper ca recomandările acestuia să fie preluate de către Comisie. În timpul dezbaterilor de până acum s-au discutat subiecte precum organizarea IT, guvernarea site-ului Europeana, accesul liber la informațiile bibliotecii, nevoia de standardizare a digitalizării, precum și problema mediatizării site-ului mediului informatic. O parte din aceste subiecte a fost inclusă în raport. Acest lucru mă face să sper că am reușit să obținem un raport complet.

Cu toate acestea, sper că în viitor dezbaterile să continue pe anumite aspecte, precum guvernarea site-ului, metodele de finanțare și, mai ales, organizarea acestuia sub forma unei baze de date unice și nu a unui portal. Sper ca recomandările stipulate de către Parlamentul European, împreună cu reflecția Comisiei asupra problemelor mai sus-menționate, să se concretizeze într-un proiect de succes. Europeana poate deveni un proiect de succes al Uniunii Europene atâta timp cât este construit pe valorile și idealurile Uniunii și reprezintă centrul informației culturale europene.

1-183

**Hannu Takkula (ALDE).** – Arvoisa puhemies, ensinnäkin haluan kiittää esittelijä Trüpelä tästä erinomaisesta mietinnöstä. Muutenkin tunnen hänet hyvin valiokunnasta jo viiden vuoden ajalta ja tiedän, että ne tehtävät, jotka hän tekee, hän tekee todella huolella ja ammattitaidolla, ja tämä on yksi hyvä osoitus siitä.

Me tarvitsemme myös tällaista hanketta Euroopassa, koska Euroopan unionia pidetään arvovyteisönä, mutta kuitenkin Euroopan unioni on myös vahva kulttuuriyhteisö. Meillä on 27 erilaista jäsenvaltiota, joilla on erittäin rikas ja monivaiheinen kulttuuri.

Jos tänä aikana, jolloin tiedon valtatiet lisääntyvät, me voimme saada tiedon ihmisten ulottuville entistä paremmin, niin se on sellainen eurooppalainen rikkaus, johon kannattaa panostaa ja etsiä voimavaroja. On nimittäin niin, että kaikkien pientenkin maiden on tätä kautta mahdollista tuoda omaa ainutkertaista ja erityistä kulttuuriaan esille. Kun laajakaistat saadaan komission ja jäsenvaltioiden toimesta ulotettua kaikkialle, tasavertaisuuden periaate toteutuu kulttuuripalvelujen saannissa verkkokirjastojen, museoiden ja arkistojen tapauksessa.

1-184

**Marek Henryk Migalski (ECR).** – Moja grupa polityczna i ja osobiście nie jesteśmy specjalnymi zwolennikami rozbudowanych programów, rozbudowanych instytucji, tworzenia bytów nad potrzebę. Ale akurat Europeana takim bytem nad potrzeby nie jest. To jest rzeczywiście coś bardzo istotnego. Zwłaszcza że żyjemy w czasach kultury obrazkowej, a nie kultury pisanej. To oznacza, że jak wskazywał Nil Postmann w swojej świetnej książce „Zabawić się na śmierć”, owa kultura obrazkowa obniża debatę publiczną, czyni nas gorszymi obywatelami. A to oznacza, że jeśli ten projekt ma szansę poprawić czytelnictwo, to znaczy, że ma szansę poprawić ducha obywatelskiego i w ten sposób Unia Europejska przyczyniłaby się do wzmocnienia jakości wykształcenia obywateli, ich sposobu funkcjonowania, a tym samym w państwach narodowych ci obywatele byłiby aktywniejsi, mądrzejsi, byłiby lepszymi obywatelami.

1-185

**Γεώργιος Παπανικολάου (PPE).** – Κύριε Πρόεδρε, κύριες και κύριοι συνάδελφοι συζητάμε για μια πρωτοβουλία που μπορεί να αποδειχθεί πραγματικός θησαυρός για την Ευρώπη και σ' αυτό το σημείο θέλω να ευχαριστήσω για μια άλλη μια φορά την εισηγήτρια την κ. Trüpel για την εξαιρετική έκθεση που έχει υποβάλει.

Αναφερόμαστε σε μια ηλεκτρονική πολιτιστική παρακαταθήκη των ευρωπαϊκών κρατών η οποία θα επιτρέπει την πρόσβαση σε πρωτογενή πολιτιστικά στοιχεία και θέλω να υπογραμμίσω στο σημείο αυτό ότι η επιτυχία της Europeana εξαρτάται από τη μορφή που τελικά επιθυμούμε να της προσδώσουμε, και εννοώ ότι δεν θέλουμε μια Europeana αντίγραφο ηλεκτρονικών πλατφορμών που υφίστανται σήμερα, όπως το google ή το wikipedia.

Θέλουμε μια σοβαρή και αξιόπιστη πηγή της οποίας τα στοιχεία θα έχουν επιστημονική σημασία και χρησιμότητα. Μια πηγή όπου τα πνευματικά δικαιώματα θα προστατεύονται και η σοβαρότητα των περιεχομένων θα διασφαλίζεται. Αυτό νομίζω ότι εξασφαλίζεται με τις τροπολογίες που έχουν κατατεθεί και τη συζήτηση που έχουμε πραγματοποιήσει σχετικά στην Επιτροπή CULT. Εκείνο βεβαίως που δεν μπορεί να εξασφαλιστεί τελικά είναι το ενδιαφέρον των κρατών να αξιοποιήσουν αυτό το εργαλείο για την προβολή του πολιτισμού τους.

Και εδώ οφείλουμε όλοι να αναπτύξουμε τον ρόλο μας, να εξηγήσουμε πόσο σημαντικό είναι αυτό το έργο στις εθνικές μας κυβερνήσεις και στους πολίτες των κρατών μελών, προκειμένου αυτό το έργο να έχει απήχηση και να μπορούμε μεσοπρόθεσμα να το αξιοποιούμε όλοι με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

1-186

**Petra Kammerevert (S&D).** – Herr Präsident, meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Erst noch einmal ein ganz herzliches Dankeschön an Helga Trüpel für diesen wirklich hervorragenden Bericht, über den wir heute diskutieren.

Ich glaube, es ist ein ganz großartiges Projekt, das vielfältige kulturelle Erbe Europas in einer digitalen Online-Bibliothek den Menschen in Europa und in der ganzen Welt zugänglich zu machen. Aber es bedarf noch einiger großer gemeinschaftlicher Anstrengungen, um dieses Projekt auch wirklich zu einem Erfolg zu führen. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist aus Sicht meiner Fraktion ein freier – und das heißt auch ein möglichst kostenfreier – Zugang zum kulturellen Erbe über Europeana.

Wir haben in den gemeinsamen Beratungen einen guten Kompromiss gefunden, der den Interessen der Urheber geschützter Werke auf der einen Seite ebenso gerecht wird wie der notwendigen freien Zugänglichkeit, und ich würde mir sehr wünschen, dass die Kommission diesen Vorschlägen auch in Zukunft Rechnung trägt und diese übernimmt.

Eine weitere Voraussetzung ist, dass sich die Mitgliedstaaten ihrer Verantwortung zunehmend bewusst werden. Für mein eigenes Land gilt: Es ist nicht akzeptabel, dass Goethe zwar auf Polnisch und Französisch verfügbar ist – aber nicht in der Ursprungssprache Deutsch. Hier müssen wir alle gemeinsam die Mitgliedstaaten noch einmal verstärkt auffordern, entsprechend finanzielle Mittel bereitzustellen, um Europeana auf dieser Ebene auch wirklich zum Erfolg zu führen.

1-187

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – Având în vedere beneficiile pentru cetățenii Uniunii Europene conferite de accesul la Europeana, consider că este necesară disponibilitatea conținutului digital existent în toate limbile oficiale ale Uniunii Europene. De asemenea, consider extrem de important accesul persoanelor cu dizabilități la conținutul digital al Europeana. În acest sens, este necesar un format adecvat, dar și un acces adaptat la necesitățile acestora.

Recomandăm Comisiei Europene să solicite furnizorilor de conținut digital să certifice din punct de vedere al securității site-urile web referite de Europeana. Nu în ultimul rând, consider că este importantă asigurarea unui sistem sustenabil privind finanțarea și dezvoltarea proiectului Europeana. Și vă rog, doamnă Comisar, să ne spuneți câteva cuvinte și despre revizuirea Directivei privind drepturile de autor în societatea informațională.

1-188

**Neelie Kroes, Vice-President of the Commission.** – Mr President, honourable Members, and of course especially Mrs Trüpel, we are absolutely fascinated by your report. We welcome it. I think that indeed ‘Europeana – the next steps’ is just a start of a very challenging adventure and it shows, by the way, the strong political support for the further development of Europeana as a common access point to Europe’s rich and diverse cultural heritage in the digital age.

So I would like to thank Mrs Trüpel, the rapporteur, for the work she has done and also give her my compliments for the branding, since the branding itself is already unique: ‘Europeana’ – you do not need to explain what it is all about.

- **The Commission can also support the alternative motion for a resolution, which has the agreement of the main political groups in Parliament, I have been informed.**
- 
- **It is an ambitious project and again, I repeat, it is the start. It aims to make digitised books, newspapers, maps, museum objects, audiovisual material and sound archives from across Europe available on the internet. That is essential to ensure access to culture in the digital age. It is not only what Mr Migalski said: something that makes us better citizens. Well, let us wait and find out, but, anyhow, it gives an opportunity to be more happy, for enjoying culture is in most cases enjoying happiness, so to speak.**
-

- It is Parliament's report that rightly underlines that there is also an economic component. The digitisation and the online accessibility of our cultural heritage will benefit different sectors of activity: think of education, research, tourism and the media.
- 
- The Europeana site is the result of an unprecedented collaboration between European libraries, archives and museums. At present, as was rightly mentioned by Mrs Trüpel, it gives direct access to seven million digitised objects. Again, this is just a start and let us go for it. More can be done and more needs to be done. The Parliament report highlights different areas for Europeana and for the related policies where progress must be made in the coming years.
- 
- The development of the site depends in the first place on the input from Member States who should do more to digitise their cultural heritage and to make all digitised objects available through Europeana. I am glad that Parliament joins the Commission in asking Member States to make fast progress in doing so. The sooner the better.
- 
- Parliament underlines that Europeana should not just give access to public domain works, but should also include material that is still in copyright. Indeed, there is an urgent need – and that is my answer to Mrs Țicău – to find workable solutions for bringing out-of-print works online, for dealing with the issue of orphan works (works for which it is impossible to locate the rights holders). Failing to do so bears the risk that Europe will lag behind within a few years from now, in particular compared to the US.
- 
- At present, the Commission is carrying out an impact assessment on a possible legal solution for orphan works at European level and we are discussing what could be done, but if you do not mind, I will come back to that when we talk of the digital agenda, for that is one of the issues that we have to touch upon.
- 
- An enhanced version of Europeana will be launched later this year, and is expected to give, by then, access to more than 10 million digitised objects. The site will be further developed in the years thereafter. Parliament rightly points out that for the success of Europeana it is a must to increase the awareness of the site both among cultural institutions, who could contribute their digitised content, and among the general public. Special attention should be given to younger people, rightly mentioned by you, an extremely important part of our population, who could be targeted through the schools.
- 
- The Commission is fully committed to continuing work on the development of Europeana and the policies related to it and that will be a key area of work in the European Digital Agenda. It is anyhow worthwhile to fight for it.

1-189

**President.** – The debate is closed.

The vote will take place in two weeks' time, at the next part-session in Brussels.

#### *Written statements (Rule 149)*

1-190

**Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), na piśmie.** – Europejska Biblioteka Cyfrowa "Europeana" stoi obecnie przed wieloma wyzwaniami. Sukces tego pan-europejskiego przedsięwzięcia nie jest wcale przesądzony. Po pierwsze, dlatego, że jak do tej pory Europeana zawiera przede wszystkim dzieła pochodzące z kilku najbardziej aktywnych państw. Po drugie nie są to dzieła współczesne, które cieszyłyby się największym zainteresowaniem, ale starsze, będące w tzw. domenie publicznej. Chciałabym zwrócić szczególną uwagę na jeden aspekt projektu Europeana, który moim zdaniem ma kluczowe znaczenie dla jego powodzenia: jest nim finansowanie. Proces poszerzania zbiorów cyfrowych jest bardzo drogi

i zajmie jeszcze wiele lat. Tymczasem Europeana ma zapewnione środki finansowe jedynie do 2013 w ramach projektu finansowanego częściowo przez Komisję Europejską, państwa członkowskie, a także prywatnych sponsorów. Uważam, że konieczne jest zapewnienie stabilnych źródeł finansowania w ramach nowej perspektywy finansowej na lata 2014-2020. Fundusze europejskie w formie grantów przyznawanych poszczególnym instytucjom kulturalnym z państw członkowskich powinny zachęcić je do bardziej efektywnej digitalizacji zbiorów. Jednocześnie powinno się wprowadzić obowiązkowe cele w zakresie digitalizacji, które państwa członkowskie będą musiały osiągnąć w określonym czasie. Jedynie konsekwentnie realizowana strategia "kija i marchewki" zapewni, że Europeana stanie się atrakcyjnym portalem potrafiącym przykuć zainteresowanie czytelników i badaczy, a nie "cyfrowym" strychem, na którym przechowuje się z sentymentu stare rupiecie.

1-191

**Isosif Matula (PPE), în scris.** – Ne propunem ca Europeana să fie un proiect cu totul nou, dedicat valorilor culturale europene, și nu o alternativă la proiectul Google de digitalizare a cărților. Europeana - bibliotecă, muzeu și arhivă digitală - trebuie să prezinte patrimoniul unic european, să fie o sursă credibilă de informații și să permită statelor membre să adauge conținut într-o manieră structurată, oficială.

Europeana nu trebuie să se transforme într-un portal gen Wikipedia, unde oricine poate să introducă text, fără ca acesta să fie în prealabil verificat, practică ce duce evident la numeroase erori în conținutul postat. În acest sens, am putea crea o secțiune specială a acestui site, dedicată discuțiilor între utilizatori, dar fără a le oferi acestora posibilitatea să modifice conținutul cultural afișat pe site.

Este important să acordăm atenție prezentării grafice a site-ului Europeana, promovării și accesibilității sale, în condițiile în care forma actuală nu este foarte ușor de utilizat și poate duce la îndepărtarea publicului interesat. Din considerentele amintite, susțin propunerea de rezoluție inițiată de PPE ca alternativă la varianta actuală a raportului, astfel încât să contribuim la crearea unui portal valoros, relevant din punctul de vedere al informațiilor pe care publicul le va regăsi aici.

1-192

**Емил Стоянов (PPE), в писмена форма.** – Уважаеми колеги, една от нашите основни задачи като политици и граждани днес, е да съхраним нашето културно европейско наследство за бъдещите поколения. Проектът Europeana е един от водещите в тази област и той спомага за ускоряването на процесите по дигитализиране на културното наследство в отделните държави-членки. Все още обаче остават за преодоляването културните и правни проблеми, свързани с масовата цифровизация на книги, включително на тези от фондовете на европейските библиотеки. Авторските права и тяхната уредба в държавите-членки е едно от най-важните предизвикателства, пред които Europeana е поставена. Конкуренцията с Google също поставя на преден план много въпроси, които ще трябва да бъдат разрешени. В тази връзка трябва да се намерят всички възможни средства за подпомагане на националните библиотеки, музеи и архиви, за да може проектът Europeana да се превърне в истинско огледало на богатството и разнообразието на културното наследство на Европа. По време на дебатите в комисията по култура, предложих Европейският парламент да има известни контролни функции по проекта, но си давам сметка, че според днешните правила това не е възможно. Все пак си пожелавам Европейският парламент, като единствената институция на ЕС, чиито членове са пряко избрани, да може един ден да упражнява контрол върху европейските начинания. Благодаря за вниманието!

1-193

## **22 - Hodnocení a posouzení akčního plánu Společenství v oblasti dobrých životních podmínek zvířat 2006–2010 (krátké přednesení)**

1-194

**President.** – The next item is the report by Marit Paulsen, on behalf of the Committee on Agriculture and Rural Development, on the evaluation and assessment of the Animal Welfare Action Plan 2006-2010 (A7-0053/2010).

1-195

**Marit Paulsen, föredragande.** – Herr talman! Djurens välfärd är faktiskt något som de allra flesta medborgare i vårt Europa bryr sig om. Djurens välfärd är inte bara en fråga om djur. Det är också en fråga om vår egen identitet, vad vi tycker att vi är och att Europa är och vad vår civilisation ska innehålla och om respekten och hanteringen av dessa våra medresenärer i livet.

I min utvärdering, som är understödd av jordbruksutskottet, är det allra mesta av den femårsplan som parlamentet tog 2006 och som fru Jeggle var föredragande för genomfört någorlunda rimligt. Det fattas en bit som är mycket allvarlig, och det är efterlevnaden. Därför har jag när jag skissat på en kommande femårsplan – som jag och vi verkligen hoppas ska komma i år – satsat på att skärpa efterlevnaden av redan befintlig lagstiftning.

Det handlar framför allt just nu om direktivet om grisars liv, välfärd och hantering. Det handlar även om den evigt återkommande frågan om de långa och tidvis mycket plågsamma djurtransporterna. Så det handlar om efterlevnad, kontroll och sanktioner av de lagar, direktiv och förordningar vi redan har tagit.

Därutöver skulle jag vilja att vi hade lite nytänkande och lite helhetstänkande. Jag skulle vilja att vi hade en allmän djurskyddslag som sätter en grundläggande norm för Europa, EU och den inre marknaden och för vilka miniminivåer som ska finnas.

Detta är viktigt av två skäl. För det första på grund av konkurrensen inom unionen på den inre marknaden, det vill säga att ingen ska kunna konkurrera med vanvård av djur. Det andra och kanske allra viktigaste skälet är det faktum att vi ställer mycket höga krav på de europeiska bönderna och djurhållarna. Då måste det finnas ett skydd mot illojal konkurrens från tredje land. Det är alltså inte rimligt att vi ställer mycket höga krav om vi inte är beredda på att ha *fair trade*. Dessutom, vilket kanske inte alltid är så populärt, måste vi på ett eller annat sätt betala för djurens välfärd. Huruvida detta sker i butiken eller via skattsedeln är en annan diskussion. Därutöver måste vi få ett fast välorganiserat nätverk – alltså observera: ingen ny myndighet, utan samordningsfunktioner för de utomordentligt bra vetenskapliga institutioner vi redan har i Europa.

Sist men inte minst gäller det att få styrsel och kontroll på antibiotikaförbrukningen i djurhållningen. Nu pratar jag inte om risk för antibiotikaresister i maten utan för antibiotikaresistens hos framför allt de zoonotiska bakterierna, som är ett oerhört hot mot folkhälsan.

1-196

**Chris Davies (ALDE).** – Mr President, I want to refer to a piece of legislation with which the Commissioner – who was Energy Commissioner for five years – will be closely acquainted. That is the Laying Hens Directive, which requires the animal welfare standards of the cages in which egg-laying hens are kept to be upgraded by the end of next year.

I thought this would cost thousands. In fact, in many commercial centres it costs millions as large-scale industrial equipment is involved. Many countries have complied with the directive. Many farmers have invested money to ensure that animal welfare standards are raised to the required level, but I do not think we are likely to get compliance across the entire European Union by the end of next year.

I want to know what action the Commission will take, and what action it is initiating, to try and get compliance.

The rapporteur has called for a ban on trade in eggs which do not comply with the legislation. I am not sure that one can do that. However, I want to know that the Commission is being proactive in trying to ensure that Member States and their farmers keep to raising these animal welfare standards and that there is a level playing field for all.

1-197

**Michel Dantin (PPE).** – Monsieur le Président, Mme Paulsen, merci pour votre rapport. Je voudrais saluer le travail qui a été fait par les différents rapporteurs fictifs dans le cadre de la préparation de ce dossier, en particulier celle de mon groupe, Mme Jeggle.

Cette question connaît une sensibilité différente entre les pays européens. Tous les producteurs, tous les consommateurs n'ont pas la même perception du sujet. Il n'en reste pas moins que, peu à peu, la réglementation européenne aboutit à créer une norme très stricte dont nous devons, me semble-t-il, beaucoup mieux nous servir dans les négociations internationales et, notamment, dans le contrôle des produits qui sont importés.

Mais comme cela a déjà été dit, ces règles ont un coût et on s'aperçoit chaque jour que leur coût est plus élevé pour les éleveurs, plus élevé pour les différents opérateurs à un moment où, justement, la rentabilité de l'agriculture est profondément affectée. Voilà donc bien une justification de la politique agricole commune. Si nous dépensons chaque année cent euros par habitant pour financer une politique agricole commune, le bien-être animal est l'une des raisons qui nécessite cette compensation.

1-198

**Vasilica Viorica Dăncilă (S&D).** – Felicitări doamnei Paulsen, care, prin acest raport, oferă soluții legate de bunăstarea animalelor și de problemele pe care le ridică acest capitol în cadrul politicilor europene. Este cunoscut faptul că sănătatea animală presupune bunăstarea acestora, un anumit confort biologic minimal, fără de care nu este posibilă exprimarea integrală a vitalității, inclusiv a comportamentului natural, adecvat schimbărilor ce intervin în mediul de viață.

De aceea, consider că la nivelul Uniunii Europene trebuie menținută îmbunătățirea și creșterea competitivității sectorului agricol prin promovarea și respectarea normelor în vigoare cu privire la bunăstarea animalelor, dar și în conformitate cu cerințele privind protecția acestora. Aceasta presupune ca statele membre să aibă în vedere revizuirea tehnologiilor de creștere a animalelor și înlocuirea tehnologiilor vechi cu alte tehnologii, moderne și performante, care țin seama de cerințele fiziologice ale animalelor și permit valorificarea în cele mai bune condiții a potențialului biologic productiv al animalelor și care duc la o siguranță alimentară mult mai ridicată. Bineînțeles că acest lucru are în vedere atât alocarea unor fonduri corespunzătoare acestui domeniu, cât și utilizarea eficientă a oportunităților de sprijin date de acestea pentru ca statele membre să investească în soluții inovatoare și moderne destinate bunăstării animalelor.



Consider că, pentru găsirea celor mai bune soluții, un rol important îl poate avea participarea cetățenilor și a societății civile la elaborarea și realizarea unor programe în acest domeniu pliate pe realitățile din fiecare stat membru.

1-199

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE).** – Arvoisa puhemies, eläinten hyvinvointi mittaa myös meidän eurooppalaisten ihmisten sivistystasoa. Euroopan unionin on pidettävä huoli siitä, että lainsäädäntö on ajan tasalla ja valvonta toimii. Tällä hetkellä molemmissa asioissa on puutteita.

Täällä on otettu esille eläinkuljetus. Me olemme katsoneet raakoja ja kovia filmejä televisiosta, ja tässä asiassa sekä kaikissa eläinten hyvinvointiin liittyvissä asioissa toivoisin komissiolta ripeää toimintaa, jotta me voisimme olla varmoja siitä, että eläimille taataan kunnollinen kohtelu.

1-200

**Andris Piebalgs, Member of the Commission.** – Mr President, I would like to thank Parliament, and in particular Mrs Paulsen, for the own-initiative report on EU Animal Welfare Action Plan. The report is not only a reflection of what has passed, but also contains important and useful ideas for a future strategy on animal welfare.

The Action Plan, adopted in 2006, has basically been a success. It has brought together separate EU initiatives into a single vision on animal welfare, and its implementation has been broadly satisfactory. That said, the Commission shares the view expressed during this catch-the-eye session that enforcement remains a serious issue and efforts need to be maintained and enhanced to ensure proper implementation.

Regarding the question from Chris Davies, we will provide a written answer on that particular question but, basically, the Commission is focused on implementation. The rules adopted should be implemented. It is not only about the rule of law, but also about fair competition.

We also agree on the need to promote fair competition between EU and non-EU producers. Animal welfare is also a ‘non-trade concern’ that has to be defended and explained during the WTO negotiations. Our future strategy will have to make that clear.

I note the call for a new action plan for 2011-15, and am pleased to inform you that the Commission has already started work in that direction. Our ambition is to establish a new strategy for animal welfare that will adopt a holistic approach, taking into account the overall costs for EU producers and the effects of welfare measures on their competitiveness.

As mentioned in the report, Article 13 of the Treaty on the Functioning of the European Union underlines the need for consideration for all animals. The idea of a general European animal welfare law, encompassing all animals, is also a very interesting one. Such a general law could be the basis for future initiatives, including legislation, but also information to the consumer, education, research and promotion of higher standards.

I also note and appreciate the support for the establishment of a European network of reference centres for animal welfare. This would assist EU institutions, Member States and stakeholders in their actions to promote animal welfare initiatives.

I share your opinion that the future strategy should carefully look at costs and competitiveness. We must ensure consistency between our policies, keeping in mind the overall sustainability of our proposals from a global perspective.

The report also stressed that the EU budget should correspond to our ambitions – in particular by providing sufficient resources for research, new technologies and techniques in the field of animal welfare. It also stressed the need for sufficient resources for proper monitoring and support to EU producers.

As I have said, the Commission welcomes all these ideas – which collectively show that animal welfare is high on the EU’s agenda. The Commission plans to present a new EU strategy for animal welfare in 2011.

1-201

**President.** – The debate is closed. The vote will take place in two weeks’ time, during the part-session in Brussels.

### *Written statements (Rule 149)*

1-201-002

**Véronique Mathieu (PPE), par écrit.** – Le bien-être animal est une question importante. La réglementation européenne en la manière doit être appliquée avec rigueur comme le préconise le rapport de Madame Paulsen. Nous devons aussi être vigilants à ce que les normes sur le bien-être animal imposées dans l’UE soient appliquées réciproquement aux produits qui entrent sur le territoire européen. En effet, nos agriculteurs comme l’industrie agroalimentaire européenne ne doivent pas être pénalisés alors qu’ils engagent des frais supplémentaires pour répondre aux exigences de l’UE. Les normes en matière de bien-être animal doivent cohabiter avec la politique commerciale européenne, avec la protection de nos emplois ou encore avec la pratique des activités cynégétiques permettant une régulation de la faune indispensable à l’équilibre de la

biodiversité. Par ailleurs, j'exprime mes réserves quant à la création d'un réseau européen de centres de références en matière de bien-être animal. Etant rapporteur sur la décharge 2008 des agences décentralisées de l'UE, je connais bien la problématique de la création des agences qui malheureusement n'a pas de cohérence globale. Cette question, sur laquelle se penche le groupe de travail interinstitutionnel sur les agences, doit être résolue avant d'envisager la création de nouvelles agences.

1-202

### 23 - EU agriculture and climate change (short presentation)

1-203

**President.** – The next item is the report by Stéphane Le Foll, on behalf of the Committee on Agriculture and Rural Development, on EU agriculture and climate change (SEC(2009)0417 - 2009/2157(INI)) (A7-0060/2010).

1-204

**Stéphane Le Foll, rapporteur.** – Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, le rapport que je présente au Parlement tente d'expliquer que, dans la lutte contre le réchauffement climatique, l'agriculture a une place et un rôle à jouer.

La nature nous rappelle cette semaine – et les volcans en particulier – qu'elle peut avoir un impact majeur sur les activités des hommes et sur le climat. Mais cela nécessite malgré tout que les hommes, et l'Europe en particulier, prennent leurs responsabilités pour lutter contre ce que l'on appelle le réchauffement climatique.

Mon rapport essaie de montrer que l'agriculture peut à la fois continuer à diminuer ses rejets carbonés, à diminuer ses consommations énergétiques fossiles et surtout, d'un autre côté, à participer de manière très active à la fixation du carbone afin d'atteindre, au niveau mondial, une moindre proportion de rejets carbonés et une plus grande proportion de carbone fixé et séquestré.

Ce rapport essaie de montrer que, en agriculture, il faudrait qu'on passe d'une démarche compartimentée qui consiste, chaque fois que l'on a un problème, à ouvrir une directive sur les sols, sur l'eau, sur les pesticides, que sais-je encore, pour essayer d'aborder la question agricole avec l'ambition de la traiter de manière globale, de manière systémique.

Dans cette approche, on doit pouvoir trouver des pistes pour faire en sorte que l'agriculture, comme je le disais tout à l'heure, non seulement diminue ses consommations énergétiques, mais en même temps participe de manière très active à la fixation du carbone. C'est en particulier le rôle lié à la photosynthèse, à la biomasse, et surtout, ce qui me tient à cœur, lié aussi aux sols, à cette capacité que les sols européens ont à fixer du carbone organique.

Je pense que cette piste que j'ouvre dans ce rapport et qui, je l'espère, sera suivie lors du vote qui aura lieu en plénière à Bruxelles, doit permettre à l'agriculture européenne de rentrer dans une phase de durabilité, d'assurer une transition écologique à cette agriculture qui la mettrait en avance sur un certain nombre d'autres continents ou d'autres agricultures pour faire en sorte qu'elle soit capable d'être performante économiquement, performante écologiquement et, à partir de ce moment-là, performante socialement.

Ce rapport traite donc d'une question particulière, la lutte contre le réchauffement climatique et l'agriculture, mais il a la prétention – je l'espère en tout cas – d'ouvrir d'autres perspectives pour nourrir en particulier le débat qu'il y aura sur l'avenir de la politique agricole après 2013.

Je m'adresse à la Commission, je m'adresserai – je l'ai fait souvent – aux commissions agricoles et je m'adresserai aussi aux différents ministres lorsque j'en aurai l'occasion. Je pense qu'il faut qu'on prenne un virage. Il faut que cette PAC de 2013 soit ambitieuse. Il faut qu'elle s'appuie sur des objectifs qui permettent aux citoyens de comprendre pourquoi nous avons besoin d'une politique agricole commune.

Nous avons besoin d'une politique agricole commune parce que l'Europe de l'agriculture doit assurer à la fois la sécurité alimentaire, mais aussi s'engager sur la voie de la durabilité. C'est en tout cas ce que je propose dans ce rapport, et c'est ce sur quoi j'espère que le Parlement, dans une large majorité, me suivra.

1-205

**Peter Jahr (PPE).** – Herr Präsident! Vielen Dank an den Berichterstatter für seinen Bericht. Landwirtschaft ist derjenige Wirtschaftssektor, der bereits am meisten für den Schutz der Umwelt tut und auch noch tun kann. So ist es gelungen, den Ausstoß von Treibhausgasen in der Landwirtschaft bereits um 20 % zu reduzieren. Zudem entziehen landwirtschaftliche Böden und Pflanzen der Atmosphäre in großem Umfang CO<sub>2</sub>. Die Landwirtschaft ist somit Teil der Lösung des Problems Klimawandel. Andererseits muss die Nahrungsmittelproduktion für 500 Millionen EU-Bürger Priorität haben, und dies bei möglichst effizientem Ressourceneinsatz und größtmöglichem Schutz der Umwelt und der Artenvielfalt.

Dies können die Landwirte nicht alleine bewältigen. Dafür bedarf es einer starken europäischen Agrarpolitik, die sie dabei unterstützt. Nur so kann es gelingen, genügend Lebensmittel für eine wachsende Weltbevölkerung zu erzeugen und gleichzeitig die Umwelt zu schonen, um den Klimawandel zu bekämpfen.

1-206

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE).** – Arvoisa puhemies, herra Le Follin mietintö on äärimmäisen tärkeä, koska eurooppalainen ruoan tuotanto ja maatalous ovat tärkeitä asioita.

Euroopan on oltava omavarainen, se on tärkeää myös ilmastonmuutoksen estämiseksi, koska lyhyet kuljetusmatkat ja lähiruoka ovat parasta ilmastomuutosta estävää toimintaa.

Maatalouden on oltava ekologisesti kestävä ja tässä asiassa meillä on paljon tehtävää. Euroopan unionin jäsenvaltiot voivat toimia tässä asiassa etujoukkoina ja Euroopalla ja jäsenvaltioilla on siinä mielessä tähän hyvät edellytykset, että meillä on mahdollisuus satsata tutkimukseen.

1-207

**Martin Häusling (Verts/ALE).** – Herr Präsident! Ich darf Stéphane Le Foll recht herzlich für seinen Bericht danken. Er enthält ganz wesentliche Punkte, die wir in Zukunft beachten müssen. Klimaschutz muss auch ein Teil der neuen Agrarreform sein, er muss darin eingearbeitet sein. Wir brauchen in Zukunft nachhaltige und ökologische Verfahren, die Klimaschutz gewährleisten. Landwirtschaft ist nicht nur ein Opfer beim Klimaschutz, sondern auch ein wesentlicher Teil der Ursache. Immerhin stammen 10 % der Klimagase aus der Landwirtschaft. Auch da muss eine Reduktion stattfinden.

Man muss auch ein Thema beachten, das im Bericht von Stéphane Le Foll angesprochen wurde: Wir importieren sehr viel Soja aus z. B. Brasilien. Die europäische Landwirtschaft hat auch damit zu tun, dass in anderen Ländern Flächen von Urwald in sehr intensiv bewirtschaftete Agrarflächen umgewandelt werden, was sich letztlich auch wieder hier auswirkt. Das muss man in Zukunft betrachten. Wir müssen auch anstreben, in Zukunft in Europa wieder eine eigene Eiweißversorgung aufzubauen. Auch das ist ein Teil der Lösung der Umweltproblematik im Zusammenhang mit dem Klimaschutz.

1-208

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – A Le Foll-jelentésnek rendkívül fontos eleme az, hogy a mezőgazdaság nélkül esélyünk sem lenne a globális klímaváltozás elleni fellépésre, ugyanakkor különösen gondolok itt az erdészet szerepére, amely ma még nem kap kellő támogatást. Teljesen egyetértek, hogy a mezőgazdaságnak a jövőben zöldebbnek, környezetbarátabbnak kell lennie. Egyrészt ez föltétlenül fontos, másrészt a mezőgazdaság ma számos olyan környezeti közjavát állít elő – biodiverzitás, tájvédelem, víztisztaság és egyebek –, amelyeket nem fizet meg kellőképpen a piac, nem fizet meg kellőképpen a közös agrárpolitika, ezért a 2013 utáni közös agrárpolitikában meg kell teremtenünk a környezetvédelmi közjavak piacát, hogy a gazdák azokat a plusz szolgáltatásokat megkapják, a kompenzációt azokért a plusz szolgáltatásokért, amelyeket elvégeznek.

1-209

**Sari Essayah (PPE).** – Arvoisa puhemies, tämä valiokunta-aloitteinen mietintö koskee äärimmäisen tärkeää alaa, sillä tulevaisuudessa maatalouden rooli vain vahvistuu entisestään. Ruoan kysyntä kasvaa maailmassa nopeasti samaan aikaan kun ilmastonmuutos vähentää maapallon viljelyalaa, ja myös kuluttajien vaatimukset ruoan laadun suhteen kasvavat.

Sen lisäksi, että Euroopan on huolehdittava luotettavasti omasta ruokaturvastaan, sen on osallistuttava muiden maanosien ruokahuoltoon.

Myös panostaminen kestäväan metsätalouteen ja puun entistä parempaan hyödyntämiseen on nähtävä tärkeänä osana EU:n ilmastopolitiikkaa. Sen vuoksi olinkin hieman pettynyt siihen, että EU:n 2020-strategiassa panostettiin olemattoman vähän maa- ja metsätalouteen. Maa- ja metsätaloudella on kuitenkin aivan elintärkeä rooli eurooppalaisten elintarviketurvallisuudesta, bioenergian tuotannon tehostamisesta ja maaseutualueiden elinvoimaisuudesta huolehdittaessa.

1-210

**Marit Paulsen (ALDE).** – Herr talman! Jag måste be att få tacka föredraganden för ett nytänkande som har varit väldigt trevligt. Jag är personligen övertygad om att jord- och skogsbruk är de absolut viktigaste faktorer vi äger när det gäller att dämpa utsläppen av koldioxid, framför allt för att binda kol till träden, till växterna och till rötterna och fastlägga det i jorden. Detta handlar inte om en teknik som vi inte kan och det handlar inte om forskningsprojekt, utan det handlar om kunskap och verktyg vi redan har.

Eftersom jag nyss också har talat om djurskyddet och djurens välfärd så skulle jag vilja vara radikal och fråga: Är det inte jordbrukspolitiken som sådan vi behöver ändra? Om vi betalade bönderna för alla de värden de producerar och som är livsavgörande – som i detta fall – för hela vårt samhälle i stället för att betala för vad man äger, så skulle vi betala för vad man gör.

1-211

**Vasilica Viorica Dăncilă (S&D).** – În primul rând, vreau să felicit raportorul pentru abordarea amplă, care a tratat una dintre problemele cele mai acute la ora actuală. Schimbările climatice reprezintă una dintre cele mai grave amenințări de

mediu, dar și de ordin social și economic. Productivitatea culturilor agricole prezintă fluctuații de la un an la altul, fiind influențată semnificativ de variabilitatea condițiilor climatice extreme și influențând, implicit, toate sectoarele economiei, însă cea mai vulnerabilă rămâne agricultura.

În acest context, strategiile Comisiei Europene trebuie să aibă în vedere atât prevenirea, cât și atenuarea consecințelor negative la nivelul agriculturii în Uniunea Europeană printr-un plan de acțiune în zonele cele mai afectate și, mă refer aici, la adaptarea activităților agricole la noile condiții: împăduriri, gestionarea resurselor de apă din agricultură și ecologizarea terenurilor poluate.

Celălalt aspect trebuie să fie un plan de viitor pentru eliminarea cauzelor care conduc la schimbările climatice prin promovarea unei economii globale bazate pe emisii reduse de carbon, corelată cu o promovare a securității energiei. Uniunea Europeană trebuie să-și mențină poziția de lider în lupta împotriva schimbărilor climatice, care nu trebuie plasată pe locul doi din cauza dificultăților economice actuale.

1-212

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – Panie Przewodniczący! Jestem pod wrażeniem kompleksowego podejścia do sprawy w tym sprawozdaniu. Mam jednak bardzo proste pytania: jaka jest rzeczywista odpowiedzialność, wpływ, oddziaływanie rolnictwa na zmiany klimatu, myślę tak o pozytywach, jak i negatywach? Czy można powiedzieć, że stanowisko nauki, nasze doświadczenia są na tyle mocnymi argumentami, aby oczekiwać tak dużego zwiększenia nakładów na przeciwdziałanie ocieplenia nie do końca zdefiniowanego? Przecież tak pilna jest potrzeba walki ze skutkami kryzysu gospodarczego, bezrobociem czy innymi trudnymi problemami naszej sytuacji społeczno-gospodarczej w Unii. Na ile WPR już wdraża wymogi ochrony klimatu i jakie instrumenty mogą być zastosowane we wspólnej polityce rolnej w tym zakresie w przyszłości?

1-213

**Chris Davies (ALDE).** – Mr President, I just want to mention my home. I am lucky enough to live on the edge of the Saddleworth Moorlands, between the cities of Manchester and Leeds. It is the southern end of an area of peatland that stretches straight up from England into Scotland.

It is a very rare habitat across Europe, but it is also a habitat that has been much denuded by 250 years of industrial pollution which have devastated the variety of species that it can support. That has been complemented by overgrazing, perhaps by sheep, and by fires. Of course, as the peatland dries out, it releases global-warming gases. A huge potential supply of global-warming gas is being released from what should be a wonderful area.

The Royal Society for the Protection of Birds is now trying to restore that habitat and to get the sphagnum moss that created the peatland to grow once again. The funding they require is not in the millions – it is in the tens of thousands or perhaps the hundreds of thousands. It is a small element that can contribute both to the restoration and encouragement of biodiversity and also the protection of this moorland habitat which ensures that these global-warming gases are contained within it. As we look at the reform of the common agricultural policy, this is something we must very much bear in mind.

1-214

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – Sectorul agricol generează o cotă semnificativă din emisiile totale de dioxid de carbon și, de aceea, atragem atenția asupra necesității de îmbunătățire a eficienței energetice în domeniu. Solicit Comisiei să analizeze în continuare legătura dintre prețurile ridicate la alimente și prețurile din ce în ce mai mari la energie, în special în cazul combustibililor utilizați.

Aș dori să reamintesc că stimulentele pentru cultivarea durabilă a culturilor energetice nu ar trebui să pericliteze producția de alimente. De aceea, invităm Comisia să monitorizeze efectele producției ridicate de biocarburanți în Uniunea Europeană și în țările terțe în ceea ce privește modificările legate de utilizarea terenurilor, de prețurile produselor alimentare și de accesul la alimente.

Invităm Comisia și statele membre să promoveze cercetarea și dezvoltarea pentru a preveni și a permite adaptarea la schimbările climatice. Mă refer aici, în special, la cercetarea în privința viitoarei generații de biocombustibili.

1-215

**Andris Piebalgs, Member of the Commission.** – Mr President, I would like to thank the rapporteur, Mr Le Foll, for this very important report on agriculture and climate change.

The fight against climate change is an absolute priority globally. The EU is also making a huge contribution and also the agricultural sector already contributes in the fight against climate change. We have a policy that limits greenhouse gas emissions. Agriculture also provides renewable energy sources in better using the whole cycle and all the products that come from agriculture. Also, EU agriculture policy is working to optimise a carbon sink function of agricultural soils.

Since the 1992 reform, significant progress has been made in integration of all environmental considerations into the common agriculture policy. The recent 'health check' reform represented a further step in this direction with specific emphasis on climate change mitigation and adaptation.

The current common agriculture policy framework provides a balanced approach between binding requirements enforced through cross-compliance, which sets the limits on some farming practices, and positive incentives for climate-friendly farming practices provided by rural development.

The Commission fully shares the view that climate change now needs to be addressed globally and it is important that others follow our example also. We need, on the one hand, to further help EU agriculture to contribute to mitigating climate change by reducing its own greenhouse gas emissions, enhancing CO<sub>2</sub> sequestration in soils and making use of renewable energies from other sources, and on the other, to be more productive, to be more efficient at providing food supplies, in this way demonstrating that one can achieve both goals: food security on the one side, environmental sustainability on the other side.

In the preparation now of the common agricultural policy for post 2013, and in the light of the results of the ongoing negotiations on climate change, the Commission will examine ways to further and better integrate adaptation and mitigation objectives in the common agriculture policy instruments.

1-216

**President.** – The debate is closed.

The vote will take place in two weeks' time, at the next part-session in Brussels.

### *Written statements (Rule 149)*

1-217

**Robert Dušek (S&D),** *v písemné formě.* – Zemědělství je a bude přímo dotčeno změnou klimatu, protože je vytvářeno živými organismy, a jeho výsledky jsou ovlivněny především kvalitou půdních zdrojů, vody i ovzduší. Bohužel se zemědělství v současné době také podílí (přibližně 10 %) na vzniku skleníkových plynů. Oxid dusný se uvolňuje z dusíkatých hnojiv a metan vzniká při procesu trávení hospodářských zvířat. Je to ovšem právě zemědělství, které může napomoci v boji proti globálnímu oteplování, a to zejména novým způsobem orby s cílem konzervace půdy a snížení i ukládání CO<sub>2</sub>, podporou lesnictví a agrolesnictví i podporou ekologického zemědělství. Vítám a plně se ztotožňuji se stanoviskem zpravodaje o zavedení skutečné evropské lesnické politiky, v níž bude možné podporovat správu a další produkci lesů, a ne lesy využívat převážně k hospodářské činnosti s hlavním cílem vytváření finančních zisků, ať už plynou polostátním či soukromým subjektům. Vědecké závěry dokládají, že právě a jedině toto odvětví je schopno zachycovat uhlík přirozenou a neznečišťující formou. Lesní porosty navíc pomáhají řešit problém degradace a eroze půdy, nedostatku vody, znečištění i chránit biologickou rozmanitost rostlinných i zvířecích druhů. Ze všech výše uvedených důvodů přijetí zprávy plně podporuji.

1-218

**Mairead McGuinness (PPE),** *in writing.* – I welcome this timely report which addresses the role agriculture can play in mitigating the impact of climate change. The FAO report 'The State of Food and Agriculture 2009' underlines the necessity of livestock in food production worldwide. In order to meet the global demand for food, it is essential to maintain our current production levels. We will, however, need to find a balance between providing sufficient food for the world's population, while producing this food in a way that does not lead to increased negative impacts on the world's climate. The part that European farmers can play in this will come into clearer focus in the ongoing debate on the future shape of the CAP post-2013 and it is essential that the EU assists our farmers in striking this balance.

I fully support this EP report's call to compensate farmers for their efforts in reducing emissions and to provide support in adapting to climate mitigation measures. The report's proposal for the development of a strategy at EU level to address the impact of adverse weather conditions on EU agriculture is very welcome and indeed very pertinent, considering the exceptionally harsh climatic conditions experienced by farmers over the past months.

1-219

**Rovana Plumb (S&D),** *în scris.* – Schimbările climei influențează în mod direct agricultura. Efectele cele mai severe se manifestă îndeosebi asupra populației din mediul rural, dependentă de activitatea din agricultură. Femeile se numără printre persoanele cele mai vulnerabile în fața schimbărilor climatice, pe de-o parte pentru că în numeroase țări ele reprezintă cea mai mare parte a forței de muncă din agricultură, iar pe de alta pentru că nu au acces la aceleași oportunități de a obține venituri ca bărbații.

Agricultura milenială în care am pășit impune o activitate umană care trebuie să răspundă la solicitări majore: asigurarea securității și siguranței alimentare a populației globale (în creștere spre 9 miliarde de locuitori, în 2050), corelarea armonioasă a măsurilor de creștere cantitativă și calitativă a producției agricole destinate alimentației, cu cerințele de dezvoltare ale producției de biocombustibili concomitent cu protejarea ecosistemelor și decuplarea creșterii economice de degradarea mediului.

Consider că trebuie adoptată o nouă strategie, bazată pe o reorientare înspre modele de producție agricolă durabile, ceea ce necesită ajutoare compensatorii pentru acoperirea costurilor suplimentare legate de aceste obiective (ex. contracte locale de

ecocertificare), crearea de locuri de munca „verzi” și integrarea femeii pe piața muncii (întreținerea spațiilor rurale, conservarea biodiversității, sere pentru legume și flori).

1-220

## 24 - Zemědělství v přírodně znevýhodněných oblastech: nezávislé hodnocení (krátké přednesení)

1-221

**President.** – The next item is the report by Herbert Dorfmann, on behalf of the Committee on Agriculture and Rural Development, on agriculture in areas with natural handicaps: a special health check (COM(2009)0161 – 2009/2156(INI)) (A7-0056/2010).

1-222

**Herbert Dorfmann, Berichterstatter.** – Herr Präsident, Herr Kommissar, geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Wir beschäftigen uns in diesem Bericht mit einer Mitteilung der Kommission über die Landwirtschaft in Gebieten mit naturbedingten Nachteilen.

Im Speziellen geht es um die Abgrenzung der benachteiligten Gebiete, und zwar geht es darum, eine neue Form der Abgrenzung zu finden. Heute erfolgt diese Abgrenzung aufgrund von vorwiegend oder ausschließlich nationalen Kriterien, und das sind in der Summe über 100, und sie sind in den verschiedenen Staaten unserer Gemeinschaft vollkommen unterschiedlich.

Einheitlichkeit ist nicht gewährleistet, und in der Tat hat unser Rechnungshof diese Tatsache auch mehrmals kritisiert. Die Kommission schlägt nun in ihrer Mitteilung eine neue Form der Abgrenzung vor, und zwar anhand von acht verschiedenen Kriterien, welche zu einer vollkommenen Neuabgrenzung dieser Gebiete führen sollen.

Dem Parlament ist nicht bekannt, welche Auswirkungen diese Kriterien haben werden, weil die Gebietssimulationen, welche die Kommission von den Mitgliedstaaten angefordert hat, für diese Arbeit nicht vorlagen und wir auch keinen Einblick in diese Simulationen hatten.

Wenn ich zusammenfassen darf, was wir in diesem Bericht nun vorschlagen: Wir denken, dass eine einheitliche Abgrenzung im Grunde sinnvoll und wohl auch notwendig ist, um Einheitlichkeit innerhalb der Europäischen Union zu gewährleisten. Wir glauben auch, dass die Ausgleichszulage – welche ja sozusagen das wichtigste Ergebnis dieser Abgrenzung ist, weil diese Abgrenzung vor allem vorgenommen wird, damit in diesen Gebieten die Ausgleichszulage bezahlt werden kann – ein äußerst wichtiges Element der Agrarpolitik ist und Landwirtschaft vor allem auch dort möglich macht, wo sie sonst sehr schwer möglich wäre, also in benachteiligten Gebieten und vor allem in Berggebieten.

Wir können aber eine Bewertung der Güte dieser Kriterien, also der Tatsache, ob diese Kriterien jetzt funktionieren oder nicht, eigentlich nicht vornehmen, weil uns zum derzeitigen Zeitpunkt keine Gebietssimulation vorliegt. Es bestehen aber sehr konkrete Zweifel, ob die vorgeschlagenen Kriterien ausreichend genau sein werden.

Es ist auch zu klären, ob diese Kriterien, die die Kommission nun vorschlägt, wirklich so, also Kriterium für Kriterium behandelt werden sollten, oder ob nicht unter Umständen auch eine Kumulation dieser Kriterien berücksichtigt werden muss. Die Benachteiligung hängt oft mit mehreren Faktoren gleichzeitig zusammen, und es erscheint uns durchaus sinnvoll, darüber nachzudenken, ob nicht auch eine Kumulation dieser Kriterien unbedingt berücksichtigt werden muss.

Es muss auch überlegt werden, ob in dieser Frage nicht die Subsidiarität berücksichtigt werden muss, also ob es nicht auch hier notwendig ist, dass wir zwar mit neuen Kriterien einen groben Rahmen vorgeben, dass wir aber dann den Mitgliedstaaten und den Regionen die Möglichkeit geben, eine Feinabstimmung vorzunehmen.

Abschließend glaube ich, dass es dringend notwendig ist, auch über Übergangsfristen nachzudenken. Diese Abgrenzung wird dazu führen, dass einige Gebiete aus den abgegrenzten Gebieten herausfallen, und für diese braucht es eine ausreichend lange Übergangsfrist.

Ich möchte zusammenfassen – und ich glaube, im Bericht ist diese Meinung auch mitgetragen worden –, dass die derzeitige Mitteilung der Kommission noch deutlich zu verfeinern ist und dass sie, bevor sie umgesetzt wird, genauestens überdacht werden muss, weil sie doch zu weitreichenden Konsequenzen für die betroffenen Landwirte führen wird.

Ich möchte mich abschließend ganz herzlich bei den Kolleginnen und Kollegen hier im Parlament und auch bei den Mitarbeitern der Kommission bedanken, die in den letzten Monaten bei der Erstellung dieses Berichts mitgeholfen haben.

1-223

**Peter Jahr (PPE).** – Herr Präsident! Vielen Dank an den Berichterstatter für seinen hervorragenden Bericht. Die Förderung benachteiligter Gebiete ist ein zentraler Bestandteil der gemeinsamen Agrarpolitik, um die flächendeckende Landwirtschaft in Europa zu erhalten. Der Ansatz der Kommission, ein EU-weit anwendbares System zur Abgrenzung

dieser Gebiete zu entwickeln, ist daher zu begrüßen. Kritisch sehe ich allerdings, ob die dafür entwickelten acht Kriterien wirklich ausreichend sind. Ich bin nicht davon überzeugt, dass sie wirklich geeignet sind. Nicht nachvollziehbar war für mich – und ich denke auch für den Berichterstatter und den gesamten Ausschuss für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung –, dass uns die Kommission die Simulationsergebnisse für die Auswirkungen dieser acht Kriterien nicht zur Verfügung gestellt hat. Daher ein Aufruf von mir an die Kommission: Das sollte nicht so oft passieren.

Wir müssen natürlich, wenn wir Dinge beurteilen wollen und müssen, auch die Ergebnisse kennen. Ich betrachte das ein klein wenig auch als mangelndes Vertrauen gegenüber dem Parlament. Das heißt, für den konkreten Verordnungsvorschlag bleibt noch viel zu tun. Ich hoffe, dass sich die Kommission den Bericht des Kollegen Dorfmann, den wir zu unserem eigenen Bericht gemacht haben, genau anschauen wird. Ich persönlich hoffe, dass Kollege Dorfmann dieses Thema weiterhin politisch begleiten kann.

1-224

**Martin Häusling (Verts/ALE).** – Herr Präsident! Auch ich danke Herrn Dorfmann für den Bericht. Was er dargelegt hat, zeigt ja deutlich, dass wir noch einigen Klärungsbedarf bei diesem Thema haben. Wie bereits meine Vorredner finde auch ich das jetzige Raster der Abgrenzung zu grob. Es wird in vielen Teilen nicht dem gerecht, was benachteiligte Regionen brauchen. Ob wir alleine mit diesen natürlichen Kriterien auskommen, stelle ich in Frage.

Wir müssen auch die sozialen Umfeldler hinterfragen, die in benachteiligten Regionen eine große Rolle spielen. Da die Zahlungen für benachteiligte Regionen für das Überleben vieler Betriebe sehr existenziell sind, muss sich die Kommission noch einmal Gedanken darüber machen, das jetzige Raster doch zu verfeinern, um vielen Regionen eine Existenzmöglichkeit zu geben.

Ich befürchte, dass es mit der jetzigen Umsetzung sehr große Verschiebungen geben wird, die nicht immer nachvollziehbar sind und innerhalb der Landwirtschaft zu großer Unruhe und zu Verunsicherung führen wird. Man sollte da noch einmal daran arbeiten.

1-225

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – Nagyon fontos, hogy a Dorfmann-jelentés alapján a közös agrárpolitika költségvetésében továbbra is kiemelt helyet kapjon a természeti hátrányokkal sújtott mezőgazdasági területek támogatása, hiszen enélkül ezeken a területeken nagyon komoly ökológiai károk és szociális problémák jelentkeznek. Öröndetes, hogy a Bizottság – és most dicséret illeti a Bizottságot – a tagállamokra bizza a nyolc kritérium alapján a területbesorolási rendszert. Ugyanakkor szeretném föl hívni a figyelmet, hogy máig lévő különbségek vannak a tagállamok között, diszkriminációk vannak, nemcsak a közvetlen kifizetések terén, amelyek sújtják az új tagállamokat, különösen a biztos úr országát, Lettországot, hanem más új tagállamokat is. Az én országomban a homokhátság vízellátása különösen gondot jelent, hiszen négy évtized alatt 4-5 méterrel csökkent a talajvíz szintje és félsivatagos területté vált, de Dél-Európában is ez egy probléma, ezért különleges fontosságú a közös agrárpolitika jövőjében a vízgazdálkodás kérdésének a megoldása.

1-226

**Michel Dantin (PPE).** – Monsieur le Président, je voudrais remercier notre collègue Dorfmann de son excellent travail sur ce rapport. Je crois qu'il fait parfaitement le tour de la question telle qu'elle se pose aujourd'hui à partir des propositions de la Commission.

C'est surtout à Monsieur le Commissaire que je voudrais m'adresser: ce travail est engagé depuis un grand nombre de mois. Il crée un émoi certain dans plusieurs secteurs de nos pays, qui risquent d'être déclassés, et ce déclassement intervient ou pourrait intervenir à un moment – et ce sera l'objet de la question orale de demain soir – où de nombreuses productions sont particulièrement en difficulté. Il y a donc nécessité d'avancer et d'avancer vite. Je ne pense pas que l'on pourra attendre trois ans avant d'apporter une réponse claire aux agriculteurs qui sont concernés par ce zonage.

1-227

**Sari Essayah (PPE).** – Arvoisa puhemies, on erittäin hyvä, että epäsuotuisat alueet ovat nostettu erityisesti esille tässä mietinnössä. Keskeisin ajatus, jota varmaankin kaikki täällä kannattavat, on se, että kannattavan maataloustuotannon edellytykset on turvattava kaikkialla EU:ssa myös tulevaisuudessa.

Kriteereistä, joilla epäsuotuisia alueita määritellään, tuntuu esiintyvän suurta hämmennystä. Erityisesti epäsuotuisten alueiden maatalouteen on kiinnitettävä huomiota, sillä aiempia uudistuksia, joita yhteisessä maatalouspolitiikassa on tehty, on hyvin usein tehty suotuisten alueiden näkökulmasta.

Jotta me pystymme jatkossakin viljelemään epäsuotuisilla alueilla, on äärimmäisen tärkeää käyttää oikeasuhteisia sääntelymekanismeja. EU on epäonnistunut monien maatalouden sääntelymekanismien purkamisessa, esimerkiksi maitokiintiöistä luopuminen ja kesantojärjestelmän lakkauttaminen ovat olleet epäonnistuneita päätöksiä epäsuotuisien alueiden kannalta.

1-228

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – Panie Przewodniczący! Dotowanie rolnictwa europejskiego jest bezdyskusyjne. Do jego głównych przyczyn należy zaliczyć różne warunki produkcyjne tak w zakresie klimatu, jakości gleby, problemu dostępności do wody, usytuowania terenu, czy wreszcie uwarunkowań o charakterze społeczno-historycznym. Większość z nich ma istotny wpływ na wyniki produkcyjne i ekonomiczne. Wywierały one wpływ na dotychczasowe elementy składowe wspólnej polityki rolnej.

Podzielam poglądy i obawy autora wobec braku przewidywanych skutków nowego podejścia. Czyżby dotychczasowe kryteria były aż tak niewłaściwe? Oczekujemy wyliczeń i głębszej analizy skutków. Ważne jest pytanie, jak zachować produkcję rolną na trudnych obszarach gospodarowania. W mojej ocenie wsparcie tych obszarów wymaga dalszej kontynuacji w ramach wspólnej polityki rolnej w przyszłej perspektywie na odpowiednim poziomie.

1-229

**Andris Piebalgs, Member of the Commission.** – Mr President, I would like to thank Mr Dorfmann for an excellent report on the Commission communication entitled ‘Towards a better targeting of the aid to farmers in areas with natural handicaps’.

I would like to address a couple of issues. The overall objective of the natural handicap payments is to ensure continued land use and, through agricultural land management, maintain the countryside as well as to promote sustainable farming systems. The payments to farmers in these areas compensate farmers’ additional costs and income forgone, which occur due to the existing natural handicap.

The Council has decided to remove the socioeconomic criteria from the objectives of natural handicap payments. The removal of socioeconomic criteria should be seen in the context of the whole suite of measures available to Member States in the Rural Development Regulation – the diversification into non-agricultural activities, the development of micro- and small and medium-sized enterprises and tourism activities, as well as the provision of basic services.

So the natural handicap payments are not the intervention lever that aims to tackle this issue of depopulation. Compensating farmers in areas where production is not hampered by natural handicaps and where there is no additional cost or income forgone would distort competition with farmers in other areas. Furthermore, socioeconomic indicators change over time and would, therefore, require a continual follow-up and revision process of each area concerned.

The proposal to take remoteness into account is not practical against the agreed framework set down by the Council, which relates to natural handicaps. In terms of their peripherality, there are other levels of delimitation possible, for example the specific handicap article of the Regulation.

At the different stages of the process, the Commission invited Member States to submit alternative proposals for biophysical criteria and their thresholds. These proposals will be analysed by scientists for their validity and, above all, for their transparency and possible Community-wide applicability. The alternative thresholds, however, must lead to the conclusion that an area in question is affected by a significant handicap, as desired by the Council.

Once the exercise of testing a delimitation based on biophysical criteria is completed, the Commission proposal for the common agricultural policy after 2013 will take the results of this exercise into account. Any legal proposal will also aim for a smooth transition for those areas which may lose their status of areas with a natural handicap.

1-230

**President.** – The debate is closed.

The vote will take place in two weeks’ time, at the next part-session in Brussels.

### *Written statements (Rule 149)*

1-230-500

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE), in writing.** – I would like to thank the rapporteur for his excellent work. Maintaining diverse and active rural areas is important for several reasons, not least because of growing global demand for food products and environmentally sustainable tourism. Additionally, it would be a serious setback in many areas to stop to cultivate the land, both in terms of vital rural income and the loss of landscape, which might have been formed during several centuries.

1-231

**Petru Constantin Luhan (PPE), în scris.** – Sistemul de ajutoare pentru zonele afectate de handicapuri naturale a contribuit în mod eficace la menținerea exploataării terenurilor agricole în aceste regiuni și este indiscutabilă importanța acordării unor plăți compensatorii corespunzătoare pentru zonele defavorizate.



Delimitarea și clasificarea zonelor s-a realizat de către statele membre pe mai multe criterii, în funcție de sistemul propriu de indici. Până și compararea acestor sisteme este foarte dificilă, deoarece utilizează metode de clasificare și ponderare diferite. Stabilirea unui set comun de criterii de clasificare ar spori transparența, fiabilitatea și eficiența sistemului pe întreg teritoriul Europei. În acest sens, susțin necesitatea revizuirii sistemului de ajutoare pentru fermierii din zonele cu handicapuri naturale și elaborarea unei strategii globale pentru zonele defavorizate, obținând astfel o reducere a discrepanțelor apărute între statele membre în ceea ce privește alocarea sprijinului financiar.

1-232

**James Nicholson (ECR), in writing.** – We should remember that 54% of farmed land in the EU currently falls into a LFA classification. The continuation of the LFA scheme is vital if we are to compensate farmers for providing public goods, avoiding land abandonment, assisting in promoting biodiversity and helping to support rural communities. The market neither rewards nor compensates farmers for these achievements in areas where farming is at a natural disadvantage. We must, therefore, ensure that further reform of the LFA system is adequately financed within the overall budget for CAP and that the system used for classification is fair and non-discriminatory. In its initial communication, the eight biophysical criteria proposed by the Commission to assess the classification of areas with significant natural handicaps were undoubtedly biased towards the warmer and dryer climates of continental Europe. Therefore, I was glad to see that amendments that mention ‘soil moisture balance’ and ‘field capacity days’ were passed at committee level. This is a first step in ensuring that countries in Northern Europe, such as the UK and Ireland, are not discriminated against in the framework of a new classification system.

1-233

## 25 - Zjednodušení SZP (krátké přednesení)

1-234

**President.** – The next item is the report by Richard Ashworth, on behalf of the Committee on Agriculture and Rural Development, on simplification of the CAP (COM(2009)0128 - 2009/2155(INI)) (A7-0051/2010).

1-235

**Richard Ashworth, rapporteur.** – Mr President, Commissioner, we are at the very early stages of the debate, which leads up to the common agricultural policy reform post 2012. In this report, I suggested some of the principles which should underlie the reformed common agricultural policy. It is clear that the agricultural industry needs to change. It will need to change in order to reflect both the challenges of the times in which we now live but more the times which are to come.

Those will be issues such as food security, market volatility, climate change, and the need to adequately meet the expectations for the delivery of public goods. It is clear, therefore, that the common agricultural policy has to change in order to reflect those challenges but it is also clear that the way we apply the common agricultural policy needs to change.

In setting out these principles that should underlie the reformed common agricultural policy, I have deliberately not gone into detail; that will come in later reports. But what I have developed is two main themes. Firstly, that the common agricultural policy needs to be simpler, fairer and more transparent and that, secondly, the culture of the common agricultural policy needs to change, that a future reformed common agricultural policy ought to be more outcome-driven and less burdened with excessive regulation.

I have highlighted four ways in which we can reduce the bureaucratic burden on farm businesses. Firstly, we should ensure that the requirements made of the industry are proportionate to the risk assessed. Secondly, we could harmonise inspections standards and we should cut out the duplication of inspection standards and procedures required of the industry. Thirdly, there could or should be greater scope for self-certification within the industry and, fourthly, we need to ensure that the penalties imposed on farm businesses are commensurate to the scale of the infringement rather than the current inappropriate flat-rate penalties, especially in those cases where infringements were not the fault of the farmer.

In my view, one objective of the common agricultural policy should be to help and encourage the industry to adapt to these new challenges. To do that there is a need for a change of culture in the common agricultural policy. It does need to adopt a more flexible, lighter-touch approach. There needs to be greater consultation with the stakeholders of the industry and, in particular, in order to better assess the impact of proposed regulation. It also needs to be easier to interpret. The reformed common agricultural policy must be able to publicly demonstrate the industry's delivery of public goods. It must find ways to reduce the cost to the industry of complying with its requirements and, finally, it must effectively and efficiently and fairly manage the industry.

This report sets out a number of ways that that can be achieved.

1-236

**Sari Essayah (PPE).** – Arvoisa puhemies, maatalouden hallinnollista taakkaa on ehdottomasti vähennettävä viljelijöiden osalta, ja nämä esittelijän esille nostamat tavat ovat hyvin tervetulleita. Moni maanviljelijä on sanonut, että he kokevat itsensä lähestulkoon rikollisiksi, kun he yrittävät taistella erilaisten hallinnollisten asiapapereiden ja sääntelyn kanssa. Yhteisen maatalouspolitiikan täytyy olla yksinkertaisempaa.

On myös todettava, että kun markkinoilla tapahtuva vaihtelu lisääntyy ja EU:n tuontisuoja alenee, markkinoiden hallintaja sääntelymekanismeja tarvitaan myös jatkossa. Esimerkiksi inventointijärjestelmiä ja mahdollisesti viennin edistämistoimia tarvitaan myös tulevaisuudessa.

On selvää, että näiden järjestelmien ylläpitäminen ei voi olla täysin yksinkertaista. Erityisesti herkille tuotteille, kuten esimerkiksi maito, pitäisi luoda kiintiöjärjestelmää vastaava sääntelykehys. Muutoin tuotanto vähemmän suotuisilla alueilla käy mahdottomaksi.

1-237

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – Gratulálok a jelentéstevőnek, mert nem csak a konkrét javaslatok, hanem az egész filozófiája kiváló. Kiváló azért, mert a jövőben azoknak kíván támogatást adni, akik aktívan gazdálkodnak, tehát akik effektíve megművelik a földet. Azt is kívánónak tartom, hogy fontos lenne a jövőbeni közös agrárpolitikában fől számolni a szektorális és egyéb torzulásokat és egyenlőtlenségeket, és itt újra alá kell húznom az új tagállamokat sújtó diszkriminációkat. Az is nagyon fontos, hogy nem csak a közösségi jogszabályokat kell egyszerűsíteni, hanem nagyon sok függ a tagállamok végrehajtásától. Egy jellemző példát hadd mondjak el: két évvel ezelőtt a Tanács rendeletet hozott, amelyben kötelezővé tette az egyedi elektronikus azonosítást az egy évesnél fiatalabb juh és kecske vágóállatok esetében. Ez a szegényebb tagállamok esetében, ahol az állam nem tudta támogatni, lényegében padlóra küldte az ágazatot és reménytelen helyzetbe hozta. Ez is azt mutatja, hogy a túlszabályozás, a túlbürokrácia nagyon sokszor rendkívül komoly károkat tud okozni a közös agrárpolitikában, ezért is fontos Ashworth úr jelentése, miként Dorfmann úr és Le Foll úr is.

1-238

**Herbert Dorfmann (PPE).** – Herr Präsident! Ich danke Ihnen, Kollege Ashworth, für diesen hervorragenden Bericht. Die Gemeinsame Agrarpolitik ist eine erfolgreiche Politik, doch wir trüben diesen Erfolg manchmal durch ausufernde Bürokratie. Das gilt für die erste Säule der Agrarpolitik genauso wie für die zweite. Aber ganz besonders gilt das für kleine Betriebe, wo das Verhältnis zwischen *input* an Bürokratie und *output* an Geld manchmal ganz einfach nicht übereinstimmt.

Im Zuge der Überarbeitung der Agrarpolitik werden wir über eine Kleinerzeugerregelung nachdenken müssen, darüber, wie wir für solche Betriebe, denen wir über verschiedenste Haushaltskapitel insgesamt oft wenige 100 bis wenige 1 000 Euro Prämien geben, eine sehr vereinfachte Methode finden, ohne das Ziel aus den Augen zu verlieren und Unschärfe bei der Beitragsgewährung zu verursachen. Das muss möglich sein, und das müssen wir anstreben.

1-239

**Zoltán Balczó (NI).** – Richard Ashworth jelentése a közös agrárpolitika egyszerűsítése érdekében kiváló javaslatokat fogalmaz meg. Nagy érdeme, hogy a gazdálkodók szempontjából vizsgálja a kérdést. Természetesen az is fontos, hogy az adófizetők pénzét a lehető legszabályosabban használjuk föl. Ez azonban csak eszköz, nem pedig cél. A cél a szakmapolitikai feladatok teljes megvalósítása. A hivatalok gyakran fölcserélik ezt a kettőt, a cél teljesülésének a rovására. Radikális szemléletváltozásra van szükség. Az ügyfelek, a gazdák és a hivatalnokok kapcsolatában az alá-fölé rendeltséggel jellemezhető kapcsolati kultúra helyett az együttműködés kultúrájára van szükség. A Bizottságnak ki kell dolgoznia olyan jogszabályt is, amelyik kártérítési kötelezettséget és szankciót állapít meg a hivatallal szemben, ha az ő mulasztása miatt sérülnek a gazdák érdekei. Biztosítani kell a kedvezményezettek jogát ahhoz is, hogy független bírósághoz fordulhassanak jogorvoslatért. Magyarországon ennek ma nincs meg a lehetősége.

1-240

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – Panie Przewodniczący! Uproszczenie wspólnej polityki rolnej to piękna idea i trudno, aby ktoś był jej przeciwny. Uproszczenie to zmniejszenie liczby kontroli, ograniczenie kosztów administracji, oszczędność czasu rolnika. Jest to rzeczywiście wspaniałe.

Chcę jednak wskazać na dwa przypadki, które wymagają trochę innego podejścia. Po pierwsze, są specjalne działy produkcji, w których trudno jest uprościć instrumenty wsparcia; myślę tutaj o tytoniu, chmielu i innych specjalistycznych produkcjach tego typu. Drugim przypadkiem jest zachowanie produkcji na obszarach o trudnych warunkach gospodarowania, gdzie trzeba również utrzymać bardzo specyficzne instrumenty wsparcia produkcji, o czym mówił jeden z poprzednich sprawozdawców. Podzielam pogląd autora, że wspólna polityka rolna, polityka przyszłości, powinna być prosta i przejrzysta, ale i skuteczna, a właśnie skuteczność nie zawsze idzie w parze z uproszczeniem.

1-241

**Peter Jahr (PPE).** – Herr Präsident! Die europäische Agrarpolitik muss einfacher, transparenter und leichter nachvollziehbar werden. Das ist die Botschaft des Berichterstatters, Kollegen Ashworth, und das ist eine gute und richtige Botschaft.

Unser Bericht soll Ansporn für die Kommission sein, ihre Bemühungen um eine spürbare Vereinfachung der gemeinsamen Agrarpolitik noch zu verstärken. Das würde unseren Landwirten viel Zeit und Kosten ersparen und die Akzeptanz in der Gesellschaft erhöhen.

Zudem könnten sich unsere Bauern wieder auf ihre eigentliche Aufgabe, nämlich die Nahrungsmittelproduktion konzentrieren. Deshalb wünsche ich mir, dass die Vereinfachung der gemeinsamen Agrarpolitik zu einer Daueraufgabe hier im Parlament und in der Kommission gemacht wird.

1-242

**Andris Piebalgs, Member of the Commission.** – Mr President, simplification and better regulation are priorities for the Commission. I would like to thank the rapporteur, Mr Ashworth, for an excellent report in this rather complicated and challenging area.

The Commission fully agrees that simplification and reduction of administrative burdens should be of particular benefit for farmers. This will enable the farmers to spend more time on their core agricultural activities. The Commission welcomes the report presented; it generally tackles the main areas of concern of European farmers and provides the Commission with new ideas and observations with regard to simplifying the common agricultural policy.

During the past years, the Commission has made substantial progress in simplifying the common agricultural policy. I would like to give just one proof of this: the Stoiber Group, which advises the Commission on the topic of administrative burdens, has clearly indicated that the level of red tape for farmers has been reduced considerably as a result of simplification activities carried out by the Commission. But simplification is an ongoing process; work will continue in 2010.

Moreover, there is an overall reflection process on the future of the common agricultural policy. We have already launched a public debate, and that means that we will have to all work together to find efficient ways to reduce the administrative burdens while maintaining a high level of protection of the European Union's financial interest and at the same time a very efficient agriculture. In this process I would also warn about one desire, and will just mention one example of it. Sometimes simplification should not be made at the expense of the challenge that we could face. Take as an example traceability. We have in recent years had a peaceful situation, with no major scandals or outbreaks of epidemics, but at the same time traceability is the key. We should not just abolish it because we have not had any crises. So I believe that in the whole process we should be very careful when we simplify; we should not forget the lessons of the past and the reasons why we introduced particular rules. So the Commission will continue to work on this process and we will be very careful not to forget the lessons learned.

1-243

**President.** – The debate is closed.

The vote will take place in two weeks' time, at the next part-session in Brussels.

### ***Written statements (Rule 149)***

1-244

**Jarosław Kalinowski (PPE), na piśmie.** – Nowy system musi być oparty na obiektywnych i sprawiedliwych kryteriach. Wyrównanie dopłat w poszczególnych państwach jest niezbędne do osiągnięcia tego celu. Ceny transportu towarów, maszyn rolniczych, nawozów czy koszty pracy osiągają podobny pułap w wielu krajach. Aby warunki konkurencji na jednolitym rynku były jednakowe, poziom podstawowych dopłat bezpośrednich musi być jednolity lub porównywalny w całej Unii. Czas, aby zasady obowiązujące w innych dziedzinach gospodarki zaczęły obowiązywać także w rolnictwie. Należy też pamiętać, iż nowe kraje członkowskie potrzebują znacznych środków na wsparcie modernizacji rolnictwa, jego restrukturyzację i doganianie krajów "starej piętnastki".

1-245

### **26 - Pořad jednání příštího zasedání: viz zápis**

1-246

### **27 - Ukončení zasedání**

1-247

*(The sitting closed at 23.00.)*