

## LUNI 19 APRILIE 2010

**PREZIDEAZĂ DL BUZEK**

*Președinte*

*(Ședința a fost deschisă la ora 17.35)*

### **1. Reluarea sesiunii**

**Președinte.** – Declar reluată sesiunea Parlamentului European suspendată miercuri, 7 aprilie 2010.

### **2. Aprobarea procesului-verbal al ședinței precedente: a se vedea procesul-verbal**

### **3. Întrebări orale și declarații scrise (depunere): consultați procesul-verbal**

### **4. Depunerea documentelor: a se vedea procesul-verbal**

### **5. Declarații scrise caduce: consultați procesul-verbal**

### **6. Petiții: consultați procesul-verbal**

### **7. Continuări ale avizelor și rezoluțiilor Parlamentului: a se vedea procesul-verbal**

### **8. Combaterea cancerului la sân în Uniunea Europeană (declarație scrisă): consultați procesul-verbal**

**Președinte.** – Declarația scrisă numărul 0071/2009, depusă de deputații Elizabeth Lynne, Michail Tremopoulos, Livia Járóka și Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, privind combaterea cancerului la sân în Uniunea Europeană, a fost semnată de peste jumătate din numărul membrilor Parlamentului. Prin urmare, în conformitate cu articolul 123 din Regulamentul de procedură, va fi transmisă destinatarilor săi și va fi publicată împreună cu alte texte adoptate în plen la 24 februarie 2010. Numele semnatarilor vor fi publicate în procesul-verbal al ședinței.

**Elizabeth Lynne (ALDE).** – Dle președinte, aș dori numai să le mulțumesc tuturor celor care au semnat declarația scrisă 71 privind cancerul la sân.

Cei mai mulți dintre voi știu că aceasta este principala cauză de deces în rândul femeilor din UE cu vârste cuprinse între 35 și 59 de ani, și vrem ca statele membre să instituie, printre altele, programe de screening la nivel național și unități specializate în cancerul la sân.

Am speranța că semnarea acestei declarații scrise va reprezenta încă un pas înainte pentru a ne asigura că avem o acțiune la nivelul UE pentru a opri consecințele grave ale cancerului la sân.

**Președinte.** – Aș dori să îi mulțumesc colegei noastre, precum și tuturor celor care ați semnat această declarație.

### **9. Imunitate parlamentară: consultați procesul-verbal**

### **10. Componenta comisiilor și a delegațiilor: a se vedea procesul-verbal**

### **11. Verificarea prerogativelor: a se vedea procesul-verbal**

### **12. Pozițiile Consiliului în prima lectură: consultați procesul-verbal**

### 13. Declarațiile Președinției

**Președinte.** – Înainte de a începe ședința, aș dori să spun că gândurile și rugăciunile noastre se îndreaptă astăzi către familiile și prietenii victimelor și către cei care au fost răniți în accidentul feroviar de săptămâna trecută din nordul Italiei. A fost, după cum ne amintim cu toții, un accident feroviar foarte grav.

De asemenea, aș dori să vă mulțumesc tuturor, deputați și personal al Parlamentului, care ați participat în număr foarte mare la ceremonia de miercură trecută, de la ora 12.00, organizată ca urmare a catastrofei aeriene poloneze. Funeraliile președintelui Poloniei au avut loc ieri, iar funeraliile președintelui în exil al Poloniei au avut loc astăzi. Miercură trecută am păstrat un moment de reculegere în memoria victimelor dezastrului.

Aș dori să vă mulțumesc încă o dată pentru acest gest de solidaritate.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Dle președinte, doamnelor și domnilor, aș dori să vă mulțumesc sincer, dle președinte, pentru compasiunea pe care ați exprimat-o față de victimele accidentului care a avut loc săptămâna trecută în regiunea și în țara mea, provincia autonomă Bozen - Tirolul de Sud. Locuitorii din regiunea mea sunt, într-adevăr, zguduiți de acest accident, care a costat viața a nouă persoane, majoritatea tineri, și a provocat rănirea multor persoane. Este cu atât mai șocant cu cât acest tren nu era un tren vechi, ci o bijuterie a regiunii noastre, și era un traseu nou, deschis cu numai câțiva ani în urmă. Acest accident nu a fost provocat nici de o defecțiune tehnică. A fost pur și simplu rezultatul unei alunecări de teren, fenomen ce poate surveni într-o regiune muntoasă ca Alpii.

Dle președinte, vă mulțumesc foarte mult. Voi transmite mesajul dumneavoastră de compasiune victimelor și cetățenilor din țara mea.

(Aplauze)

**Președinte.** – Aș dori să mulțumesc tuturor celor prezenți astăzi în parlament, pentru că am depășit probleme de transport foarte mari pentru a ajunge la Strasbourg. Nu toată lumea a reușit să vină. Acum câteva minute s-a încheiat o reuniune extraordinară a Conferinței președinților. Președinții grupurilor politice au propuneri specifice pentru dumneavoastră, care au fost convenite și aprobate de președinții tuturor grupurilor politice. Aceste propuneri înseamnă, în esență, că nu vom avea o ședință plenară joi, și deci nu va fi nici o ordine de zi pentru joi. Cu toate acestea, joi și vineri deputații vor putea să semneze registrul de prezență și să lucreze ca de obicei. Nu va fi nicio ședință plenară și nicio ordine de zi, dar este, desigur, obligația noastră să lucrăm, iar cei care semnează registrul de prezență joi și vineri vor fi tratați normal, ca de obicei în zilele de joi și vineri.

Aș dori, de asemenea, să subliniez că în această săptămână nu vor avea loc voturi în plen sau în comisii, în cazul în care vor avea loc ședințe ale comisiilor. O ședință de comisie ar putea avea loc chiar joi, dar fără a se vota. Asta este ceea ce am decis. Motivul acestei decizii este că nu toți colegii noștri deputați au putut ajunge aici fizic, și nu îi putem priva de dreptul de a participa la această perioadă de sesiune. Prin urmare, decizia nu are legătură cu un cvorum, pentru că acesta va exista, probabil, ci are legătură cu faptul că nu toată lumea a putut să vină la această sesiune. Amânarea voturilor nu este gravă din punctul de vedere juridic al obligațiilor noastre față de Consiliu. Voturile sunt importante, prin urmare le amânăm cu două săptămâni și vor fi exprimate în cadrul sesiunii din luna mai, de la Bruxelles. Din punctul de vedere al colaborării noastre cu Consiliul de Miniștri și al acordurilor și documentelor aflate în a doua lectură, acest lucru poate fi făcut.

De asemenea, aș dori să spun că există un motiv important pentru care aceia dintre noi care sunt aici ar trebui să se întâlnească și să discute, pentru că mâine vom avea pe ordinea de zi un punct extraordinar pe care nu l-am prevăzut. Acest punct, pe care îl vom discuta mâine dimineață, este legat de situația actuală a transportului în Europa și de consecințele acesteia pentru cetățenii Europei. Mâine, în timpul unei discuții de două ore la care va participa președintele Comisiei, dl Barroso, vrem să analizăm situația din Europa, pentru că mobilitatea a scăzut, companiile aeriene sunt în pericol și ne confruntăm cu șomajul în locurile unde există aeroporturi mari și unde companiile aeriene europene s-ar putea prăbuși dacă nu pot deservi pasagerii timp de mai multe zile. Vorbim, așadar, de o amenințare serioasă pentru toți cetățenii Europei și astfel discuția de mâine dimineață este de o importanță capitală. Acest punct de discuție nu a fost stabilit anterior; este un element complet nou, adăugat ca o consecință a situației dificile din Uniunea Europeană și care merită toate atenția noastră. Punctele rămase vor fi discutate, cu excepția câtorva dintre punctele planificate pentru joi.

De asemenea, aș dori să vă informez că pe 7 aprilie, anul acesta, am primit o scrisoare din partea dlui deputat Farage. În scrisoarea sa, co-președintele Grupului Europa Libertății și Democrației face referire la articolul 6

alineatul (3) din Regulamentul de procedură și înaintează o plângere oficială cu privire la o încălcare a Protocolului privind privilegiile și imunitățile Uniunii Europene. Am înaintat cererea cuprinsă în scrisoarea dlui Farage către comisia competentă, pentru examinare.

## 14. Ordinea lucrărilor

**Președinte.** – A fost distribuit proiectul final al ordinii de zi întocmit de Conferința președinților în cadrul reuniunii sale de luni, 19 aprilie 2010, în conformitate cu articolul 137 din Regulamentul de procedură. S-au propus următoarele amendamente:

*(Prima parte a modificărilor: a se vedea punctul precedent)*

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Dle președinte, aș dori să ridic o problemă de procedură pentru informarea dumneavoastră. Este frumos din partea dumneavoastră că ne felicități pentru că suntem astăzi aici. Cu toate că este dificil, este munca noastră. Nu este nimic special. Aș dori să recomand pentru data viitoare să ne simplificăți puțin munca prin comunicarea mai rapidă a informațiilor și prin răspunsuri la email-urile noastre, astfel încât să aflăm ce urmează să se întâmple. Atunci poate că ar veni și cei care nu sunt astăzi.

*(Aplauze)*

**Președinte.** – Trebuie să recunosc că nu înțeleg pe deplin observația dumneavoastră, dle Leichtfried, deoarece deputații au reacționat foarte bine. Totuși, să abandonăm această discuție.

**John Bufton (EFD).** – Domnule președinte, aș dori să susțin cele afirmate de domnul de acolo. Știu că există o problemă cu privire la transportul aerian – bineînțeles că știm; nu suntem proști – dar nu pot să înțeleg de ce a durat până în seara asta pentru a se ajunge la această concluzie. Am ajuns cu toții astăzi aici, sunt multe persoane în Parlament și este mult personal. Costurile pentru contribuabili se ridică la milioane de lire sterline pentru ca noi toți să fim aici, și totuși dumneavoastră decideți să anulați votul fără preaviz. Cred că este absolut regretabil că ați făcut acest lucru.

Cred că sunt suficiente persoane aici pentru a vota. Cunoaștem condițiile dificile, dar acesta se presupune a fi un parlament. Acum v-ați schimbat poziția și spuneți că nu vom vota, dar că putem veni și discuta, putem dezbate, ceea ce destul de des nu înseamnă absolut nimic, și apoi, când trebuie să se voteze, ni se spune că nu putem.

Cred că aceasta îi va scandaliza foarte mult pe contribuabilii din Regatul Unit. În Regatul Unit avem probleme cu finanțele, desființăm servicii, avem alegeri generale, discutăm despre economisirea de bani, și totuși aici risipim foarte mulți bani. Cu siguranță a venit timpul pentru ca acest loc să fie închis.

**Președinte.** – Vă mulțumesc pentru observație. Acord tuturor observațiilor atenția cuvenită, dar aș dori să vă spun că toate grupurile politice și reprezentanții acestora au fost de acord cu modificările pe care vi le voi propune în continuare.

**Sophia in 't Veld (ALDE).** – (NL) Dle președinte, cred că a fost o decizie înțeleaptă să se amâne votul pentru că, deși avem numărul necesar de deputați pentru un cvorum, nu avem distribuția geografică. Cu toate acestea, aș sugera ca punctele de pe ordinea de zi care nu au fost acoperite să fie comprimate, astfel încât să putem termina cu o zi mai devreme decât în mod normal, adică la sfârșitul după-amiezei zilei de miercuri, și nu la miezul nopții, așa cum facem de obicei joia. Aceasta ar permite cel puțin persoanelor care *sunt* aici să călătorească înapoi acasă și nu ar trebui să stăm aici joi.

**Președinte.** – Doamnelor și domnilor, voi da cuvântul după stabilirea ordinii de zi.

**Charles Tannock (ECR).** – Dle președinte, datorită legii consecințelor neintenționate, amânarea voturilor de săptămâna aceasta pentru ziua de 6 mai, ziua în care vor avea loc alegerile generale din Regatul Unit, înseamnă că mulți deputați britanici, dacă nu toți, din toate partidele și delegațiile, nu vor fi aici în ziua respectivă, ceea ce va distorsiona, de asemenea, rezultatul final. Ați putea să le mutați, vă rog, miercuri, 5 mai, în loc de joi, 6 mai?

**Președinte.** – Doamnelor și domnilor, aceasta este propunerea mea pentru dumneavoastră. Vom începe acum cu ordinea de zi, iar după ordinea de zi ne putem întoarce la toate întrebările dumneavoastră legate de sesiunea din 5 și 6 mai. Vom decide mai târziu; nu este necesar să se decidă acest lucru acum. Numai că voturile vor avea loc pe 5 și 6 mai. Toate deciziile vor fi luate mai târziu.

Vom începe cu ordinea de zi. Nu vreau nicio altă solicitare de respectare a Regulamentului acum.

**Președinte.** – A fost distribuită versiunea finală a proiectului de ordine de zi pentru perioada de sesiune din luna aprilie, în care sunt propuse următoarele modificări (articolul 140 din Regulamentul de Procedură):

*Luni:*

Fără modificări.

*Marți:*

Ședința va începe la ora 9.00 cu declarații din partea Consiliului și a Comisiei privind perturbarea traficului aerian în Europa.

Dezbaterile va continua până la ora 11.00.

Între orele 11.00 -13.00 se vor discuta următoarele puncte: o declarație a dlui Barroso, privind programul legislativ și de lucru al Comisiei pentru 2010 și o declarație din partea Comisiei cu privire la coordonarea ajutorului umanitar și de reconstrucție în Haiti.

Nu se va vota marți.

*Miercuri:*

Fără modificări.

Nu se va vota miercuri.

*Joi:*

Nu vor fi ședințe joi.

*(Ordinea lucrărilor a fost în acest fel stabilită)*

## 15. Intervenții de un minut privind chestiuni politice importante

**Președinte.** – Următorul subiect pe ordinea de zi îl reprezintă discursurile de un minut pe teme de importanță politică.

**John Bufton (EFD).** – Dle președinte, vă mulțumesc pentru că mi-ați acordat cuvântul din nou. Având în vedere cele spuse aici, în timp foarte scurt, v-aș îndemna să reconsiderați problema votării la următoarea sesiune din 5 și 6 mai.

Este foarte probabil ca majoritatea deputaților din Parlamentul European reprezentând Regatul Unit să nu fie prezenți. La 6 mai avem alegeri generale. Nimeni din țară nu va fi aici. Vor avea loc discuții la care Regatul Unit nu va fi reprezentat. Vă îndemn să aveți în vedere eventual ziua de 4 mai – câteva zile mai devreme – pentru că, dacă refuzați acest vot, veți refuza Regatului Unit o șansă de a se opune unor măsuri sau de a le sprijini...

*(Președintele l-a întrerupt pe vorbitor)*

**Președinte.** – Dacă îmi permiteți să vă răspund: voi lua în serios solicitarea dvs. Avem două zile: 5 și 6 mai. Vom decide cum să procedăm cu voturile programate pentru 5 și 6 mai și cum să le împărțim.

**Președinte.** – Înainte de a începe, aș dori să fac un anunț. După cum știm cu toții, articolul 150 din Regulamentul de procedură permite discursuri de un minut. Experiența arată că primim de peste două ori mai multe cereri de a vorbi decât putem accepta, având în vedere timpul disponibil. Dezamăgirea deputaților care au așteptat ocazia de a vorbi, dar care nu au mai avut această posibilitate, este inevitabilă. Pentru a evita în continuare incertitudinea și dezamăgirea, pe viitor voi aplica următoarea procedură pentru discursurile de un minut. În conformitate cu articolul 150 din Regulamentul de procedură, va fi întocmită o listă de 30 de vorbitori, care vor fi aleși selectiv, astfel încât să fie menținut un echilibru al reprezentării politice și geografice. Vor avea prioritate deputații care nu au avut ocazia de a prezenta un discurs de un minut la cele două perioade de sesiune anterioare. Toți deputații care au solicitat ocazia de a vorbi, vor fi informați în avans dacă au fost aleși sau nu. Deputații selectați vor trebui să fie prezenți în sala de ședințe în momentul în care este rândul lor să vorbească.

**Jolanta Emilia Hibner (PPE).** – (PL) Dle președinte, aș dori să atrag atenția asupra întrebării cu privire la alimentele modificate genetic. Comisia Europeană lucrează la o propunere de modificare a legislației UE, pentru a oferi statelor membre o libertate mai mare de a decide dacă permit organismele modificate genetic în țările lor, pentru că în prezent, conform legislației UE, nu este posibil să se introducă o interdicție privind OMG-urile în statele membre.

Comisia Europeană va propune în curând ca statele membre să poată decide în mod individual cu privire la cultivarea plantelor modificate genetic. Cu toate acestea, deciziile privind importul și prelucrarea semințelor OMG vor fi luate tot la nivelul UE. În acest context, ar trebui să analizăm posibilitatea de a introduce o etichetă specială pentru produsele care nu conțin OMG. O astfel de etichetare ar trebui să fie clară și universal recunoscută, astfel încât consumatorii europeni să știe că produsul pe care îl cumpără nu a fost obținut din animale hrănite cu furaje modificate genetic. Ar trebui, prin urmare, să ne gândim la un model specific al etichetei.

**Traian Ungureanu (PPE).** – Dle președinte, aș dori să reamintesc Parlamentului că, acum un an, abuzurile comunistilor s-au lovit de o revoltă populară în Republica Moldova. Protestele au adus la putere o coaliție pro-europeană și, de un an, noul guvern și-a demonstrat orientarea sa europeană. Guvernul Republicii Moldova are nevoie de sprijin imediat din partea UE, sprijin care se poate concretiza în trei direcții: asistență financiară rapidă, eliminarea vizelor și încheierea unui acord de asociere.

De asemenea, trebuie să menționez aici cazul lui Ernest Vardanian, un jurnalist arestat, ținut incommunicado și acuzat de înaltă trădare de către așa-numitele autorități din Transnistria. Este o încălcare gravă a drepturilor omului. Solicit Înalțului Reprezentant pentru afaceri externe și șefului delegației UE în Moldova să acționeze urgent pentru eliberarea imediată a jurnalistului reținut.

**Anna Záborská (PPE).** – (SK) Dle președinte, dle secretar general, dle comisar, ar trebui să prezint discursul pe care l-am pregătit, dar au existat unele circumstanțe excepționale. Cu toții știm că reuniunea noastră de aici de la Strasbourg nu este lipsită de dificultăți din cauza condițiilor meteorologice. Acest lucru a provocat mult stres și îngrijorare în rândul multor colegi deputați și funcționari.

Aș dori să profit de această ocazie pentru a vă mulțumi, dle președinte și, de asemenea, secretariatului general, sub conducerea dlui Klaus Welle, pentru că nu ați lăsat nimic la întâmplare și ne-ați oferit cele mai bune condiții de lucru.

Din primele zile ale problemei de transport aerian, Parlamentul s-a ocupat de reorganizarea transportului spre Strasbourg și, prin urmare, aș dori să vă mulțumesc sincer și în numele celor care nu pot fi astăzi aici. Vă mulțumesc foarte mult.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Dle președinte, am încercat să vă atrag atenția mai devreme, când vorbeai despre noile reguli pentru discursurile de un minut. Venind din Polonia, știți ce înseamnă să existe diferite categorii de persoane și de parlamentari. Cu toate acestea, aș solicita ca și persoanele din rândurile din spate să fie luate în considerare în legătură cu solicitările de respectare a Regulamentului.

Am unele întrebări specifice. În primul rând, puteți, vă rog, să îmi explicați ceea ce ați spus mai devreme și anume dacă prin următoarele două sesiuni înțelegeți următoarele două sesiuni de la Strasbourg sau dacă o includeți și pe cea de la Bruxelles aici?

În al doilea rând, ce veți face dacă – după cum tocmai s-a întâmplat – deputații nu sunt aici, indiferent de motiv, chiar dacă au cerut cuvântul? Vor exista poate alte câteva minute de „catch the eye”?

În al treilea rând, în acord cu această nouă eficiență – care trebuie salutată – ați putea, vă rog, să începeți chiar acum, prin citirea numelor celor 30 de vorbitori cărora intenționați să le dați cuvântul astăzi?

**Președinte.** – Vă mulțumesc pentru observație. Aplicarea noilor reguli va începe cu întâlnirea de la Bruxelles. Sesiunea de la Bruxelles va fi prima în care se vor aplica noile reguli.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Dle președinte, problema câinilor vagabonzi din România a devenit din nou de actualitate, ca urmare a intenției de a elimina interdicția de a ucide acești câini, în vigoare din 15 ianuarie 2008. Mă bucur că România s-a distanțat din nou de aplicarea acestor măsuri. Totuși, nici alternativa aleasă acum, de a plasa câinii în adăposturi mari de animale, nu este o soluție. Singurul lucru de bun-simț este să se pună în aplicare un program de sterilizare. Însă România a refuzat să facă acest lucru. Uniunea Europeană ar trebui să intervină în această problemă, ca de altfel în orice problemă legată de protecția animalelor, înainte de a fi prea târziu.

Dle președinte, acesta a fost discursul meu de un minut. Am dorit să utilizez timpul rămas pentru a explica încă o dată ceea ce am vrut să spun mai devreme.

**George Sabin Cutaș (S&D).** - Domnule Președinte, când autorul noțiunii de „produs intern brut”, Simon Kuznets, recunoștea că bunăstarea unei națiuni nu poate fi decât cu dificultate măsurată doar prin mărimea venitului național, nu cred că-și imagina că vor trece trei sferturi de secol până când cinci laureați ai premiilor Nobel vor lucra la un set de propuneri pentru o evaluare mai corectă a performanței economice și a produsului social decât aceea asigurată de PIB. Acest indicator macroeconomic neglijează calitatea produselor, nu măsoară creșterea economică sustenabilă și exclude, printre altele, economiile de subzistență și suburbană, munca în gospodărie și voluntariatul.

Rezultatul muncii acestei comisii, resintetizată în raportul Stiglitz propune îmbunătățirea sistemului statisticilor naționale, determinarea mai corectă a calității vieții și 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 calității vieții, a gradului de sustenabilitate a creșterii economice și, nu în ultimul rând, a discrepanțelor sociale. Ar fi un semn că am învățat ceva din lecția recesiunii care ne afectează atât de mult.

### PREZIDEAZĂ: DNA KOCH-MEHRIN

*Vicepreședintă*

**Izaskun Bilbao Barandica (ALDE).** – (ES) Doamnă președintă, săptămâna trecută, un tribunal a decis că închiderea ziarului de limbă bască *Egunkaria*, despre care am vorbit aici acum câteva săptămâni, este un act injust, ilegal și arbitrar.

Conform acestei sentințe, nici constituția spaniolă, nici codul penal nu permit închiderea unui ziar, iar toate acuzațiile au plecat de la ideea că apărarea culturii basce implică o colaborare cu ETA, ceea ce este absurd. În sentință se menționează că persoanele acuzate sunt complet nevinovate, că nu fac parte din ETA, că acest ziar nu a finanțat ETA și nici ETA nu a finanțat ziarul. De asemenea, se precizează că deținuții au fost ținuti izolați, fără suficiente controale judiciare, ceea ce oferă credibilitate afirmațiilor deținuților, potrivit cărora au fost maltratați și torturați.

Aș dori, prin urmare, să lansez un dublu apel: aș dori să remarcăm consecințele pe care le au demagogia și manipularea sentimentelor și a legislației de urgență într-o democrație, dar și faptul că în Spania principalii reprezentanți ai presei și principalele partide ne-au acuzat pe toți cei care ne-am opus acestei nedreptăți că am colabora cu ETA. Aș dori, de asemenea, să lucrăm împreună, pentru a ne asigura că acestor victime li se va face dreptate și că acest caz va fi închis în mod corect.

**Michail Tremopoulos (Verts/ALE).** – (EL) Doamnă președintă, în luna februarie a anului trecut, în fața Parlamentului European a fost prezentat raportul Comisiei Europene privind piețele globale de droguri ilicite din 1998 până în prezent, editat de Reuter și Trautmann. Acest raport este o bază de date valoroasă, iar concluziile sale coroborează anumite evaluări realizate până în prezent privind ineficacitatea politicilor privind drogurile în Uniunea Europeană și la nivel global.

Concluzia principală este aceea că politicile actuale au eșuat în obiectivul lor principal de a reduce cererea și oferta de substanțe ilicite, ele reprezentând un factor cheie în exacerbară răului provocat utilizatorilor individuali, mediului înconjurător, economiei și societății.

În 2004, Parlamentul European a aprobat un pachet de recomandări, precum raportul Catania. Prin urmare, solicităm reexaminarea acestei chestiuni într-un cadru mai amplu, astfel încât utilizatorii să nu fie afectați.

**Ryszard Czarnecki (ECR).** – (PL) Doamnă președintă, țara mea a fost lovită de o tragedie imensă. Președintele, directorul băncii centrale și mai mulți lideri militari au fost uciși. Președintele și soția sa au fost înmormântați ieri. Doresc să-mi exprim recunoștința pentru solidaritatea de care au dat dovadă foarte multe state membre ale Uniunii Europene. S-a dovedit conceptul de solidaritate europeană, ceea ce este foarte important pentru noi, polonezii. Președinții Republicii Cehe, Slovaciei, Ungariei, Germaniei, Lituaniei, Letoniei, României și Sloveniei, precum și prim-ministrul Estoniei au participat la înmormântare. Regret că președintele Consiliului și președintele Comisiei Europene nu au fost acolo. Nu au putut veni, însă prim-miniștrii din Azerbaidjan, Armenia și Georgia, spre exemplu, au venit, deși a trebuit să parcurgă un drum mai lung. Doresc să le mulțumesc tuturor celor care au fost acolo pentru această dovadă de solidaritate.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Doamnă președintă, vă rog să-mi permiteți să formulez, într-un minut, câteva observații privind situația Serbiei. Ambițiile Serbiei de a adera la UE par să impulsioneze dezvoltarea acestei țări. În orice caz, statul și-a cerut recent scuze, în mod oficial, pentru genocidul din Srebrenica. Cu siguranță, nu putem spune același lucru și despre Turcia, un candidat controversat, unde există pericolul de sancțiuni chiar dacă o țară nu face altceva decât să dezbată problema genocidului armean.

Interpretarea criteriilor de la Copenhaga este, din punctul meu de vedere, arbitrară, dacă Belgradul este acuzat de lipsă de cooperare cu Tribunalul internațional pentru crime de război de la Haga, însă încălcările drepturilor omului comise de Ankara sunt considerate neimportante.

Totuși, faptul că Uniunea Europeană aplică standarde duble nu este un lucru nou. În Bosnia, mai multe grupuri etnice urmează să fie comasate într-un stat multicultural, în timp ce, brusc, în Kosovo devine legitimă separarea unui grup etnic de un stat deja existent.

Spre deosebire de Turcia, Serbia face parte din Europa din punct de vedere istoric, spiritual și cultural și este un stat extrem de important pentru securitatea în zona Balcanilor. Desigur, nu trebuie să repetăm greșelile pe care le-am comis în legătură cu aderarea pripită a Bulgariei și României. Toate criteriile de aderare trebuie îndeplinite în mod clar, însă Serbia este o țară europeană și trebuie să facă parte din Uniune.

**Georgios Papanikolaou (PPE).** – (EL) Doamnă președintă, recenta distrugere a unei celule teroriste importante în Grecia ne amintește că violența și amenințările la adresa instituțiilor democratice nu au frontiere și nu fac discriminări.

Trebuie să reținem că actuala criză economică și pesimismul pe care îl provoacă în rândul cetățenilor alimentează agresivitatea și conduc la violență. Cu toții suntem de acord că violența este reprobabilă, indiferent de forma sub care se manifestă și indiferent de unde provine. Cu toate acestea, trebuie să ajungem la un acord și să subliniem importanța activităților preventive, nu a celor corective. Acesta este motivul pentru care trebuie să acordăm o prioritate sporită problemelor referitoare la SWIFT, PNR și consolidarea Europol și a Eurojust.

Acestea fiind spuse, trebuie să corectăm neapărat patogeniile sociale cronice care conduc la violență. Trebuie să abordăm problema sărăciei și a șomajului. Nu mai există loc pentru pasivitate. Ultima dată când liderii Europei au dat înapoi în fața provocărilor sociale ale vremurilor economice dificile, acest continent s-a cufundat în ură și totalitarism.

**Jens Geier (S&D).** – (DE) Doamnă președintă, doamnelor și domnilor, doresc să atrag atenția Comisiei Europene și a acestui Parlament asupra evoluției îngrijorătoare a prețurilor la materiile prime. Duisburg, căminul celor mai mari oțelării din Europa, se află în circumscripția mea. Aici, dar și în alte centre de producere a oțelului din UE, angajații sunt foarte îngrijorați în legătură cu locurile lor de muncă, deoarece principalii trei furnizori de minereu de fier impun industriei oțelului creșteri de prețuri de 100 %. În viitor, prețul minereului va fi tranzacționat pe Bursa de metale din Londra, în loc ca securitatea prețului să fie asigurată, ca până acum, prin contracte de aprovizionare pe termen lung. Forța de muncă și sindicatele se tem că acest lucru va conduce la o creștere extremă a prețului oțelului, materialul de bază. Acest lucru se întâmplă într-un moment în care au fost epuizate complet orice potențiale modalități de economisire, prin programe de reducere a costurilor și reduceri ale forței de muncă, mai ales după ultima restructurare din industria oțelului. Pentru a atrage atenția asupra acestei situații, consiliile profesionale și Uniunea industrială a lucrătorilor în domeniul metalelor din Germania au adresat un apel cancelarului Merkel și președintelui Barroso, în numele fabricii de la Duisburg. Aș dori să solicit Comisiei să răspundă la acest apel.

**Pat the Cope Gallagher (ALDE).** – Doamnă președintă, călătorii ale căror planuri de vacanță au fost distruse de cenușa vulcanică sunt nelămuriți în ceea ce privește asigurările.

Deși companiile aeriene rambursează banii sau reprogramează zborurile, conform Directivei privind drepturile pasagerilor aerieni, mulți pasageri trebuie să suporte costurile camerelor de hotel, ale mașinilor închiriate și, poate, eventuale zboruri alternative, însă ar trebui să existe polițe de asigurare de călătorie prin care să se acopere aceste pierderi.

Alții susțin că aceasta a fost o întâmplare fortuită, însă aș dori să le cer acestor companii să fie pragmatice, să fie rezonabile și să reconsidere această decizie, ținând cont de faptul că mulți cetățeni ai circumscripției mele se află în aeroporturi din diferite părți ale lumii și trebuie să scoată din buzunar bani pe care nu îi au. În situația lor se află multe alte persoane.

Înțeleg că Directiva privind pachetele de servicii pentru călătorii este revizuită, iar acest lucru trebuie făcut de urgență.

În concluzie, este esențial ca această directivă să asigure existența unui set standard de reguli pentru o situație de acest gen. Chiar și în această fază, aș dori să-i solicit Comisiei să analizeze această problemă.

**Claudio Morganti (EFD).** – (IT) Doamnă președintă, doamnelor și domnilor, doresc să propun aici, în centrul democratic al instituțiilor europene, o scurtă prezentare a impactului final al intervențiilor europene asupra comunităților, regiunilor și cetățenilor.

Cred că trebuie să ne hotărâm dacă vom prezenta o viziune universală și globală sau, mai degrabă, vom păstra contribuția și identitatea fiecărui cetățean. Cred că este preferabilă cea de-a doua opțiune; este o viziune amplă, în care își găsesc locul și demnitatea mai multe dimensiuni unice, care derivă din vocații și tradiții specifice.

Să ne gândim, spre exemplu, la efectele Directivei privind serviciile din 2006, așa numita Directivă Bolkestein, asupra sectorului stațiunilor balneare din Italia. Nu cred că, de dragul unui sistem global care se presupune că ar fi mai eficient, trebuie să sacrificăm cultura și tradiția ospitalității care au caracterizat întotdeauna comunitățile locale.

Consider că, din punct de vedere economic, micile întreprinderi sunt expresia cea mai autentică a identității culturale a comunităților locale și că trebuie protejate în permanență.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Doamnă președintă, în această perioadă nu este ușor să fii un pro-european fervent. Aș dori să menționez, astăzi, problema Eurostat. S-a dovedit că Eurostat cunoștea situația reală din Grecia mult mai bine decât se crezuse în general. Există rapoarte publicate doar parțial care dezvăluie cazuri de fraudă încă din 2002 și, desigur, există raportul important din 2008. Cu toate acestea, e complet neclar unde merg aceste rapoarte, care sunt efectele lor și cine poate fi făcut responsabil pentru ele sau, în acest caz, pentru că nu s-a luat nicio măsură.

Prin urmare, doresc să sugerez, în acest moment, să colaborăm în mod constructiv cu Eurostat, nu doar în ceea ce privește practicile scandaloase care, desigur, existau și în trecut. Propun ca Comisia să ia măsuri pentru a asigura independența Eurostat și pentru a oferi cetățenilor informațiile de care avem atât de mare nevoie pentru a revoluționa democrația.

**Maria Da Graça Carvalho (PPE).** – (PT) Astăzi, ne confruntăm cu un dezastru natural cu consecințe neprevăzute. Știința ne permite să calculăm cu o precizie rezonabilă efectul particulelor din atmosferă asupra motoarelor avioanelor și sistemelor avionice. De asemenea, știința ne permite să calculăm mișcarea acestor particule în atmosferă cu un grad rezonabil de precizie. Miniștrii de transport din țările membre UE se întâlnesc astăzi pentru a hotărî cum trebuie abordată situația transportului aerian. Concluziile acestei întâlniri trebuie să se bazeze pe cunoștințe științifice și pe principiul precauției. Economia nu trebuie să fie mai importantă decât siguranța cetățenilor. Europa trebuie să se comporte în continuare ca un bastion al securității și calității vieții. Totuși, ne așteptăm la soluții rapide și pragmatice în ceea ce privește sistemele de transport alternativ, terestru și maritim.

În ultimul an ne-am confruntat cu mai multe crize, dezastre naturale și cu o epidemie; având în vedere toate acestea...

*(Președinta l-a întrerupt pe vorbitor)*

**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.



**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-proclamată Republică Transnistria.

Jurnalistul Vardanian este acuzat de înaltă trădare și spionaj, ceea ce este nu doar absurd, este absolut caricatural. Jurnalistul i s-a refuzat, de altfel, judecarea în libertate, stă în condiții absolut indecente și așa 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.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Criza economică și financiară a afectat cel mai puternic populația cea mai săracă. Pentru a răspunde necesităților acestor persoane, Uniunea Europeană a declarat anul 2010 drept Anul european de luptă împotriva sărăciei și a excluziunii sociale. Se estimează că în Europa peste 40 de milioane de persoane trăiesc în sărăcie și aproape încă 40 de milioane sunt amenințate de sărăcie. Este deosebit de regretabil faptul că un sfert dintre acestea, adică 20 de milioane, sunt copii. Problemele cu care se confruntă nu se referă doar la lipsa alimentelor, a asistenței medicale și a îmbrăcăminte, ci, mai ales, la lipsa perspectivei de îmbunătățire a situației și de salvare din sărăcie. Asigurarea unui nivel ridicat de educație este măsura cea mai importantă care poate ajuta la modificarea acestei situații tragice. Această necesitate poate fi observată în orașele mici și în zonele rurale care se află departe de centrele academice. Prin urmare, consider că o soluție esențială pentru schimbare constă în creșterea finanțării alocate programelor de burse pentru tinerii din familii sărace.

**Derek Vaughan (S&D).** – Dle Președinte, salut dezbateră de mâine privind criza aeriană, deoarece trebuie să nu uităm că acest lucru afectează nu doar Parlamentul, ci și cetățenii și întreprinderile din întreaga Europă. Acest lucru se întâmplă într-un moment când Europa sau cea mai mare parte a Europei își revine dintr-o recesiune profundă. Regatul Unit, la fel ca multe alte țări, însă nu toate, își revine din această recesiune datorită faptului că guvernul a intervenit atunci când piața s-a prăbușit, nu a stat deoparte așa cum ar fi vrut unii.

În următoarele săptămâni vor fi dați publicității mai mulți indicatori economici pentru Regatul Unit și cred că mulți dintre aceștia vor fi pozitivi. Acest lucru se datorează intervenției guvernului. Cred că este important ca și instituțiile UE să intervină în perioadele de dificultăți economice. Toate instituțiile UE trebuie să se asigure, pe viitor, că bugetele noastre servesc la a ajuta cetățenii și întreprinderile să depășească perioadele de dificultăți economice și să facă planuri de recuperare.

**Diogo Feio (PPE).** – (PT) Subiectul pe care doresc să-l aduc în discuție în cadrul acestei sesiuni plenare este poziția bugetară a mai multor state membre. Fac acest lucru acum deoarece a expirat termenul pentru depunerea programelor de stabilitate și creștere. Aceste programe previzionează pozițiile pe termen mediu și lung ale mai multor state membre. În cazul țării mele, Portugalia, Comisia a remarcat că programul depus este unul riscant. Acesta este un semnal îngrijorător pentru piețe, însă, mai ales, arată că erau vizate stabilitatea și sănătatea conturilor publice, deși este important să avem în vedere și problema creșterii. Și în acest caz, cifrele prezentate de țara mea nu sunt satisfăcătoare, iar preocuparea pentru aspecte precum simplificarea pentru derularea afacerilor și situația competitivității fiscale încă lipsește, din păcate.

**William (The Earl of) Dartmouth (EFD).** – Doamnă președintă, este vorba de fapt despre penultimul discurs, însă aș dori să-l întreb pe domnul care pleda pentru intervenția UE cum crede că ar trebui să intervină Uniunea împotriva cenușii vulcanice.

**Președinta.** - Întrebările suplimentare folosind cartonașul albastru nu sunt permise în timpul intervențiilor de un minut. Prin urmare, nu era o solicitare de respectare a Regulamentului de procedură. Colegul dumneavoastră vă poate răspunde la întrebare într-o discuție personală, dar, în orice caz, nu în timpul dezbaterii în plen.

**Malika Benarab-Attou (Verts/ALE).** – (FR) Doamnă președintă, aș fi dorit să asigurați un echilibru între sexe atunci când ați acordat cuvântul. Ați acordat cuvântul bărbaților de cinci ori consecutiv.

**Președinta.** - Vă mulțumesc foarte mult. După cum vă puteți închipui, în calitate de președinte al Grupului la nivel înalt privind egalitatea de gen și diversitatea, acord o foarte mare importanță egalității. Avem o listă de vorbitori și am încercat ca aceasta să fie echilibrată. Desigur, luarea cuvântului în timpul dezbaterii depinde și de cine este prezent.

Aici se încheie acest punct.

## 16. Competența de delegare legislativă (dezbateri)

**Președinta.** - Următorul punct pe ordinea de zi este raportul elaborat de dl Szájer, în numele Comisiei pentru afaceri juridice, privind puterea de delegare legislativă (COM(2009)0673 – 2010/2021(INI)) (A7-0110/2010).

**József Szájer, raportor.** – (HU) Doamnă președintă, dle Šefčovič, mulți vorbitori își încep intervențiile în Parlamentul European spunând că subiectul lor este important, foarte important sau chiar printre cele mai importante. Și eu aș dori să spun acest lucru, însă sunt mult mai îndreptățit decât mulți alții, deoarece subiectul pe care îl discutăm acum, puterea de delegare legislativă a Parlamentului către Comisie, este, poate, cea mai importantă, însă frecvent neglijată inovație a Tratatului de la Lisabona.

Cei care critica Tratatul de la Lisabona vorbeau despre un deficit democratic. Doamnelor și domnilor, doresc să spun că acest amendament, adică garantarea puterii de delegare legislativă a Parlamentului, este una dintre cele mai semnificative expansiuni ale jurisdicției Parlamentului. Aceasta înseamnă că de acum înainte reprezentanții aleși direct de către cetățeni vor putea, în cadrul Parlamentului și în virtutea atribuțiilor lor legislative, să supravegheze și să aibă drept de veto asupra punerii în aplicare a rezoluțiilor și deciziilor introduse de Comisia Europeană. Cu alte cuvinte, acest element al Tratatului de la Lisabona, menționat frecvent în legătură cu expansiunea atribuțiilor Parlamentului, și anume creșterea semnificativă a numărului procedurilor de codecizie și extinderea domeniilor la care poate participa Parlamentul reprezintă, împreună cu ideea de putere de delegare legislativă a Parlamentului, nu numai o expansiune cantitativă, ci și o semnificativă expansiune calitativă. Cu alte cuvinte, începând de acum, în urma unor lupte și a unor bătălii îndelungate, pe care le-am purtat timp de mulți ani și pe care deputații din Parlamentul European încă le poartă, ni se garantează că deciziile luate de Comisia Europeană, care nu intră în jurisdicția acesteia, ci sunt adoptate prin puteri legislative delegate, sunt supravegheate de către Parlament. Mulți pot spune, desigur, că, în sens formal, această supraveghere exista deja. Dintr-un punct de vedere, acest lucru este adevărat, însă cu astfel de termeni și în astfel de circumstanțe, ca rezultat al unei astfel de cooperări legislative și interinstituționale, încât supravegherea efectivă nu era permisă. Aș dori de asemenea să atrag atenția asupra faptului că această nouă posibilitate, și anume articolul 290 din Tratatul de la Lisabona va transforma activitatea Parlamentului în următorii ani, mai ales dacă noi, deputații din Parlamentul European, luăm în serios aceste atribuții și putem lua cu adevărat decizii în acest sens.

Pentru că este un subiect foarte complex din punct de vedere tehnic, care privește, însă, o instituție democratică și ajută la eliminarea așa-zisului deficit democratic din Europa, dacă dorim ca lumea exterioară și persoanele care nu sunt specializate în domeniu să înțeleagă la ce se referă toate acestea, trebuie să evidențiem următoarele: acest lucru înseamnă că Parlamentul și Consiliul, cele două puteri legislative ale Uniunii Europene, nu pot aborda de unele singure fiecare detaliu. Parlamentul se întrunește în fiecare lună și, uneori, există situații, precum cea de acum, când ne întrunim, dar nu putem vota, deși, la urma urmei, Parlamentul trebuie să supravegheze aspectele abordate de Consiliu sau de Comisie, conform delegării legislative. De acum înainte, se va putea face acest lucru.

În raportul meu, am încercat să subliniez faptul că Parlamentul insistă asupra acestor drepturi. Nu vom accepta nicio altă obligație care depășește prevederile tratatului. Nu o vom accepta, deoarece dorim să ne exercităm drepturile pe deplin și cred că, grație acestor demersuri, democrația europeană se va consolida. Dacă vom face acest lucru, este nevoie, desigur, de o cooperare apropiată între Comisie și Consiliu, însă nu trebuie să uităm că, acum, competența se află în mâinile legislatorilor și, deci, ale Parlamentului și ale Consiliului. Doresc să le mulțumesc tuturor, tuturor colegilor mei, pentru colaborarea oferită în acest domeniu complex și doresc ca, în viitor, Parlamentul să-și folosească pe deplin noile atribuții.

**Maroš Šefčovič, vicepreședinte al Comisiei.** – Doamnă președintă, doresc să încep prin a-i mulțumi dlui Szájer pentru raportul său excelent, deoarece Comisia apreciază foarte mult sprijinul acordat de Parlament abordării orizontale a actelor delegate.

Desigur, legislatorul are libertatea deplină de a reglementa toate aspectele referitoare la actele delegate în fiecare act de bază, însă trebuie respectate o serie de norme, pentru a evita o abordare fragmentată.

Acesta a fost scopul comunicării formulate de Comisie în luna decembrie, pentru a indica legislatorului care este modul preferat de acțiune în vederea unei abordări corecte și practice a viitoarei legislații.

Doresc să subliniez faptul că Comisia susține pe deplin ideea unei înțelegeri comune sau chiar un acord interinstituțional între cele trei instituții privind actele delegate, deoarece acesta va asigura ordinea necesară pentru pregătirea legislației.

În esență, nu pot decât să repet: Comisia salută acest raport. Poate nu suntem de acord în anumite aspecte, dar obiectivele noastre sunt aceleași. Dorim să vedem precizie, eficiență, transparență și un echilibru clar și just al puterii.

Dacă îmi permiteți să fiu puțin mai exact, voi face câteva comentarii telegrafice asupra anumitor părți din raport.

În ceea ce privește natura limitativă a articolului 290, mai ales a celui de-al doilea alineat, există o ușoară diferență de opinii în ceea ce privește mijloacele de control ale legislatorului asupra actelor delegate, însă nu dorim să provocăm controverse juridice, deoarece considerăm că este foarte important să căutăm soluții practice în ceea ce privește legislația specifică.

În ceea ce privește durata delegării de putere, salutăm și susținem pe deplin ideea reinnoirii tacite, exprimate în raport, deoarece am considerat-o foarte constructivă și putem spune că în mai multe dosare legislative s-au găsit deja o serie de soluții de această natură.

Am o altă observație punctuală în ceea ce privește durata dreptului de obiecție. Și în acest caz doresc să spun că vorbim aceeași limbă, deoarece împărtășim opinia raportorului privind formularea standard a celor două luni, cu posibilitatea de prelungire pentru alte două luni, care ar putea fi fixate printr-o înțelegere între cele trei instituții. Sperăm că va exista o astfel de înțelegere în viitor. Cred că am asistat deja la aproximativ 10 exemple pozitive ale modului în care acest lucru a fost aplicat în activitatea legislativă actuală.

În ceea ce privește procedura de urgență, am avut în trecut câteva exemple clare, care arată că există probleme în ceea ce privește siguranța alimentară sau siguranța jucăriilor, spre exemplu, care impun, uneori, o procedură foarte urgentă și, prin urmare, credem că trebuie să găsim ceva și mai rapid decât propunerea de aprobare timpurie formulată de raportor.

Dacă îmi permiteți să concluzionez în ceea ce privește alinierea, deoarece aceasta este foarte importantă pentru Parlament, și în acest caz dorim să susținem abordarea pragmatică, deoarece Parlamentul, împreună cu Comisia, a desfășurat deja o activitate considerabilă în ceea ce privește alinierea a peste 250 de acte legislative de bază, aliniate conform abordării pragmatice.

Acum considerăm că prioritare trebuie să fie domeniile în care nu ne-am aliniat, până acum, la procedura de reglementare cu control, înainte de intrarea în vigoare a Tratatului de la Lisabona. Cred că trebuie să ne axăm pe acestea. Din nou, ar fi vorba de o muncă enormă, însă ne gândim deja cum putem aborda această problemă într-un mod cât mai pragmatic și flexibil.

**Jo Leinen, raportor pentru aviz al Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară. – (DE)** Doamnă președintă, domnule comisar, Parlamentul European așteaptă acest moment de mult timp, și anume momentul în care Parlamentul va fi pe picior de egalitate cu Consiliul în ceea ce privește controlul delegării legislative. Voi ilustra acest aspect: în 2008, au existat 6 000 de acte delegate, adică foarte multe standarde, care au fost transformate de Comisie și de vechea procedură de comitologie într-un fel de legislație secundară. Parlamentul a avut foarte puține drepturi în acest proces. Am fost informați, însă nu am fost co-legislatori. Tratatul de la Lisabona a schimbat această situație.

În ceea ce privește controlul actelor delegate, ne aflăm pe picior de egalitate cu Consiliul și dorim să folosim pe deplin această poziție. Aceasta înseamnă, domnule comisar, că atunci când susțineți că este procedura de urgență, va trebui și să primim informații cât mai devreme. Dorim să primim informațiile la fel de repede precum Consiliul.

**Carlos Coelho, în numele Grupului PPE. – (PT)** Cred că este corect să începem prin a-l felicita pe dl Szájer pentru raportul excelent pe care ni l-a prezentat. După cum s-a spus, pe bună dreptate, Tratatul de la Lisabona consolidează puterile Parlamentului European și introduce reguli pentru consolidarea controlului democratic. Prin urmare, cred că Parlamentul merită felicitări de două ori: nu numai pentru raportul excelent al dlui Szájer, pe care tocmai l-am menționat, ci și fiindcă noile reguli desființează vechiul sistem de comitologie, pe care acest Parlament l-a criticat de atâtea ori.

Avem acum articolul 290 din Tratatul de la Lisabona și observ că raportul dlui Szájer sugerează o serie de metode de lucru ce protejează prerogativele Parlamentului. Grație acestei noi prevederi, Parlamentul se poate

concentra pe actele legislative esențiale și îi poate oferi Comisiei o marjă de flexibilitate, pentru a încheia acte legislative neesențiale în limitele prevăzute de legislator. După cum a spus pe bună dreptate dl Leinen, ne aflăm pe picior de egalitate cu Consiliul și, deci, Parlamentul nu se află într-o poziție de inferioritate.

Doamnă președintă, doresc să subliniez câteva aspecte ale raportului dlui Szájer pe care le consider deosebit de importante. Primul este ideea că respingem orice prevederi care impun obligații suplimentare legislatorului, față de cele deja incluse în articolul 290. În al doilea rând, Comisia trebuie să asigure transmiterea continuă și din timp a informațiilor și a documentelor relevante. În al treilea rând, perioadele ar trebui să înceapă doar după primirea versiunilor în toate limbile, repet, în toate limbile. Ultimul punct este acela că trebuie luate în calcul perioadele de vacanță ale Parlamentului.

**Eva Lichtenberger, în numele Grupului Verts/ALE.** – (DE) Doamnă președintă, aceste probleme structurale frecvent subestimate în legătură cu relațiile din cadrul triunghiului instituțional au fost rezumate, într-adevăr, foarte bine în raportul dlui Szájer. Cooperarea a fost extrem de constructivă și doresc să vă mulțumesc sincer pentru acest lucru.

Cu ajutorul Tratatului de la Lisabona, am creat noi relații, iar aceste noi relații nu trebuie subminate din nou pe ușa din spate. Acesta este de fapt aspectul primordial în această privință. Scopul inițial a fost acela de a plasa Parlamentul European pe o poziție de egalitate cu Consiliul, inclusiv în ceea ce privește actele delegate și acela de a asigura, pe de o parte, fezabilitatea acestui demers și, pe de altă parte, garantarea acestuia în timpul procedurii.

Prin urmare, din punctul nostru de vedere, este absolut esențial să se creeze condițiile adecvate, spre exemplu, ca noi să avem acces clar la documente, în timp util, pentru a putea lua deciziile necesare și, în al doilea rând, să nu se opereze proceduri pe baza unei „înțelegeri comune”, ci, în schimb, să existe acorduri fixate, care să nu poată fi supuse arbitrarității politice sau unei anumite agende politice.

În acest scop, avem nevoie de reguli ferme, sănătoase, prin care să protejăm drepturile Parlamentului în practică, nu doar să le notăm în teorie. Vă mulțumesc, dle Szájer. Colaborarea cu dumneavoastră a fost una excelentă și sper că o putem folosi pentru a obține și ceea ce trebuie să obținem pentru colegii noștri.

**William (The Earl of) Dartmouth, în numele Grupului EFD.** – Dle Președinte, raportorul are dreptate când se referă la deficitul democratic. Construcția elitistă care este UE are un deficit democratic ce a crescut, crește și, după Tratatul de la Lisabona, va crește și mai mult. Trebuie să spun că mă uimește faptul că raportorul, în pofida elocvenței sale, consideră că articolul 290 poate fi o soluție.

Interpretăm articolul 290 în sensul că oferă Comisiei șansa de a completa sau a modifica legislația. O astfel de șansă este atotcuprinzătoare, amplă și deschisă unor interpretări aproape nelimitate. Am putea spune că mijloacele de protecție împotriva utilizării necorespunzătoare a puterilor delegate Comisiei prin acest articol sunt în mod evident insuficiente. Poate că raportorul va explica, în răspunsul său, de ce sunt suficiente. Acest lucru conduce, astfel, la un transfer suplimentar de putere de la Parlamentul ales către Comisia nealesă, indiferent ce intenționează să spună Tratatul de la Lisabona.

Am susținut întotdeauna și vom susține în continuare că Tratatul de la Lisabona nu are o legitimitate democratică, în mare parte fiindcă în Regatul Unit toate cele trei partide politice consacrate au promis un referendum și toate trei și-au ignorat cu nepăsare promisiunea. Articolul 290 este, deci, un produs al ilegitalității Tratat de la Lisabona. El adâncește deficitul democratic și, prin urmare, ar trebui să i ne opunem. Aș fi interesat să aflu de la raportor de ce nu este adevărat acest lucru.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Doamnă președintă, în calitate de pro-european fervent, am fost împotriva Tratatului de la Lisabona, exact pentru că dă naștere unor argumente precum cele pe care tocmai le-am auzit și pentru că nu a creat claritatea și precizia pe care ni le dorim, înainte de toate, pentru viitoarele generații. Sunt realist, însă, și aș vrea să spun că acum trebuie să ne descurcăm cu situația dată. Este foarte important să spunem încă o dată, mai explicit, că acest articol, articolul 290, poate fi interpretat drept prevăzând că nu doar Consiliul, ci și Parlamentul poate anula delegarea relevantă, printr-o decizie autonomă și într-un mod relativ simplu. Trebuie să ne amintim constant de acest lucru.

Desigur, este adevărat și ceea ce a spus dl Leinen, și anume că acum avem deja mii de acte legislative ce reprezintă un domeniu gri din punctul de vedere al inteligibilității și care, la rândul lor, alimentează atitudinile anti-europene, îi stimulează pe cei ce se opun unui proiect european, unei Uniuni care să funcționeze în acele domenii în care avem nevoie disperată de ea. Încă o dată, este vorba în mare măsură de transparență. Prin

urmare, mi se pare foarte important faptul că, în alineatul 10, se propune clarificarea explicită a aranjamentelor pentru transmiterea documentelor, printre altele.

Puțini dintre noi cunosc Legea privind libertatea informațiilor și puțini dintre noi știu cum se procedează în Statele Unite. De ce nu facem o simplă „copiere și lipire”, pentru a le oferi cetățenilor, dar și Parlamentului, șansa de a obține documentele relevante în mod independent, nu ca o mare favoare și prin intervenții masive ale grupurilor politice? De ce nu transformăm toate acestea într-un drept, având în vedere că deja ne asumăm marele risc de a avea mii de acte legislative delegate? În acest sens, doresc să vă urez succes în continuare. Vom fi parteneri constructivi în drumul spre revoluționarea democrației.

**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.

**Maroš Šefčovič, vicepreședinte al Comisiei.** – Doamnă președintă, vă rog să-mi permiteți să reacționez la comentariile distinșilor deputați. Sunt perfect de acord cu dl Leinen că Tratatul de la Lisabona a condus la modificări majore. Acest lucru a fost subliniat de raportor, dl Szájer. Doresc să vă asigur că suntem perfect conștienți de aceasta și că vom folosi procedura cu respect maxim pentru legislator, acest lucru fiind foarte important pentru relația noastră reciprocă și pentru o cooperare bună.

În ceea ce privește urgența și procedurile urgente, doresc să vă asigur pe toți că le vom folosi doar în situații extreme, excepționale. Știm că, dacă am abuza de acest instrument, am avea o relație foarte dificilă și, cu siguranță, nu aceasta este intenția noastră.

În ceea ce privește comentariile dlui Coelho și ale dnei Lichtenberger, doresc să vă asigur că vom face tot posibilul pentru a garanta și pentru a vă oferi o transcriere la timp a tuturor documentelor, în același timp ca și Consiliul, cu toate traducerile necesare. Știm că Tratatul de la Lisabona a introdus această modificare foarte importantă, pentru ca, în ceea ce privește problemele legislative sau financiare, Parlamentul European să fie pe picior de egalitate cu Consiliul.

Totodată, intenționăm să dezvoltăm un nou tip de cooperare în cadrul căreia Parlamentul European să fie implicat în activitățile de pregătire a actelor delegate și am dori să facem acest lucru pe o bază foarte solidă. Prin urmare, în acordul-cadru pe care îl negociem actualmente între Comisie și Parlamentul European veți găsi și expresia acestei noi relații.

Trecând la comentariile contelui de Dartmouth și ale dlui Martin privind puterile nelimitate pe care acest articol 290 le-ar oferi Comisiei, nu cred că lucrurile stau așa, fiindcă dumneavoastră, legislatorul, veți decide (sau nu) să delegați puteri Comisiei. Dumneavoastră, legislatorul, veți avea șansa de a revoca aceste puteri sau de a respinge propunerile pe care le va face Comisia. Prin urmare, nu pot accepta ideea că intrăm într-un domeniu gri, deoarece consider că puterile legislatorului sunt prevăzute foarte clar în tratat și, desigur, Comisia va respecta acest lucru.

**József Szájer, raportor.** – (HU) Doresc să le mulțumesc colegilor mei pentru această dezbatere, deoarece elaborarea acestui raport a fost făcută posibilă de cooperarea foarte apropiată dintre comisii și partidele politice. În acest sens doresc să menționez în mod special Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, care va avea multe activități de acest gen în perioada următoare. Doresc să adaug, stimați colegi, că aceasta este o luptă. O luptă cu Comisia, o luptă cu Consiliul, deoarece este o luptă pentru drepturile noastre. Acest raport susține afirmarea clară a acestor drepturi și insistența asupra lor. Acest lucru este mult mai ușor de făcut dacă poziția mea este susținută de comisii, dar și de colegi din alte partide, astfel încât să le arătăm instituțiilor partenere că Parlamentul insistă foarte mult pe aceste aspecte. În același timp, pentru a putea exercita acest drept în mod efectiv, consider că declarația dlui Šefčovič este o încurajare, în sensul că alinierea generală se poate accelera în lunile următoare și, într-adevăr, vom putea extinde cât mai mult aceste drepturi. Considerăm că acest lucru este important mai ales în domeniile în care nu a existat înainte codecizia.

Un alt aspect foarte semnificativ, menționat și de colegii mei, este importanța accesului la informații. Acest acces trebuie prevăzut într-un acord interinstituțional și se desfășoară discuții cu Comisia și Consiliul în acest sens. Cu toate acestea, am dori să știm ce face Consiliul; ce fel de consultări desfășoară în această privință. În ceea ce privește extinderea sau reducerea drepturilor noastre, doamnelor și domnilor, vă rog să citiți raportul și să consultați legislația. Nu pot interpreta legislația altfel decât concluzionând că drepturile noastre s-au lărgit. Până acum, nu am avut nimic de spus în legătură cu ceea ce se întâmplă cu puterile pe care le-am delegat anterior. În practică, Parlamentului nu i s-a alocat niciun rol în acest proces. Am fost ascultați din polițe, însă termenele au fost atât de scurte, încât Parlamentul nici măcar nu s-a întrunit în acea perioadă. Acum, pe de altă parte, putem respinge sau putem retrage aceste decizii și nici măcar nu ni se cere să ne prezentăm motivele. Cu alte cuvinte, este vorba fără doar și poate de o expansiune a drepturilor. Noi deținem puterea legislativă și delegăm aceste puteri Comisiei. Prin urmare, nu pot considera că acest lucru reprezintă altceva decât o expansiune a drepturilor noastre. Stimați colegi, acum depinde doar de noi să ne hotărâm dacă vom exercita aceste drepturi în viitor.

**Președinta.** – Dezbateră a fost închisă.

Votul va avea loc în următoarea sesiune plenară de la Bruxelles.

#### ***Declarații scrise (articolul 149 din Regulamentul de procedură)***

**Raffaele Baldassarre (PPE), în scris.** – În primul rând, doresc să-i mulțumesc dlui Szájer pentru activitatea excelentă desfășurată în atât de puțin timp. Actele delegate vor avea o importanță majoră pentru legislația Uniunii și pentru echilibrul interinstituțional din UE. Prin urmare, este fundamental ca acestea să fie dezvoltate și hotărâte într-un mod complet transparent, care să le permită Parlamentului și Consiliului să controleze în mod democratic exercițiul puterii delegate Comisiei. În acest sens, după cum susține raportul Szájer, unele probleme vor fi extrem de importante și vor impune un angajament mai puternic. Acestea includ, printre altele, posibilitatea ca Parlamentul European să revoce în orice moment delegarea și de a se asigura că Parlamentul și Consiliul vor avea aceleași drepturi în ceea ce privește implicarea lor în procesul delegării. În final, doresc să subliniez faptul că pentru Comisie trebuie să constituie o prioritate prezentarea tuturor propunerilor legislative necesare pentru adaptarea *acquis*-ului la prevederile articolelor 290 și 291, inclusiv a *acquis*-ului referitor la domeniile care, conform Tratatului de la Lisabona, sunt acum supuse procedurii de codecizie.

**Zita Gurmai (S&D), în scris.** – Salut cu căldură rezultatul raportului dlui Szájer. Definirea noului sistem legislativ este o sarcină dificilă și complexă. Sunt convins că Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) și, mai ales, articolele 290 și 291 ale acestuia, consolidează caracterul democratic al Uniunii și îi raționalizează ordinea juridică. Introducerea conceptului inovator de acte legislative are consecințe de mare amploare. Raportul subliniază micile diferențe dintre principalii co-legislatori, competențele și agenda detaliată a modului în care aceștia colaborează între ei. Întrebarea reală este: în caz că CE primește mai multe competențe legislative și autorități legislative mai mari, ceea ce înseamnă o creștere imediată a intereselor comunitare, ce tip de metode de control trebuie introduse pentru Consiliu și PE? Noul cadru legislativ al TFUE a creat instrumentele, însă nu a existat nicio experiență practică de adaptare a acestora la nivel comunitar. În final, le solicit co-legislatorilor să încheie cât mai repede un acord interinstituțional între Parlament, Consiliu și Comisie, privind punerea în aplicare a articolului 290, deoarece este nevoie urgentă de o transparență sporită.

**Rafał Trzaskowski (PPE), în scris.** – (PL) Deși rămâne în plan secund, procedura de delegare reprezintă o tranziție foarte importantă din punct de vedere calitativ, introdusă de Tratatul de la Lisabona. Ea trebuie tratată drept o realizare a tratatului, fără de care poziția Parlamentului nu ar fi consolidată pe deplin în raport cu alte instituții în cadrul procesului decizional. Doar prin intermediul acestei proceduri vom reuși să avem puteri legislative depline și să jucăm un rol în procesul de punere în aplicare a oricărui document legislativ. Cunoaștem bine frustrările aferente procesului laborios de negociere cu Consiliul în cadrul procedurii de codecizie și în cazul deciziilor unde punerea în aplicare contravine acordului interinstituțional. Până în prezent, „comitologia” a fost o expresie a neîncrederii statelor membre față de Comisie, în timp ce, acum, rolul Parlamentului în punerea în aplicare a unui act juridic oferă o legitimitate sporită acestui proces. Parlamentul și, indirect, cetățenii UE, se vor afla mai aproape de procesul de punere în aplicare a legislației UE și acesta este modul în care trebuie să privim procedura de delegare. Totuși, pentru ca aceste demersuri să aibă sens, Parlamentul trebuie să aibă acces complet la informații și, din acest punct de vedere, sunt complet de acord cu ceilalți participanți la această dezbateră.

**Zbigniew Ziobro (ECR), în scris. – (PL)** Introducerea posibilității de delegare legislativă are ca scop asigurarea încheierii și actualizării mai eficiente a legislației și mai ales a legislației de natură tehnică, fără să trebuiască instituită o procedură legislativă completă de fiecare dată. Prin urmare, delegarea trebuie considerată un instrument de îmbunătățire a procesului decizional la nivelul UE.

În același timp, este esențială asigurarea unui control corespunzător asupra utilizării puterilor de reglementare acordate Comisiei. Parlamentul și Consiliul trebuie, printre altele, să aibă suficient timp la dispoziție pentru a-și exercita dreptul de a formula obiecții la reglementările planificate. Totuși, înainte de toate, trebuie să aibă acces adecvat la documentele, analizele și contribuțiile elaborate pe parcursul activității de pregătire a proiectelor de acte delegate. Doar în acest mod, puterile Comisiei de a publica acte delegate vor putea fi cu adevărat utile pentru îmbunătățirea procesului legislativ la nivelul Uniunii, menținând, în același timp, controlul esențial asupra activităților Comisiei și transparența acestora. Totodată, este esențială dezvoltarea unor mecanisme corespunzătoare de cooperare între Parlament și Comisie, astfel încât Parlamentul să fie ținut la curent în legătură cu activitățile pregătitoare în curs de desfășurare și să poată afla suficiente lucruri despre natura problemelor vizate.

Rezoluția privind puterea de delegare legislativă, care este rezultatul unui compromis convenit între toate grupurile politice, prezintă în mod corespunzător problemele de mai sus și este demnă de sprijinul Parlamentului.

## **17. Siguranța aviației: lista neagră comunitară a transportatorilor aerieni (dezbateri)**

**Președinta** - Următorul punct pe ordinea de zi este dezbateri privind întrebarea cu solicitare de răspuns oral adresată Comisiei de Brian Simpson, în numele Comisiei pentru transport și turism, privind siguranța aeriană: lista neagră a companiilor aeriene interzise în UE (O-0024/2010 – B7-0205/2010).

**Silvia-Adriana Țicău, supleant al autorului.** – Doamnă președintă, întrebarea a fost adresată de Brian Simpson, în numele Comisiei parlamentare pentru transport și turism, ca urmare a raportului Comisiei referitor la eficacitatea listei negre a UE. Lista neagră a UE a fost creată în 2006, pentru a nominaliza, condamna și interzice acele linii aeriene care nu respectă normele internaționale de siguranță. A fost creată ca răspuns la îngrijorările privind nivelul de punere în aplicare a standardelor internaționale de siguranță și ca urmare a mai multor dezastre aeriene mortale produse într-o perioadă scurtă de timp, în anii 2004 și 2005.

Acum, după patru ani, știm că lista neagră s-a dovedit a fi un instrument eficient și valoros în promovarea consolidării standardelor de siguranță OACI și în protejarea cetățenilor UE. Întrebarea cu care ne confruntăm astăzi este cum putem dezvolta acest mecanism. Cu alte cuvinte, cum putem extinde protecția dincolo de propriile noastre frontiere și cum putem lucra mai departe în direcția îmbunătățirii securității aviației globale? Lista neagră are ca responsabilitate nu numai identificarea riscurilor de siguranță, ci și asigurarea comunicării eficiente acestor informații către cetățenii UE. Având în vedere toate acestea, cum ne putem asigura că cetățenii UE care zboară în afara Europei știu care sunt transportatorii aerieni interziși, ce operează în continuare în alte regiuni ale lumii?

Dacă licența transportatorului aerian a fost revocată și, deci, transportatorul aerian nu apare pe lista neagră, cum putem fi siguri că pasagerii cunosc această situație? Am văzut cât de eficientă a fost reunirea diferitelor liste negre naționale într-o singură listă cuprinzătoare, la nivelul UE. Cu toate acestea, eficacitatea listei negre este direct proporțională cu gradul de acces la informațiile privind siguranța transportatorilor aerieni. Cum putem profita de informațiile ce stau la baza listei negre, îmbunătățind accesul la informații verificabile și fiabile? Aceasta înseamnă nu doar consolidarea verificărilor efectuate în statele membre UE, ci și aprobarea informațiilor privite de la statele din afara UE.

Are Comisia în vedere introducerea unor verificări la rampă și a unor raportări armonizate și standardizate? În ceea ce privește îmbunătățirea informațiilor primite de la statele terțe, are Comisia în vedere crearea unui sistem eficace de schimb internațional de date fiabile, care să ne apropie de conceptul de listă neagră mondială, care știu că în trecut a fost o idee controversată? De asemenea, trebuie menționat faptul că lista neagră s-a dovedit a fi un instrument eficient pentru a stimula liniile aeriene să respecte standardele internaționale de siguranță. Însă cum putem lucra într-un mod mai proactiv în direcția obiectivului final, de îmbunătățire a siguranței aviației globale? Adică, în ce mod intenționează Comisia să susțină autoritățile naționale de aviație civilă în respectarea deficitelor de siguranță, pe baza auditurilor OACI și cum dorește să le îmbunătățească capacitatea de supervizare?

Este crucial să asigurăm canale eficiente de comunicare cu publicul, însă, de asemenea, este vital ca, pe termen lung, să lucrăm în direcția promovării la nivel mondial a consolidării standardelor internaționale de siguranță în aviație. Aceasta va fi, într-un final, modalitatea cea mai eficientă de îmbunătățire a siguranței pentru toți pasagerii. Comisia pentru transport și turism a Parlamentului European dorește să colaboreze cu Comisia, pentru a putea dezvolta realizările în ceea ce privește lista neagră a UE.

**Andris Piebalgs, membru al Comisiei.** – Doamnă președintă, îi mulțumesc dnei Țicău pentru evaluarea foarte pozitivă a abordării privind lista neagră, pe care a prezentat-o. Comisia este convinsă că măsurile existente asigură deja un nivel foarte ridicat al informațiilor și drepturilor aflate la dispoziția publicului pentru zborurile în interiorul și în afara Uniunii Europene.

Lista liniilor aeriene interzise în Uniunea Europeană este pusă la dispoziția publicului pe internet și prin acțiuni de informare focalizate. Comisia comunică îndeaproape cu asociațiile agențiilor de turism, europene și internaționale, de fiecare dată când este actualizată lista. Astfel, ele vor fi în măsură să ajute pasagerii.

Autoritățile naționale de aviație civilă și aeroporturile din teritoriile statelor membre UE au obligația de a aduce lista UE în atenția pasagerilor, atât prin siturile lor web, cât și la sediul lor, dacă este cazul.

Lista oferă informații utile persoanelor care doresc să călătorească în afara Uniunii Europene, pentru ca acestea să evite transportul cu aceste linii aeriene. Lista nu are efect extra-teritorial, nu se aplică în afara Uniunii Europene. Prin urmare, Regulamentul stabilește drepturile pasagerilor de a cunoaște identitatea fiecărei linii aeriene cu care zboară pe parcursul călătoriei lor. Transportatorul contractant, agentul de turism sau operatorul turistic trebuie să informeze pasagerii cu privire la identitatea transportatorului sau transportatorilor aeriene care operează zborul, atunci când efectuează o rezervare. De asemenea, pasagerul trebuie ținut la curent în legătură cu orice modificare a transportatorului operator, fie la check-in, fie, cel târziu, la îmbarcare. Regulamentul le oferă pasagerilor dreptul la rambursarea banilor sau la redirectionarea călătoriei dacă transportatorul la care s-a făcut rezervarea este adăugat ulterior în listă, acest lucru conducând la anularea zborului în cauză.

Pentru monitorizarea și evaluarea conformității operatorilor cu standardele internaționale de siguranță se folosesc diferite surse de informare; spre exemplu, auditurile de siguranță desfășurate de Organizația Aviației Civile Internaționale, informațiile furnizate de autoritățile competente din țările terțe, informațiile furnizate de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației în cadrul inspecțiilor și investigațiilor sale în Uniunea Europeană sau al misiunilor tehnice în afara Uniunii Europene, rezultatele verificărilor la rampă desfășurate la bordul aeronavelor sau la transportatorii aeriene din aeroporturile UE în cadrul Programului de evaluare a siguranței aeronavelor străine, conform cerințelor reglementărilor relevante ale UE și, în final, informații bine fundamentate privind accidente, care provin din rapoarte de investigare a accidentelor sau a incidentelor grave.

Doresc să menționez, de asemenea, că, în această fază, Comisia Europeană nu deține o listă cuprinzătoare a țărilor care au legislație similară, însă câteva state, și anume Republica Coreea, Bahrain și Regatul Arabiei Saudite, aplică aceleași restricții definite în lista europeană.

Pot confirma că Comisia este pregătită să colaboreze cu Parlamentul pentru a îmbunătăți această legislație privind lista neagră, care să asigure mult dorita siguranță în spațiul aerian.

**Christine De Veyrac, în numele Grupului PPE.** – (FR) Doamnă președintă, am fost raportoare pentru acest regulament în urmă cu cinci ani și mă bucur să văd că am instituit un mecanism care funcționează și care a fost chiar extins de-a lungul anilor. Raportul Comisiei privind aplicarea regulamentului referitor la lista neagră pare cuprinzător și oferă o temă interesantă de gândire. În special, susțin ideea unei liste negre internaționale, garanție unică a unui nivel global armonizat de siguranță a aeronavelor.

Cu toate acestea, doresc să adresez Comisiei câteva întrebări. În primul rând, aș dori să știu cum se exercită dreptul la apărare atunci când nu este interzis un singur transportator aerian, ci toți transportatorii aeriene dintr-un anumit stat. Există argumente pentru toți acești transportatori aeriene sau doar pentru autoritatea de aviație civilă din țara în cauză și, în această privință, cum se poate evita includerea pe lista neagră a anumitor transportatori aeriene care sunt siguri?

De asemenea, un alt aspect foarte important, după părerea mea, este monitorizarea avioanelor. Comisia monitorizează cu exactitate toate aeronavele unui transportator inclus pe acea listă sau a cărui licență a fost revocată, pentru a se asigura că aceste aeronave nu circulă din nou sub un nume diferit? În acest sens, a identificat Comisia state despre care se consideră că sunt folosite drept pavilion de complezență și că acceptă



transportatori aerieni interziși care, apoi, își schimbă numele și statul de înregistrare? Totodată, în cazul în care un transportator aerian se află pe lista neagră, deține Comisia informații privind modul în care agențiile de turism și vânzătorii de bilete au înștiințat și despăgubit călătorii sau le-au oferit alternative?

În final, înainte de a concluziona, am o întrebare în legătură cu un subiect specific: o serie de deputați din Parlamentul European au primit mesaje, care pot fi descrise drept insistente, în legătură cu Indonezia, țară ai cărei transportatori aerieni au fost interziși cu toții. Prin aceste mesaje ni se solicita să-i cerem Comisiei să scoată Indonezia de pe lista neagră. Consider că această presiune este inadecvată, deoarece rațiunile comerciale nu justifică periclitarea vieților pasagerilor. Aș dori să știu care este situația actuală în acea țară și dacă, având în vedere că se află de mai mulți ani pe lista neagră, Indonezia a luat măsuri pentru a remedia deficiențele de siguranță de care a fost acuzată.

**Saïd El Khadraoui**, în numele Grupului S&D. – (NL) Doamnă președintă, domnule comisar, doamnelor și domnilor, este, desigur, puțin cam ciudat că purtăm acum o dezbatere privind lista neagră, într-o perioadă în care întreaga aviație din Europa este în haos, însă înțeleg că mâine vom avea șansa de a purta o dezbatere actuală și urgentă, ceea ce vom și face de altfel.

Lista neagră în sine este un subiect important și putem spune că ea a fost un succes, grație, printre altele, entuziasmului doamnei de Veyrac, care a muncit din greu acum câțiva ani pentru a o pune în practică. Trebuie să construim și să învățăm din experiența pe care am câștigat-o. Există unele domenii în care mai sunt multe de făcut.

În primul rând, în ceea ce privește comunicarea cu pasagerii. Într-adevăr, pasagerii trebuie informați dacă rezervă locuri într-un avion aflat pe lista neagră, aflându-se de exemplu la o agenție de turism, însă se întâmplă frecvent ca pasagerii să se hotărască să ia un zbor intern doar când se află deja într-un anumit loc. Propun, deci, să vedem dacă ar fi posibil ca agențiile de turism și liniile aeriene care rezervă zboruri către țări cu linii aeriene sau aeronave nesigure să informeze automat pasagerii în legătură cu acest lucru, chiar dacă ele însele, desigur, nu se află pe lista neagră. Trebuie să ne gândim bine la acest aspect.

În altă ordine de idei, trebuie să ajutăm pasagerii să evite aeronavele, liniile aeriene și țările care au fost introduse pe lista neagră. În ceea ce privește asistența în vederea dezvoltării capacității acordată țărilor terțe și, cu siguranță, statelor sărace, Uniunea Europeană ar putea oferi mult mai mult ajutor și cunoștințe, pentru a se asigura că autoritățile de aviație dispun de capacitățile necesare pentru a rezolva problemele cu care se confruntă. Unul dintre aspectele menționate de doamna de Veyrac este, desigur, acela că populația este indusă în eroare. Sistemul nostru este într-adevăr unul ermetic? Suntem siguri că nu există nicio scăpare, astfel încât liniile aeriene dintr-o țară aflată pe lista neagră să poată de fapt opera prin intermediul altor țări sau insule? Am văzut câteva cazuri de acest gen.

Pentru a concluziona, cred că trebuie să lucrăm în direcția unei liste negre mondiale. Aș dori să știu ce eforturi ați depus împreună cu colegii dumneavoastră din alte țări, spre exemplu la nivelul OACI, pentru a transforma această listă într-o realitate.

**Gesine Meissner**, în numele Grupului ALDE. – (DE) Doamnă președintă, în acest moment spațiul nostru aerian se află în impas. Știm acest lucru, s-a menționat deja. În curând vom discuta despre cum putem remedia această situație. De fapt ar trebui să ne temem, mai ales în ceea ce privește aspectele economice, că liniile aeriene se vor confrunta în curând cu probleme și mai mari. Desigur, acest lucru nu trebuie să influențeze siguranța.

Discuția se referă la siguranța aviatică pentru pasagerii europeni. Pentru noi, europenii, este o mare realizare faptul că cetățenii pot circula liber iar consumatorii pot decide liber cum doresc să călătorească, la ce transportatori aerieni să rezerve zboruri și la care nu. Cu siguranță, pentru a putea lua decizii în mod liber, trebuie să primim și informațiile relevante.

Acum tocmai am aflat că această listă neagră există încă din 2006 și că, în principiu, cetățenii trebuie informați dacă pot ajunge în siguranță sau nu. Din punctul meu de vedere, problema se referă – după cum tocmai au spus dna De Veyrac și dl El Khadraoui – la locurile în care sistemul prezintă de fapt scăpări și dacă cetățenii primesc întotdeauna toate informațiile privind siguranța de care au nevoie. Pur și simplu vrem ca toți cetățenii care zboară în Europa să fie transportați în siguranță și să ajungă în siguranță.

În final, un alt element ce joacă un rol din punctul de vedere al siguranței este să știm dacă o linie aeriană este puternică din punct de vedere financiar. Liniile aeriene trebuie să apeleze în mod normal la autoritățile lor naționale, pentru a se asigura că li se permite într-adevăr să zboare în spațiul aerian european, iar acest proces

nu se rezumă doar la a verifica dacă ele își respectă într-adevăr toate obligațiile de siguranță, dacă desfășoară toate controalele necesare și dacă sunt capabile să transporte cetățenii în siguranță, ci și la a verifica dacă sunt suficient de puternice din punct de vedere financiar pentru a se menține în sectorul transporturilor pe termen lung. După câte știu, nu a existat până acum o linie aeriană europeană pe o listă neagră. În pofida acestui lucru, chiar anul trecut s-a produs incidentul cu SkyEurope. Mai mulți cetățeni europeni își rezervaseră bilete la o linie aeriană europeană, însă nu aveau idee că această companie se afla în pragul falimentului. Au urcat în avion și au fost abandonați, neavând nicio informație care să-i protejeze.

Deși Comisia a spus că deține informațiile și că le publică, că există o obligație de a le publica, această situație mă face să mă întreb de ce, spre exemplu, aceste lucruri nu s-au știut. Există într-adevăr o garanție că sunt întotdeauna furnizate toate informațiile necesare, pe care trebuie să le cunoască pasagerii? Aș dori să primesc un răspuns la această întrebare în cadrul dezbaterii.

**Eva Lichtenberger**, în numele Grupului Verts/ALE. – (DE) Doamnă președintă, domnule comisar, Parlamentul a dat dovadă de inițiativă în elaborarea acestei liste negre. Aceasta a fost realizată în mod responsabil, ceea ce înseamnă că asigură un nivel maxim de siguranță pentru consumatori. Totuși, să nu uităm că trebuie să verificăm dacă ea a funcționat suficient de bine în situația actuală.

Prima întrebare pe care aș dori s-o adresez în această privință este următoarea. Pot fi accesate informații pe internet, însă lucrurile nu sunt întotdeauna simple în cazul diferitelor linii aeriene. Eu însămi am încercat. De exemplu, nu puteți afla imediat informații despre zborurile de legătură care vă impun să aterizați într-un stat terț. Iată, deci, că avem o problemă.

A doua întrebare deschisă care mă preocupă: ce experiențe s-au înregistrat în domeniul închirierilor în sistem wet lease? Există preocupări grave privind acest sistem, deoarece el ar putea deveni un tertip pentru companiile cu o reputație nu foarte bună. Au existat evoluții pozitive sau negative în această privință?

În al treilea rând, iar acesta este un aspect foarte important: acest mod de reglementare a companiilor prin lista neagră a avut un efect preventiv asupra liniilor aeriene, astfel încât ele, mai ales cele din afara Europei, au respectat mai îndeaproape reglementările de siguranță? Cum funcționează autorizarea selectivă a câtorva aeronave care aparțin anumitor linii aeriene, dacă le permitem să folosească doar anumite aeronave pentru a sosi în Europa?

**Ryszard Czarnecki**, în numele Grupului ECR. – (PL) Doamnă președintă, dle Piebalgs, sper, însă nu sunt deloc sigur, că efectele erupției vulcanice din Islanda nu vor avea repercusiuni asupra pasagerilor europeni, dacă vorbim despre prețurile biletelor. Într-adevăr, aveți dreptate că aceste întreruperi în transportul aerian vor fi probabil compensate prin prețuri mai mari ale biletelor. Acest lucru trebuie spus, în apărarea intereselor consumatorului european. Parlamentul European discută din nou despre acest subiect. Aceasta arată câtă importanță acordăm acestei probleme. Am vorbit despre acest subiect acum câteva luni. Mulți dintre dumneavoastră ați luat cuvântul și atunci și îmi amintesc de legislatura anterioară, când, din nou, am abordat foarte deschis acest subiect. După tot ceea ce s-a spus, doresc să exprim o părere personală. Un jurnalist de la cel mai influent ziar din Polonia m-a întrebat: „Ce se face în Parlamentul European? La urma urmei, e un subiect atât de neimportant.” Doar acum a început mass-media să-și dea seama că această chestiune este foarte importantă, este o chestiune de securitate și este absolut fundamentală din punctul de vedere al intereselor cetățenilor, contribuabililor, alegătorilor și consumatorilor europeni.

Nu este normal să știm cum arată lista neagră din Uniunea Europeană, dar să nu știm cum arată ea în afara Uniunii Europene. Aceasta este o situație complet schizofrenică.

Să trecem acum la problema finală și foarte importantă: pasagerii europeni trebuie să nu plătească în plus pentru securitate. La urma urmei, aceasta este responsabilitatea statelor și a guvernelor.

**Mathieu Grosch** (PPE). – (DE) Doamnă președintă, domnule comisar, din această perspectivă, lista neagră a fost o realizare interesantă a acestui Parlament sub conducerea dnei de Veyrac și a colegilor săi din legislatura anterioară.

Lista neagră poate afecta companiile, statele sau aeronavele și cred că, în acest sens, Comisia trebuie să ofere răspunsuri oarecum mai detaliate la întrebările ce au fost adresate, mai ales în ceea ce privește măsura în care companiile au un cuvânt de spus în procesele decizionale din diferite țări și de ce se desfășoară această procedură în legătură cu aeronavele individuale.

Evoluția ulterioară este, de asemenea, foarte importantă pentru noi. Am explicat deja în cadrul dezbaterii de acum câțiva ani că, pentru noi, este important ca Comisia să îmbunătățească urmărirea acestor acte și măsuri

prin comunicări, cel puțin adresate Parlamentului. Acest lucru se întâmplă deoarece există anumite întrebări care rămân deschise pentru noi în ceea ce privește monitorizarea liniilor aeriene, precum și problema aeronavelor care ar putea zbura, dintr-o dată, sub un nume diferit și având în vedere că, astăzi, este nevoie de un anumit nivel de transparență pentru acele decizii care ar putea fi luate în ultimul moment.

Acestea fiind spuse, ajung la un aspect care este extrem de important pentru mine: informarea. Per ansamblu, considerăm, și cred că acest lucru este valabil la nivelul tuturor grupurilor, că cetățenii și pasagerii au dreptul și, prin urmare, companiile au obligația de a-i informa în mod sistematic că informațiile privind lista neagră pot fi obținute fără probleme de la aeroporturi, dar și de la agențiile de turism și că, mai ales în cazul zborurilor către anumite țări deja cunoscute pentru probleme în ziua de astăzi, agențiile de turism semnalează ce companii sunt problematice la repetarea rezervării.

Pentru noi, obiectivul este ca această măsură, care deja a îmbunătățit siguranța în mod esențial, să nu se limiteze doar la Europa și pasagerii europeni, ci să fie adoptată la nivel mondial.

**Fiona Hall (ALDE).** – Doamnă președintă, aș dori să aduc în discuție un aspect legat îndeaproape de siguranța aviației și care subliniază necesitatea de a eficientiza funcționarea listei negre a UE.

În decembrie 2008, Consiliul a adoptat în final Codul de conduită al UE privind exporturile de arme. Acest cod guvernează exportul de tehnologie și echipamente militare din UE. Cu toate acestea, există pericolul ca acest cod să nu fie respectat de toate statele membre UE care exportă arme și încă să se furnizeze arme europene în zonele de conflict.

Pentru reducerea furnizărilor ilegale de arme există o măsură care s-a dovedit a fi deosebit de eficace, și anume lista neagră de aviație a UE. Un studiu suedez din anul 2008 a arătat că operatorii aerieni care transportă mărfuri, implicați în exporturile de arme către zonele conflictuale, sunt aceiași operatori care încalcă de regulă standardele privind siguranța aeriană.

Poate că nu ar fi surprinzător să ne dăm seama că operatorii frauduloși, care abordează conceptul de siguranță în mod neglijent, sunt aceiași operatori frauduloși în ceea ce privește mărfurile pe care le transportă. Consecința fericită a acestei legături este aceea că măsurile pentru asigurarea unui control strict al aeronavelor, măsuri ce au ca scop protejarea cetățenilor europeni, contribuie și la protejarea cetățenilor altor continente, mai ales ai Africii, împotriva distrugerilor care au loc atunci când conflictele sunt alimentate de volumul mare disponibil de armament ușor și arme de mic calibru.

Prin urmare, doresc să-i cer comisarului Piebalgs, în calitate de comisar pentru dezvoltare, să contribuie personal la eforturile Comisiei în vederea asigurării punerii în aplicare în mod eficace și sistematic a listelor negre.

**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.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Doamnă președintă, doresc să formulez un comentariu general și apoi să adresez două sau trei întrebări, în funcție de cât timp îmi acordați. Comentariul general este următorul. Consider că este absolut ridicol faptul că, în situația actuală, nouă, Grupului Alianței Progresiste a Socialiștilor și Democraților din Parlamentul European, ni s-au acordat în total nouă minute, în trei rapoarte privind siguranța aeriană. Desigur, există sesiunea specială de mâine, însă cred că a sosit momentul ca Parlamentul să acorde mai multă atenție lucrurilor care chiar afectează populația și, poate, să reducă oarecum dezbaterile a căror valoare a fost mărită în mod artificial.

În ceea ce privește întrebările, domnule comisar, cea mai importantă pentru mine este: care este situația în ceea ce privește zborurile în sistem de partajare de cod („code-share”), aceste aeronave care sunt operate de o linie aeriană europeană, dar care pot fi apoi preluate de o altă linie aeriană, chiar de una aflată pe lista neagră? Ce măsuri se iau pentru a informa cetățenii care au nevoie să călătorească cu avionul? Aceasta este pentru mine o problemă arzătoare și mă aștept să-mi răspundeți. Rămân la această unică întrebare.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Doamnă președintă, pentru că am discutat despre siguranța aviației iar poimăine vom discuta și vom vota asupra Agenției Europene de Siguranță a Aviației, doresc să vă supun atenției un alt aspect problematic.

Persoanele care participă la sporturi aviatice în Austria și în alte state membre ale UE se confruntă cu faptul că seturile de reguli pentru astfel de sporturi, extrem de importante, sunt disponibile doar în limba engleză. În multe situații, sportivii în cauză vorbesc excelent limba engleză; cu toate acestea, nu este atât de ușor să înțelegi în altă limbă un subiect care este deja complex prin natura sa și care are un jargon specific. Prin urmare, statele membre încearcă să obțină opinii ale experților UE. Din punctul meu de vedere, s-ar putea evita aceste pierderi de timp și de efort dacă regulile ar fi disponibile în limbile adecvate. Încerc ca regulile esențiale pentru persoanele care participă la sporturile aviatice să fie disponibile și în limbile germană și franceză, adică în cele mai răspândite două limbi de lucru.

**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 internaționale, 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.

**Andris Piebalgs, membru al Comisiei.** – Doamnă președintă, doresc să vă mulțumesc pentru întrebări. S-a demonstrat cu siguranță că acest Parlament susține cu tărie abordarea listei negre. Vă pot promite, în numele vicepreședintelui Kallas, că vom îmbunătăți comunicarea cu Parlamentul în aceste privințe.

De asemenea, vă pot promite că toate întrebările adresate vor fi transmise mai departe pentru a primi un răspuns scris, deoarece nu aș reuși să răspund la întrebări în intervalul rămas, de un minut și jumătate. Prin urmare, mă voi referi doar la câteva dintre ele, însă nu fiindcă n-aș putea răspunde la toate întrebările adresate.

În primul rând, aspectele internaționale: Comisia depune toate eforturile pentru a consolida cooperarea internațională cu statele terțe, încurajând statele să se alăture evaluării de siguranță a unui program străin privind aeronavele, care cuprinde toate cele 40 de țări ale Europei, dar și prin proiecte de asistență tehnică pentru respectarea standardelor internaționale.

De asemenea, lucrăm foarte mult cu OACI. Am participat la Conferința la nivel înalt pe probleme de siguranță organizată de OACI la sfârșitul lunii martie în Montreal și, de asemenea, negociem în prezent un Memoriu de cooperare, care să ne permită dezvoltarea cooperării cu OACI. Aveți dreptate; avem nevoie de o abordare globală a acestei probleme, însă nu trebuie să subestimăm rezultatele pe care le are lista neagră asupra altor țări.

Vă voi oferi în acest sens exemplul Indoneziei, care mi-a fost prezentat. Indonezia a depus mari eforturi pentru a-și moderniza sistemul de aviație, inclusiv legislația, organizarea autorității și, astfel, procedurile de certificare, supervizarea liniilor aeriene din această țară. Până în prezent, a demonstrat că a obținut îmbunătățiri semnificative în cazul a patru transportatori aerieni: Garuda, Airfast, Mandala și Premier. Acest lucru s-a realizat cu ajutorul Comisiei, dar și al statelor membre UE și al industriei. Acest proces necesită resurse adecvate, însă Comisia cooperează îndeaproape cu aceste autorități și cu transportatorii din țară, pentru a permite și alte evoluții pozitive. Abordarea noastră încurajează pe deplin țările să-și modifice abordarea în ceea ce privește siguranța aviației, iar acesta este doar un exemplu.

Voi încheia cu o problemă deosebit de importantă care a fost ridicată, aceea a informării consumatorilor. Le solicităm agențiilor de turism să informeze pasagerii verbal și/sau în scris la momentul rezervării. De asemenea, de multe ori, agențiile de turism le cer pasagerilor care sunt de acord să călătorească cu un transportator interzis să renunțe la orice drepturi de a solicita despăgubiri ulterioare, însă voi răspunde cu mare plăcere la toate aceste întrebări și în scris, deoarece observ că abuzez de bunăvoința dumneavoastră, doamnă președintă.

**Președinta.** – Dezbateră a fost închisă.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Doamnă președintă, doresc să iau cuvântul în conformitate cu articolul 173 din Regulamentul de procedură, din cauza unui incident care a avut loc aici în urmă cu câteva minute, în timpul punctului de pe ordinea de zi care constă în intervențiile de un minut. Atunci când ați strigat numele lui Hans-Peter Martin, în timp ce dumnealui se afla de fapt aici, a trecut chiar pe lângă noi. Ca răspuns la întrebarea noastră glumească dacă a dormit în timpul propriului său discurs, dl Martin a făcut drepti, a pocnit din călcâie și ne-a oferit salutul lui Hitler.

Doamnă președintă, acest lucru este inacceptabil; este o încălcare gravă a uzanțelor Parlamentului în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul de procedură și, prin urmare, vă rog să faceți un apel la ordine împotriva acestui comportament inadecvat și inacceptabil. Doresc să vă rog să verificați dacă, în acest sens, acest comportament poate fi documentat în scris. Așa ceva este inacceptabil. Chiar dacă această provocare s-a dorit a fi amuzantă, glumele de acest gen nu au ce căuta în Parlament.

**Președinta.** - Vă mulțumesc pentru că ați adus acest aspect în atenția noastră. Vom analiza situația în mod corespunzător și vom vedea ce s-a întâmplat.

#### **Declarații scrise (articolul 149 din Regulamentul de procedură)**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), în scris.** – (PL) Doamnă președintă, în legătură cu întrebările adresate de dl Simpson, doresc să-i cer Comisiei să explice ce planuri și principii proaspete are în legătură cu asigurarea siguranței pasagerilor din statele membre UE care circulă cu linii aeriene ce efectuează zboruri interne în spații aeriene care nu sunt supuse jurisdicției Uniunii Europene și care încalcă frecvent reglementările, punând astfel în pericol pasagerii. Sugerez ca Comisia, prin eforturile Înalțului Reprezentant, să dezvolte un acord internațional în această privință, care ar fi o garanție a securității noastre comune. De asemenea, aș dori ca lista neagră să pună la dispoziție informații precise privind transportatorul aerian, care să conțină date și statistici cuprinzătoare și aș arăta riscurile la care sunt expuși pasagerii, atât în ceea ce privește securitatea, cât și confortul.

**Artur Zasada (PPE), în scris.** – (PL) Discuția de astăzi este în mod indubitabil una crucială pentru siguranța pasagerilor care călătoresc cu avionul în Uniunea Europeană. Mă bucur că statele membre UE respectă standardele OACI în ceea ce privește principiile și tehnicile traficului aerian internațional. Totuși, este evident că transportul aerian nu este restricționat exclusiv la spațiul aerian al Uniunii Europene. Apare, deci, o întrebare: cum putem asigura siguranța cetățenilor UE în afara teritoriului UE? Din punctul meu de vedere, Comisia Europeană ar trebui să stimuleze țările care nu aparțin Comunității să colaboreze în vederea creării unei liste negre pe baza standardelor UE sau, de asemenea, ar trebui să joace un rol esențial în crearea unei liste negre globale. În plus, doresc să atrag atenția asupra unei posibile probleme: atunci când Comisia monitorizează un transportator aerian aflat pe lista neagră, monitorizează în detaliu și întreaga flotă care aparține transportatorului? Pentru că se poate întâmpla ca un avion să nu fie folosit de un transportator aerian aflat pe lista neagră, ci, de exemplu, de o altă companie, sub o altă aparență, care utilizează aeronave individuale.

## **18. Tarifele de securitate aviatică (dezbateri)**

**Președinta.** – Următorul punct pe ordinea de zi îl reprezintă raportul elaborat de dl Leichtfried, în numele Comisiei pentru transport și turism, referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind tarifele de securitate aviatică (COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)) (A7-0035/2010).

**Jörg Leichtfried, raportor.** – (DE) Doamnă președintă, în prezent, în domeniul securității aviatice europene și al tarifelor de securitate aviatică, ne confruntăm cu o situație în care toată lumea face ce dorește. Nimeni nu face ceea ce trebuie. Totuși, va trebui să plătim pentru acest lucru. Nu trebuie să asistăm în mod pasiv la această situație, iar acest raport intenționează să schimbe starea de fapt. Ce va schimba mai exact și ce intenționează să schimbe?

Aș dori să spun, mai întâi, că aproape din toate punctele de vedere există percepția unanimă că raportul ar putea asigura o transparență sporită. Doresc să-i mulțumesc colegului meu pentru aceasta. Transparența înseamnă că, pe de o parte, liniile aeriene vor putea obține în viitor informații care să le permită să înțeleagă ce tarife de securitate le vor aplica aeroporturile, pentru ce sunt aceste tarife, dacă sunt prea ridicate, ceea ce încă se întâmplă în prezent și, ca etapă următoare, pasagerii vor putea, desigur, să înțeleagă ce vor liniile aeriene de la ei. Și în această privință am bănuiala că transparența liniilor aeriene este, uneori, restricționată în mod intenționat, chiar și atunci când, după cum susțin acestea, depun mari eforturi pentru a fi transparente.

Un aspect foarte important în acest sens este faptul că, la nivel european, există mai multe sisteme diferite pentru finanțarea facilităților de securitate. Există state care le-au finanțat pur și simplu prin impozitare. Există state în care plătește doar utilizatorul final și există altele care au un sistem combinat.

Intenția noastră a fost aceea de a ne asigura că aceste sisteme pot fi păstrate. Nu dorim să impunem niciunui stat membru UE în ce mod să-și finanțeze tarifele de securitate; dorim doar să ne asigurăm că orice persoană care plătește știe pentru ce a plătit de fapt.

Există sau au existat diferite idei cu privire la ce aeroporturi trebuie incluse și am decis că aceasta este o problemă de securitate. Nu este vorba despre câștiguri sau despre profituri, ci despre securitate. Prin urmare, am decis că trebuie incluse toate aeroporturile operate în scop comercial și cred că a fost decizia corectă.

În final, am ajuns la un punct asupra căruia există o mare unanimitate aici în plen, și anume punctul conform căruia trebuie să facem diferența între tarifele pentru facilitățile de securitate, măsurile de securitate incluse în regulamentele UE și tarifele pentru măsurile de securitate care depășesc acest limite, adică măsurile „mai stringente”.

Spunem că tot ceea ce se încadrează în contextul UE va rămâne așa cum este; fiecare stat membru al Uniunii poate face ceea ce consideră de cuviință. Dacă, însă, se iau măsuri de securitate care depășesc aceste limite, acele state membre vor trebui să finanțeze singure aceste măsuri. Pe de o parte, aceasta ar trebui să asigure o abordare precaută, în sensul că măsurile de securitate nu se vor lua imediat, fără a se analiza necesitatea lor reală și, de asemenea, că se va lua în calcul ce înseamnă aceste măsuri pentru pasageri, pentru liniile aeriene și aeroporturi.

Pe de altă parte, trebuie să ne asigurăm că în această privință vom aplica principiul conform căruia securitatea este și o obligație publică. Atacurile asupra liniilor aeriene nu sunt direcționate de regulă împotriva liniilor aeriene, ci împotriva statelor din care provin acestea și, prin urmare, considerăm că, în principiu, securitatea este o obligație publică și, deci, trebuie finanțată tot la nivel public.

Aș dori să spun pe scurt ceva despre amendamente, care au ajuns la un număr incredibil de mare: trei. Cred că toate amendamentele sunt foarte bine justificate și fundamentate. Aș dori să spun, mai ales în legătură cu cele două amendamente ale Grupului Verzilor/Aliața Liberă Europeană, că ele merită sprijinite, nu fiindcă dna Lichtenberger este așezată lângă mine, ci deoarece conțin cerințe sociale pentru angajații aeroporturilor. Cred că acest lucru este foarte important, mai ales atunci când liniile aeriene și aeroporturile sunt supuse presiunilor.

**Andris Piebalgs, membru al Comisiei.** – Doamnă președintă, propunerea de directivă privind tarifele de securitate aviatică este rezultatul dezbaterii privind finanțarea securității aviatice, care se desfășoară încă din 2001. Aceasta a fost declanșată de costurile sporite de securitate observate după atacurile teroriste din 11 septembrie 2001 și de crearea cadrului de reglementare al UE pentru securitatea aviatică.

Prin propunerea sa legislativă, Comisia intenționează să creeze un cadru transparent, fără discriminări, pentru perceperea tarifelor de securitate aviatică în Europa. Totodată, Comisia consideră că tarifele de securitate aviatică trebuie stabilite în urma consultărilor cu utilizatorii aeroporturilor, în funcție de costuri. Doresc să-l felicit pe dl Leichtfried pentru activitatea fantastică desfășurată în cadrul acestui raport și, de asemenea, să le mulțumesc membrilor comisiei TRAN, care au contribuit la acest raport.

Consider că acest raport merge exact în direcția obiectivelor vizate de Comisie și salut sprijinul pe care îl acordă propunerii Comisiei în aceste privințe.

Aș dori doar să subliniez două aspecte specifice, abordate în raport. În primul rând, raportul introduce un element complet nou, și anume chestiunea importantă și, uneori, foarte controversată a cui plătește pentru securitatea aviatică. Ei bine, propunerile Comisiei nu au abordat această problemă, iar motivul este că aproape toate statele membre insistă că nu sunt în măsură să-și asume angajamente în această privință, deși recunosc că ar trebui permisă finanțarea publică a securității aviatice.

Din punctul nostru de vedere, statele membre individuale trebuie lăsate să aleagă, aplicându-se, astfel, principiul subsidiarității.

Având în vedere toate acestea și ținând cont de poziția evidențiată în raportul ce urmează a fi adoptat, Comisia ar dori să observe că amendamentul 32, care ar obliga statele membre să finanțeze măsuri mai stringente, va da naștere unor discuții intense cu Consiliul privind această directivă propusă. Cu toate acestea, am încredere că raportorul știa toate aceste lucruri și se aștepta la această luptă cu Consiliul.

Cea de-a doua problemă este mai mult una de clarificare și se referă la evaluarea de impact ce urmează a se desfășura înaintea luării oricărei măsuri suplimentare de securitate aviatică în baza regulamentului cadru. Cu siguranță, este o măsură pe deplin justificată, însă aș dori să știți că există deja câteva mecanisme și nu ar trebui să ne supraaglomerăm.

În primul rând, există Grupul consultativ al părților interesate de securitatea aeronautică, format din reprezentanți ai industriei transporturilor, printre alții, și care este implicat pe deplin în conceperea tuturor măsurilor propuse privind securitatea aviatică.

În al doilea rând, procedura de reglementare cu control asigură Parlamentul că își poate exercita dreptul de veto, dacă consideră că este cazul.

Vă mulțumesc foarte mult pentru acest raport excelent. Suntem foarte interesați să lucrăm cu raportorul și cu Parlamentul și să progresăm în această privință.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Doamnă președintă, îmi pare rău că trebuie să aglomerez sesiunea plenară, însă, în conformitate cu articolul 151 din Regulamentul de procedură, mă văd nevoit să fac o observație personală. Numele meu a fost menționat adineauri. Acest lucru este normal dacă locuiești în Austria. Există în această țară un grup care, conform standardelor internaționale, este clasificat de extrema dreaptă. Există lideri de partide care fac anumite gesturi în aer fără a se gândi deloc la ele. Aceste persoane nu suportă să fie învinse în alegerile democratice și apoi refuză orice formă de strângere de mână sau de contact. Dacă le faci cu mâna, ei văd un singur lucru: ceea ce cunosc cu adevărat, salutul lui Hitler.

Desigur, aceste probleme nu fac altceva decât să arate că țara mea nu a reușit să se împace cu trecutul, că în curând nu ne vom mai confrunta numai cu un partid de extremă dreapta, reprezentat aici, ci cu două. Doresc să subliniez încă o dată: noi suntem democrații. Deputații de extremă dreapta sunt cei de acolo. Mă bucur că aparțin unui grup politic care a reușit să aducă o contribuție decisivă la faptul că nu mai avem un grup de extremă dreapta în acest Parlament și, sperăm, nu vom mai avea niciodată. Răspunsul constă, deci, într-o democrație accentuată, în renunțarea la politica de extremă dreapta, la ostilitatea împotriva populației și la disprețul cinic arătat cetățenilor. Aceștia sunt cei care au spus deja că trebuie să apelez la un psihiatru, fiindcă n-au putut suporta să piardă alegerile într-un mod democratic.

**Președinta.** – Întrebările în cadrul procedurii „cartonașului albastru”, privind o observație personală în temeiul articolului 151, nu sunt permise. Prin urmare, solicitarea dumneavoastră de a lua cuvântul în această privință nu poate fi acceptată.

**Zoltán Balczó (NI).** – (HU) Aceasta este o întrebare în cadrul procedurii „cartonașului albastru”, adresată vorbitorului anterior. Aș dori o jumătate de minut pentru a adresa o întrebare.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – Doamnă președintă, această intervenție, complet acceptabilă de altfel, perturbă dezbaterile privind un subiect bine definit. Aș sugera să introduceți astfel de discuții între rapoarte.

**Președinta.** – Vă mulțumesc. Vom continua acum cu dezbaterile. Am permis explicația personală fiindcă solicitarea anterioară de respectare a Regulamentului se referea direct la dl Martin. Acum vom continua dezbaterile și-i vom acorda întreaga noastră atenție.

**Artur Zasada, în numele Grupului PPE.** – (PL) Doamnă președintă, pentru început doresc să-i mulțumesc raportorului, dl Leichtfried, pentru un raport splendid și pentru cooperarea excelentă la elaborarea acestui document.

A trebuit să răspundem la patru întrebări, dar, mai întâi, a trebuit să definim sarcina, și anume protecția intereselor pasagerilor liniilor aeriene. Aceasta a fost cea mai importantă parte a activității noastre. Totuși, cele patru întrebări pe care ni le-am adresat se rezumau la rezolvarea unei întrebări privind transparența, sau căror grupuri li se poate permite să participe la procedură. Era vorba despre sfera de aplicare a directivei sau despre aeroporturile în care se poate aplica această directivă. A existat o întrebare foarte importantă, în

legătură cu finanțarea, la care Comisia nu a putut răspunde. Totuși, împreună cu dl Leichtfried, am reușit să găsim o soluție și îi mulțumesc în mod deosebit pentru acest lucru. Mă refer la măsurile mai stringente, care trebuie finanțate de către statele membre.

O altă problemă se referea la competența autorității independente de supraveghere de a stabili tarifele pentru securitatea traficului aerian. Pe parcursul activității noastre, am elaborat o poziție comună, pe care o consider foarte ambițioasă. Astăzi, aceasta reprezintă o provocare pentru Consiliu și Comisie. Cred că noi, în calitate de pasagerii liniilor aeriene și spre deosebire de pasagerii navelor, mașinilor și căilor ferate, nu ar trebui să plătim pentru acest tip de securitate. Acesta este un gest față de Consiliu, este o poziție de compromis și mă aștept astăzi la o poziție la fel de ambițioasă și din partea Consiliului.

**Saïd El Khadraoui**, în numele Grupului S&D. – (NL) Doamnă președintă, doamnelor și domnilor, domnule comisar, pentru început, doresc să-i mulțumesc raportorului pentru activitatea sa excelentă, unii ar spune chiar fantastică. Vă mulțumesc, așadar și le mulțumesc tuturor celor care au contribuit la acest raport.

Aș dori să vă reamintesc că problema finanțării nu este una nouă. La acest dosar se lucrează chiar din momentul în care am adoptat un regulament european privind aplicarea măsurilor de securitate la nivel european, în urma atacurilor din 11 septembrie 2001. Chiar de la început, Parlamentul European a subliniat în mod constant faptul că problema finanțării este una serioasă care impune o soluție europeană. Totuși, Consiliul a împiedicat în permanență acest lucru. În urma acestei dezbateri, trebuie să-i solicităm din nou Consiliului să-și onoreze acordurile încheiate cu noi în trecut, mai ales cel care ne-ar permite să elaborăm o propunere separată în această privință și să se angajeze să coopereze cu noi pentru a găsi o soluție.

Evident, trebuie să ținem cont de câteva aspecte. Primul și cel mai esențial este transparența. În acest moment, nu spunem cu exactitate cine ar trebui să suporte cheltuielile în fiecare stat membru UE. Totuși, un lucru pe care *chiar* dorim să-l facem este organizarea unei consultări în această privință, pentru a ajunge la acorduri și a le respecta ulterior. Cu alte cuvinte, dorim ca veniturile generate de tarifele de securitate să fie folosite pentru finanțarea măsurilor de securitate, și nu, spre exemplu, pentru diferite tipuri de parcări. Acest lucru este esențial și, desigur, trebuie să acționăm rapid în această privință.

Un al doilea aspect important este acela că trebuie să facem diferența între măsurile de securitate pe care le-am convenit în mod colectiv, la nivel european și alte măsuri suplimentare, luate în mod individual de către statele membre. În ceea ce privește primul aspect, regulile de transparență sunt clare și trebuie aplicate. În ceea ce privește al doilea aspect, trebuie să evidențiem faptul că responsabilitatea financiară aparține statelor membre, iar acestea sunt cele care trebuie să suporte cheltuielile pentru măsurile suplimentare de securitate. Coordonarea măsurilor de securitate la nivel european ar reprezenta un bonus, iar dacă statele membre decid de unele singure să introducă scanări corporale sau alte mecanisme, ele vor trebui să suporte consecințele financiare ale acestui fapt.

**Gesine Meissner**, în numele Grupului ALDE. – (DE) Doamnă președintă, în primul rând aș dori să-i mulțumesc raportorului, dl Leichtfried, și în numele dnei Hennis-Plasschaert. Dumneaei nu poate fi prezentă astăzi. A aranjat totul împreună cu dumneavoastră și a fost foarte mulțumită.

Putem spune că un alt lucru care arată cât de bun este raportul este faptul că în Comisie rezultatul votului a fost aproape unanim. La fel ca întrebarea cu solicitare de răspuns oral care tocmai a fost adresată, aceasta este o chestiune de protecție a consumatorilor, dar și de securitate aviatică. Dorim să existe securitate, însă vrem și ca consumatorii să știe cât plătesc și pentru ce anume. S-a arătat deja că sistemele din diferitele state membre sunt foarte deosebite și nu dorim să schimbăm acest lucru. Nu vrem să impunem nimic. Vrem, însă, să existe transparență în ceea ce privește stabilirea costurilor și proporția ce trebuie suportată de consumator. În prezent, acest lucru nu se întâmplă întotdeauna. Aceasta înseamnă că dorim să știm a câta parte din prețul biletului chiar contează pentru securitate, pentru că, momentan, doar o parte din prețul biletului acoperă cheltuieli de securitate. Apoi, dorim de asemenea o garanție că suma achitată pentru securitate este folosită într-adevăr pentru securitate și că nimeni nu profită de pe urma ei. Cred că abordarea pe care am elaborat-o în această privință este una complet logică.

Există discrepanțe puternice între ceea ce ar dori Parlamentul și ceea ce cred statele membre că este bine, de aici și întrebarea cine va plăti pentru măsurile suplimentare de securitate care depășesc ceea ce dorește Europa pentru pasagerii săi. Am spus deja că statele membre ar trebui să facă acest lucru. Este o chestiune de securitate națională care trebuie să preocupe și statele naționale. Desigur, statele nu vor să plătească pentru ea. După cum s-a observat deja, în ceea ce privește întrebarea dacă vrem sau nu scanare corporală, va trebui, fără îndoială, să ne gândim dacă vrem ca acest mecanism să fie pus în aplicare în întreaga Europă sau nu și cine va suporta cheltuielile. Desigur, va trebui să ne întrebăm și dacă acestea chiar asigură o securitate sporită.



Astfel, tarifele de securitate aviatică de acest tip trebuie administrate în mod transparent.

*(Președinta l-a întrerupt pe vorbitor)*

**Anna Rosbach**, în numele Grupului EFD. – (DA) Doamnă președintă, a fost odată ca niciodată un aeroport în care ne cumpăram biletele de avion, depuneam bagajele, arătam pașapoartele și decolam sau aterizam. Astăzi, aeroporturile sunt mai degrabă mici orașe, care oferă tot felul de facilități, însă măsurile de securitate le-au transformat într-un fel de Fort Knox, iar lucrurile evoluează într-o singură direcție: către tot mai multe măsuri de acest gen.

Desigur, în trecut s-au prăbușit avioane și, din păcate, încă se prăbușesc. Din acest motiv, este important ca aceleași reguli să se aplice și în interiorul și în exteriorul UE. În acest context, UE este prea mică pentru a fi o insulă izolată. Acesta este un domeniu în care putem observa beneficiile unor reguli identice, transparente, pentru aeronavele din fiecare țară. Acest lucru este valabil și în cazul tarifulor. Toată lumea, atât pasagerii, cât și liniile aeriene, trebuie să știe cu claritate ce acoperă un tarif de securitate aviatică. Nimeni nu trebuie să se simtă pierdut într-o junglă de taxe și tarife neclare. Pasagerii trebuie să știe exact ce anume acoperă tariful și nu ar trebui să plătească tarife naționale speciale sau taxe suplimentare pentru liniile aeriene. Susțin cu convingere raportul Comisiei pentru transport și turism...

*(Președinta l-a întrerupt pe vorbitor)*

**Mathieu Grosch (PPE)**. – (DE) Doamnă președintă, domnule comisar, în primul rând aș dori să-i mulțumesc raportorului, dar și celorlalte grupuri, pentru activitatea depusă. În cadrul Comisiei pentru transport și turism am avut o discuție interesantă. Consider, însă, că am făcut deja multe compromisuri cu Consiliul, care nu s-a arătat foarte dispus să facă acest compromis, așa cum a procedat și în trecut. Atunci când vorbim despre punerea în aplicare, discuția o ia în această direcție. Parlamentul trebuie să conteze pe sprijinul Comisiei pentru ideea că tarifele de securitate se vor aplica tuturor aeroporturilor. Nu trebuie să repetăm ceea ce am făcut deja în alte domenii, indiferent că este vorba despre serviciile de handling la sol sau despre tarifele aviatice, adică să permitem ca excepțiile să afecteze două sau cinci milioane de pasageri.

A doua problemă, care este și mai importantă pentru mine, este să putem asigura transparența pentru pasageri – cine cât plătește pentru ce anume –, iar aceasta este, fără îndoială, o obligație a aeroporturilor, dar și a liniilor aeriene. Din punctul meu de vedere, acesta este un considerent destul de important.

Ajung astfel la cel de-al treilea aspect, plata, un domeniu în care vor exista întotdeauna discrepanțe, cu siguranță. În ceea ce privește finanțarea, personal consider că securitatea publică trebuie plătită din fonduri publice. Deja facem compromisuri lăsând unele lucruri în seama așa-zisei subsidiarități. Acesta este un truc care funcționează mereu în Parlament, dar și în colaborarea cu Comisia: dacă nu putem ajunge la o soluție cu Consiliul, declarăm că este o chestiune de subsidiaritate. Personal, acest lucru nu mă încântă prea mult, dar aceasta este situația. Prin urmare, cred că, cel puțin, ar trebui să respectăm ceea ce am spus aici, și anume că măsurile speciale, mai stricte, trebuie suportate din bani publici. Tarifele de securitate și securitatea în general au crescut în mod semnificativ în ultimii ani. Prin urmare, acest dosar are și un aspect economic. Vorbim acum despre aproximativ 30 % din costuri. Dacă vorbim despre securitate și despre cine suportă costurile acesteia, și aceasta va avea mâine un aspect economic. Prin urmare, aceste trei aspecte sunt esențiale pentru mine. Sper că, măcar prin ultimele solicitări, vom obține un rezultat pozitiv cu Consiliul și Comisia.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D)**. - Legislația propusă oferă un cadru pentru fixarea tarifulor 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 tarifulor 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 impiezeze asupra fluenței 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.

**Jaroslav Paška (EFD).** – (SK) Introducerea tarifelor de securitate a condus la noi costuri financiare pentru piața aviației, pe care operatorii aeroporturilor și liniile aeriene le vor transfera către pasageri, imediat și în mod abil.

Așadar, trebuie să căutăm mecanisme de protejare a pasagerilor, pentru a preveni adăugarea unor sume fictive, cu titlul de tarife de securitate, în mod netransparent, precum și existența unor elemente bine ascunse, al căror scop este acela de a genera profituri nejustificate pentru întreprinzătorii vicleni din sectorul aviației. Nivelul acestor tarife trebuie să corespundă doar costurilor ce pot fi justificate ca vizând siguranța pasagerilor.

Domnule comisar, avem, prin urmare, obligația de a defini norme clare și transparente, care să elimine anarhia actuală din acest sector și să împiedice viitoarea exploatare a măsurilor obligatorii pentru protecția pasagerilor de către operatori, în vederea obținerii unor profituri nejustificate.

Trebuie să definim norme, nu să înființăm mai multe autorități și instituții care să împovăreze pasagerii, operatorii liniilor aeriene și contribuabilii, prin alte costuri suplimentare.

Domnule comisar, dacă vrem ca Europa să devină competitivă, trebuie să uităm de înființarea unor noi autorități. Autoritățile nu creează valoarea adăugată care poate crește nivelul de trai al cetățenilor noștri. Vă mulțumesc pentru atenția acordată.

**Președinta.** – Am avut o problemă tehnică, așa că intervenția a durat mai mult de un minut. Ceasul funcționează însă din nou și sperăm că totul se va desfășura conform programului.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Doamnă președintă, domnule comisar, efectele norului de cenușă vulcanică asupra spațiului aerian european, care, după cum bine se știe, a provocat anularea a mii de zboruri, reprezintă un exemplu bun al importanței securității aviatice. Deja există numeroase discuții în legătură cu cine ar trebui să suporte costurile în această privință – altfel spus, cine ar trebui să plătească pentru dezastrul natural – și în ce măsură sunt justificate restricțiile. Miniștrii transporturilor se chinuiesc să răspundă la această problemă, iar noi trebuie să ne hotărâm ce costuri aferente reglementărilor de securitate anti-teroristă, care devin din ce în ce mai restrictive, pot fi transferate către pasageri. În final, costurile unei sarcini ce trebuie asumată de stat, și anume menținerea siguranței publice, nu pot fi pur și simplu transferate cetățenilor. Vom putea preveni creșterea nemăsurată a numărului de aparate de scanare corporală și a altor măsuri de securitate oarecum ridicole, doar dacă statele însele își vor asuma responsabilitatea financiară pentru măsurile stricte de securitate ce au fost adoptate.

În timp ce noi încă ne luptăm cu acordul SWIFT, Statele Unite încheie, în numele combaterii terorismului, acorduri privind schimbul de date referitoare la pasageri, cu Comisia Europeană și diferite organizații aviatice. Totodată, faptul că lipsa controlurilor de trafic aerian și volumul tot mai mare de muncă al acestora ar putea avea efecte fatale asupra siguranței aviatice a fost lăsat pe un plan secund în cadrul discuției. Începând cu liberalizarea din anii 1990 și cu viziunea unui spațiu aerian european unificat, se pare că ne-am concentrat mai mult pe costuri, nu atât pe siguranță. În mod evident, norul de cenușă nu a făcut altceva decât să întârzie greva piloților, care fusese deja anunțată. Putem privi situația dintr-o perspectivă ironică: să sperăm că nu vom trece dintr-o situație aviatică haotică într-o alta.

**Christine De Veyrac (PPE).** – (FR) Doamnă președintă, și eu aș dori să-l felicit pe raportor, pe dl Leichtfried, pentru textul elaborat și pentru spiritul de cooperare de care a dat dovadă în această privință și susțin propunerile sale privind finanțarea securității aviatice, deoarece aici discutăm despre securitatea aviatică, nu despre siguranța aeriană.

Comisia noastră se luptă de mulți ani pentru acceptarea principiului conform căruia statele membre trebuie să finanțeze măsurile de securitate cele mai stringente și susțin pe deplin opinia raportorului în această privință. De fapt, securitatea nu îi privește doar pe călători, ci pe toți cetățenii, iar statele au responsabilitatea de a lua măsuri împotriva terorismului.

Prin urmare, nu este justificat ca pasagerii care călătoresc cu avionul să suporte de unii singuri costul măsurilor de securitate din aeroporturi și de la bordul aeronavelor, cu atât mai mult cu cât, în cazul mijloacelor de transport precum trenurile și navele, măsurile de securitate sunt finanțate de state, parțial sau integral, după

caz. Prin urmare, consider că trebuie să luăm atitudine în fața Consiliului și să apărăm până la ultimele consecințe amendamentul 32 la raportul adoptat de Comisia pentru transport și turism.

Aș dori să aduc în discuție un alt aspect. Susțin progresul pe care îl reprezintă acest text în domeniul non-discriminării și al transparenței, însă nu cred că obiectivul acestei directive este instituirea unui sistem unic și identic pentru tarifele de securitate în Europa.

Statele membre trebuie să respecte normele comune, dar să li se și permită să-și păstreze sistemele actuale de percepere a tarifelor. Astfel, în state precum Spania, Italia sau Franța, tarifele sunt aprobate de parlamentul național, iar în aceste cazuri, autoritatea responsabilă pentru investigarea apelurilor la lege trebuie să acționeze ca autoritate independentă de supraveghere. Acesta este subiectul amendamentului 40, pe care sper că mulți dintre dumneavoastră îl veți sprijini atunci când vom vota asupra lui.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Doamnă președintă, în pofida dificultăților care au devenit dureros de evidente în această săptămână, din cauza lipsei unui cer unic european și, mai ales, a unei autorități unice autentice, care să controleze și să gestioneze acest cer unic, ne apropiem puțin câte puțin de obiectivul pe care ni l-am trasat, iar acest text trebuie să reprezinte încă un instrument care să ne ajute în acest sens.

Sunt conștientă de tenacitatea raportorului, dl Leichtfried, pe care îl felicit pentru activitatea sa și pentru sensibilitatea deosebită față de transportul aerian și problemele sociale. În acest caz, însă, am senzația că putem cădea pradă unui grad de naivitate și maximalism și că, aflându-ne în căutarea perfecțiunii, există riscul să nu obținem un rezultat optim.

Sunt complet de acord cu crearea unui sistem comun, inclusiv a unui organism independent de supraveghere care să poată stabili atribuții juste și transparente în legătură cu tarifele, precum și cu luarea în considerare a criteriilor de mediu și sociale, a protecției pasagerilor etc., însă sunt de părere că lipsesc unele aspecte și aș dori să-i cer Comisiei să le clarifice. De exemplu, mă refer la ceea ce tocmai a spus dna De Veyrac: nu văd o recunoaștere clară a sistemului prin care un parlament național votează asupra tarifelor, prin acord parlamentar, deoarece acest organism este cel care trebuie să le aplice. Totodată, mi se pare greu de stabilit cât de viabil poate fi acest text, având în vedere diferențele față de Consiliu și, mai ales, coerența sau, din punctul meu de vedere, incoerența dintre acest text și directiva generală privind taxele de aeroport. Aș dori ca Comisia să clarifice acest aspect.

Având în vedere incertitudinea și dezacordul major în legătură cu cine va plăti pentru această securitate – recunosc că este o securitate publică – sunt de părere că trebuie să subliniem faptul că, atunci când discutăm ca statele membre să plătească, de fapt va plăti populația. Când vorbim despre statele membre, pare că vorbim despre o persoană abstractă, dar acest lucru nu este adevărat: este vorba și despre fiecare dintre noi, cetățenii care călătorim. Prin urmare, mă tem că vom asista la progrese foarte reduse.

În consecință, aș dori să aflu care este părerea Comisiei în legătură cu viitorul acestui text.

**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 lax 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.

**Thomas Ulmer (PPE).** – (DE) Doamnă președintă, domnule comisar, doamnelor și domnilor, în primul rând aș dori să-i mulțumesc dlui Leichtfried pentru un raport excelent, care conține propuneri bune, durabile.

Care este, de fapt, problema? Totul se rezumă la consolidarea transparenței, la protecția consumatorilor, securitate și coordonare, dar și la controlul calității. Nu sunt, deci, de acord cu crearea unei noi autorități care să se ocupe de aceste aspecte. Apreciez în mod pozitiv conceptul de subsidiaritate prezent în raport; acesta trebuie păstrat fără doar și poate. De asemenea, pentru mine este foarte important să existe o separare clară între taxe și tarife, iar toate taxele guvernamentale, indiferent că este vorba despre luarea amprentelor, fotografiere, sarcini ale poliției, combaterea terorismului sau alte activități similare, trebuie finanțate în mod clar prin impozitare, nu prin taxarea consumatorilor. Dacă statele individuale au un interes vital să ia măsuri de securitate care depășesc aceste limite, cred că, în această privință, au și obligația de a suporta costurile aferente. Cine comandă măsuri de securitate la nivel guvernamental trebuie să și plătească pentru ele. Cred că lucrurile stau altfel în cazul securității tehnice sau personale, care poate fi transferată pasagerului, cu condiția declarării clare a scopului final.

Trebuie să reținem, însă, că în evaluarea de impact pe care ne-a prezentat-o Comisia, vorbim despre o sumă de aproximativ 0,1 % din tariful total pentru aceste măsuri. Prin urmare, nu trebuie să începem prea de sus.

Cred că ajungem la un compromis durabil, inclusiv cu Republica Federală Germană, care are rețineri semnificative în ceea ce privește subsidiaritatea. Sper că rezultatul final va fi foarte apropiat de propunerea noastră.

**Zuzana Roithová (PPE).** – (CS) Deși susțin cu convingere această propunere, deoarece ea accentuează transparența ratelor și a modului de calcul al tarifelor de securitate pentru toți consumatorii europeni care folosesc transportul aerian, mă uimește faptul că nu există o armonizare mai mare în acest domeniu important. Mă îngrijorează acest lucru, deoarece, din cauza poziției dominante a anumitor aeroporturi, pasagerii vor plăti taxe de securitate excesive, fără ca acest lucru să aibă un impact direct asupra nivelului, vitezei sau calității măsurilor de securitate la check-in.

În raportul său de evaluare pentru cei doi ani de după intrarea în vigoare a acestei directive, Comisia ar fi trebuit să aibă mai mult curaj și să fi propus o metodă unificată și obligatorie pentru calculul tarifelor de securitate la nivelul UE.

Sunt complet de acord cu cererea ca metode mai stringente, precum aparatele de scanare corporală, să fie finanțate de stat, nu de pasageri, mai ales că încă există dezbateri privind necesitatea acestora și riscurile asociate pentru sănătate. Nu în ultimul rând, mă îngrijorează interpretarea prevederilor privind tariful costurilor măsurilor de securitate puse în aplicare nu de aeroporturi, ci direct de companiile aeriene, deoarece aceste costuri ar putea fi, dimpotrivă, tarificate pasagerilor, ceea ce înseamnă, din punctul meu de vedere, că există un pericol de abuz, sub forma tarifării excesive.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – Doamnă președintă, dl Leichtfried are dreptate. Costul securității suplimentare ar trebui să fie acoperit de statele membre. La urma urmei, pasagerii și fiecare cetățean plătesc deja statelor membre pentru securitate în general.

Statul nu poate să le spună pur și simplu cetățenilor săi: „primiți exact ceea ce plătiți”. Obligațiile sale sunt mult mai ample, deoarece statul nu este pur și simplu alt furnizor de servicii, motivat exclusiv de profit. Vă reamintesc acest adevăr simplu, deoarece, în pofida acestui principiu, în final pasagerii, și nu statele suportă cheltuielile pentru securitatea aeriană suplimentară, după cum observă pe bună dreptate raportorul.

De asemenea, de multe ori acea securitate suplimentară pe care o obțin pasagerii plătind tarife suplimentare nu este nici măcar furnizată de stat, ci de companii private subcontractate, neglijându-se frecvent pasagerii și drepturile lor, la adăpostul oferit de confidențialitatea ce caracterizează de regulă problemele de securitate. Această situație trebuie să înceteze.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Doamnă președintă, având în vedere că tarifele de securitate aviatică în interiorul UE au fost abordate în moduri foarte diferite, cred că este important să aplicăm o măsură obiectivă în această privință. Ar fi foarte corect ca baza de evaluare să fie o combinație între numărul de pasageri și greutatea maximă la decolare. Este important, însă, să existe o legătură clară între tariful de securitate perceput și serviciile furnizate efectiv. Este important să definim securitatea aviatică în sine și trebuie să știm exact pentru ce anume plătim. Modul de calcul exact al tarifelor de securitate trebuie să fie inteligibil. Trebuie furnizate în mod deschis informații privind cuantumul tarifelor și în ce constau acestea. Transparența este

imperativă în această privință. În acest scop, avem nevoie, însă, de autorități de reglementare independente, pentru a putea contracara în mod rapid și eficient orice distorsionare a concurenței.

**Andris Piebalgs, membru al Comisiei.** – Doamnă președintă, această dezbatere privind securitatea aviatică este una fascinantă, care demonstrează că avem cu toții experiențe proprii în acest domeniu.

În cazul meu, am pierdut toate ingredientele pe care voiam să le aduc, deoarece erau *tartinabile*! M-am gândit foarte mult la acest lucru, însă cred că am operat îmbunătățiri la nivelul sistemului. Propunerea Comisiei este cu un pas înainte, deoarece acolo unde există securitate, există și tarife, iar prima regulă este transparența. Raportul și propunerea Comisiei se consolidează reciproc.

În legătură cu cine ar trebui să încaseze tarifele, consider că subsidiaritatea este cea mai bună metodă, deoarece, la urma urmei, nu statele membre plătesc, ci cetățenii. Singura întrebare este dacă trebuie să plătească toți contribuabilii sau doar cei care sunt pasageri.

Această întrebare nu este una simplă, însă consider că aspectul subsidiarității din propunerea noastră este conform cu aranjamentele de securitate aviatică din prezent.

Parlamentul merge și mai departe și analizează întregul sector al securității aviatice. Vom vedea unde ajunge acea dezbatere. Din punctul meu de vedere, propunerea Comisiei este una foarte decentă și mă bucur că Parlamentul a acceptat-o cu o majoritate ridicată și că, la fel ca de obicei, merge puțin mai departe decât propunerea Comisiei. Consider că momentul și sfera de cuprindere a propunerii sunt corecte.

**Jörg Leichtfried, raportor.** – (DE) Doamnă președintă, mă simt oarecum jenat de atâtea laude, așa că voi fi scurt. Aș dori să profit de această posibilitate pentru a le mulțumi raportorilor și raportorilor alternativi, care au colaborat asiduă: dl Zasada, dna Hennis-Plasschaert, dna Lichtenberger și dl Kohlíček. Muncim mult la acest subiect de aproape un an. Așa văd eu politica europeană, nu ca un loc de ceartă și de spectacol, așa cum, probabil, o văd alți colegi.

În al doilea rând, aș dori să mă adresez Consiliului și să fac un apel la acesta. Comisia pentru transport și turism este de fapt o comisie foarte amiabilă, o comisie care lucrează și argumentează într-un mod profesionist și, în acest spirit, ne-am intersectat de foarte multe ori cu Consiliul pe parcursul elaborării acestei legislații. Încă de la început, am fost foarte interesați să ajungem la un compromis. Totuși, aș dori să avertizez Consiliul să nu reînvie vechile conflicte. Dacă doriți să atingeți un compromis, trebuie să vă puteți aștepta la compromisuri și din partea opozițiilor sau partenerilor dumneavoastră.

În cazul în care Consiliul nu dorește să ajungă la un consens cu Parlamentul European, și atitudinea acestei comisii se va schimba. Aceasta nu este doar opinia mea. Am auzit deja de la câțiva colegi că, dacă Consiliul nu dorește să vină în întâmpinarea cerințelor noastre, și noi vom discuta problema scanărilor corporale dintr-o perspectivă oarecum diferită și, poate, nici noi nu vom vrea să venim în întâmpinarea Consiliului. Acest lucru nu este benefic pentru întreaga situație și trebuie să nu se întâmple. De aceea, apelez la Consiliu și la statele membre UE, pentru a accelera acest proces. Avem acum Tratatul de la Lisabona. Consiliul și statele membre trebuie să accelereze procesul, altfel e posibil să auzim din nou: *Să trecem din nou la SWIFT!*

**Președinta.** – Dezbateră a fost închisă.

Votul va avea loc în următoarea sesiune plenară de la Bruxelles.

#### **Declarații scrise (articolul 149 din Regulamentul de procedură)**

**Nessa Childers (S&D), în scris.** – Dl Leichtfried merită aprecieri pentru un raport amănunțit și concludent, care a acoperit bine multe dintre problemele lăsate fără răspuns în documentul Comisiei. Totuși, rămân câteva întrebări nerezolvate, iar aceste probleme trebuie analizate într-un context nou, după închiderea prelungită a spațiului aerian european. Industria de aviație va pierde peste 1 miliard de euro din cauza norului de cenușă vulcanică, iar UE trebuie să acționeze în mod rapid și decisiv pentru a ușura dezastrul financiar al industriei de aviație. Deși comisarul Almunia trebuie aplaudat pentru comentariile sale favorabile de astăzi în legătură cu criza, deputații în Parlamentul European au șansa, prin acest raport, să ajute o industrie care tocmai a fost dărâmată pentru a treia oară în ultimii zece ani. Parlamentul și colegii noștri din Consiliul European și din Comisie trebuie să aibă în vedere finanțarea de stat pentru a acoperi costurile de securitate propuse, mai ales dacă nu se depășește un prag mic al pasagerilor. Deși aceste măsuri nu erau populare înainte de erupția de săptămâna trecută, ne aflăm într-un moment în care orice șansă ratată de a oferi asistență industriei de aviație s-ar putea dovedi fatală.

**Debora Serracchiani (S&D)**, în scris. – (IT) Doamnă președintă, doamnelor și domnilor, doresc să-i mulțumesc dlui Leichtfried pentru activitatea excelentă desfășurată în elaborarea raportului privind tarifele de securitate aviativă, raport ce are în vedere, printre altele, un aspect important: protecția consumatorilor și drepturile pasagerilor.

Trebuie să existe norme clare și transparente, deoarece, dacă liniile aeriene percep tarife suplimentare de la pasageri pentru măsurile de securitate, aceste informații trebuie să fie disponibile, din punctul meu de vedere, în cazul în care pacienții nu au bani suficienți.

Cred că este corect ca organizațiile pentru protecția consumatorilor să participe la consultări și, astfel, să afle mai multe despre prețul măsurilor de securitate, pe care la pot verifica apoi în comparație cu prețul biletelor. Doar astfel se vor putea garanta o transparență sporită și informarea pasagerilor.

## **19. Orientări comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (reformare) (dezbatere)**

**President.** – Următorul punct este raportul întocmit de dl Simpson, în numele Comisiei pentru transport și turism, referitor la propunerea de decizie a Parlamentului European și a Consiliului privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (reformare) (COM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)) (A7-0030/2010).

Deoarece dl Simpson nu poate fi prezent, dl El Khadraoui va vorbi în numele său.

**Saïd El Khadraoui, supleant al raportorului.** – Doamnă președintă, președintele Comisiei pentru transport și turism, dl Simpson, nu poate fi prezent astăzi și m-a rugat pe mine să-i citesc intervenția.

Reformarea privind dezvoltarea orientărilor rețelei TEN-T are ca scop reunirea diferitelor amendamente la orientări adoptate de-a lungul anilor și integrarea amendamentelor care țin cont de extinderea UE la 27 de state membre.

Pentru a oferi un context al acestui raport, orientările direcționează dezvoltarea rețelei de transport trans-europene. Obiectivul este crearea treptată a rețelei până în 2020, prin integrarea rețelilor de infrastructură de transport pe uscat, pe apă și prin aer, la nivelul întregii Uniuni.

Revenind la raportul de față, este vorba efectiv de o codificare a textului legislativ, însă, deoarece Comisia a operat câteva modificări minore asupra anexei, a trebuit să facă acest lucru prin procedura de reformare. Modificările aduse anexei au ca scop corectarea greșelilor inițiale făcute în timpul aderării celor 10 noi state membre care au aderat în 2004. Modificările nu se referă la actualizarea hărților sau la eventuale modificări de substanță.

Cele două modificări introduse de raportor în acest raport implică modificări minore ale considerentelor și câteva corecții tehnice ale hărților. Acestea sunt conforme cu modificările făcute de Consiliu și cu corectarea orientărilor.

În urma sfatului Comisiei, Consiliul și dl Simpson, în calitate de raportor cu susținerea Comisiei pentru transport, au decis să nu facă nicio modificare de substanță a orientărilor. Raportorul știe, însă, că Verzii a supus din nou discuției propriile amendamente, încercând să actualizeze linia dintre orașul München și aeroportul München, însă raportorul dorește să sublinieze că modificările operate în acest raport se referă la corectarea textului, nu la actualizarea lui.

Scopul acestei reformări este acela de a pune totul în ordine înainte de revizuirea reală a orientărilor, ce va avea loc la începutul lui 2011. Este important să asigurăm claritatea orientărilor, pregătindu-ne pentru modificările mai substanțiale ce vor avea loc la anul. Cu toții așteptăm cu interes revizuirea reală a orientărilor și șansa de a dezvolta în continuare rețeaua TEN-T, însă, pentru a ajunge în acea fază, trebuie să corectăm legislația existentă, după cum am procedat în acest caz.

**Andris Piebalgs, membru al Comisiei.** – Doamnă președintă, le mulțumesc vorbitorului și raportorului. Aceasta este chiar ceea ce ne doream, așa că nu am nimic de adăugat în legătură cu acest subiect, deoarece consider că descrie exact problema în cauză.

Mă voi concentra doar pe această revizuire de măsuri, în situația actuală, pentru că este important s-o vedem ca pe un proces. Pe baza Cărții verzi din aprilie 2009, Comisia a lansat o consultare publică, cu peste 300 de

răspunsuri și a înființat șase grupuri de experți, care ajută la prelucrarea rezultatelor consultării într-o nouă propunere de politică.

Într-o perioadă foarte scurtă, se va transmite o propunere colegiului, un document ce va evidenția metodologia de creare a noii rețele trans-europene de transport. Preconizăm că aceasta ar putea fi prezentată colegiului pe 5 mai.

Apoi, metodologia va fi prezentată cu siguranță Parlamentului și Consiliului. Ulterior, Comisia se va implica în pregătirea propunerilor pentru noul TEN-T și finanțarea sa.

Astfel, sperăm că vom putea adopta acest document în colegiu în primul semestru al anului 2011. Îi sunt foarte recunoscător Parlamentului pentru că a înțeles necesitatea unor modificări minore și aștept cu interes să purtăm o dezbatere foarte amplă și puternică privind noile planuri pentru rețeaua trans-europeană de transport în lunile următoare.

**Sergio Paolo Francesco Silvestris**, în numele Grupului PPE. – (IT) Doamnă președintă, domnule comisar, doamnelor și domnilor, doresc să le mulțumesc acelor deputați care, în baza informațiilor transmise de raportor și de raportorii alternativi, au permis finalizarea rapidă a procesului parlamentar în această privință. Au renunțat la transmiterea de amendamente care, deși acceptabile din punctul de vedere al conținutului, ar fi fost un obstacol în calea adoptării acestui text de codificare.

Suntem astăzi în măsură să îi oferim Comisiei baza pentru programarea TENT pentru următorul deceniu. Depunând eforturi pentru a scurta intervalul de timp, începând din momentul în care raportorii au preluat această sarcină, s-a ajuns la un acord de a nu transmite amendamente care nu au fost convenite cu Consiliul. Comisia pentru transport și turism a aprobat modificările tehnice examinate de serviciile juridice ale Parlamentului și ale Consiliului, iar Consiliul a menționat că poate concluziona la prima citire dacă votăm conform acestor orientări, ceea ce este complet acceptabil.

Puținele modificări operate de Comisia pentru transport și turism sunt conforme acestui obiectiv și le consider adecvate și utile pentru prezentarea unui text final coerent și precis. Prin urmare, susțin amendamentele depuse, deși nu consider adecvat în acest moment amendamentul transmis de Grupul Verzilor/Aliața Liberă Europeană, ce a fost deja respins în cadrul votului din Comisia pentru transport și turism.

Deși conținutul amendamentului, și anume modificarea hărții privind aeroportul din München, este acceptabil, va exista posibilitatea de a-l transmite din nou în timpul revizuirii TENT, ceea ce s-ar putea întâmpla chiar până în vară, deoarece lucrările în Comisia Europeană avansează rapid.

**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.

**Eva Lichtenberger**, în numele Grupului Verts/ALE. – (DE) Doamnă președintă, rețelele trans-europene reprezintă un subiect care ne preocupă în această sesiune plenară și care ar trebui să ne preocupe chiar și mai mult. Este vorba acum de o reformare, iar unele persoane, precum dl Silvestris de exemplu, au fost surprinse că Verzii au depus amendamente de propunere a unor modificări la lista rețelelor trans-europene sau la ceea ce se consideră drept făcând parte din ea.

Îi rog pe aceștia să nu uite că sugestiile noastre implică un caz special: și anume însuși statul membru în cauză a spus că această parte a rețelelor trans-europene este doar o linie de transmisie și, ca atare, nu va mai fi relevantă pentru noi; cred că această celebră cale de zbor – acum vorbesc ca dl Stoiber – este contagioasă și destul de periculoasă, nu dorim să mai construim așa ceva; altfel spus, am fi construit o linie de transmisie către aeroportul din München. Prin urmare, acesta este motivul pentru amendamentul nostru.

Totuși, cred că trebuie să abordăm cu deosebită atenție problema revizuirii rețelilor trans-europene și trebuie să avem în vedere un aspect deosebit de important pentru mine. Există un studiu făcut de un olandez – i-l voi arăta cu plăcere comisarului, când se va afla aici – care, din punctul meu de vedere, este foarte relevant pentru dezbateră ce urmează și care arată că, de regulă, costurile unui proiect mare – și este foarte des vorba de proiecte mari – sunt subestimate cu 45 % în medie, iar beneficiile lor sunt mereu supraestimate, deoarece acest lucru este necesar pentru a se putea pune în aplicare proiectul. Aceasta înseamnă că trebuie să regândim complet estimările de cost pentru proiectele trans-europene și doresc să vă solicit să facem acest lucru. Avem responsabilitatea de a le oferi cetățenilor informații bune și clare.

**Jaroslav Paška, în numele Grupului EFD.** – (SK) Definiția rețelilor trans-europene de transport reprezintă un pas fundamental în direcția îmbunătățirii legăturilor de transport pentru zonele rezidențiale și industriale din Europa.

În timp ce în nordul, vestul și sudul Europei, căile ferate și drumurile se termină în porturi, drumurile și căile ferate din est au potențialul enorm de a continua spre est, prin întreaga Asie, până la malurile Pacificului.

Țările asiatice precum China, Japonia și India înregistrează o creștere economică semnificativă și devin parteneri comerciali majori pentru companiile europene. Prin urmare, împreună cu construcția unei structuri de transport european intern, trebuie deschise și rutele de transport spre est.

Linia de cale ferată cu ecartament larg de la Vladivostok atinge frontierele UE la Čierna nad Tisou. S-a elaborat un proiect de continuare a acestei linii până la Viena, legând-o de Dunăre, de porturi și, desigur, de rețeaua europeană.

Din punctul meu de vedere, astfel de proiecte trebuie sprijinite în viitor. Vă mulțumesc.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Doamnă președintă, da, aș prefera termenul de „neatașat”. Chiar dacă, în acest moment, vorbim doar despre o reformare a orientărilor, doresc să profit de această posibilitate pentru a menționa un proiect deosebit de problematic pentru Austria. Tunelul Brenner face parte din axa feroviară de mare viteză dintre Berlin și Palermo și din programul rețelilor trans-europene de transport și este conceput astfel încât să treacă pe sub axa Innsbruck-Bozen.

În prezent, UE a lăsat Austria, Tirolul, nordul Italiei și sudul Germaniei într-o stare de incertitudine și există pericolul ca tunelul să devină o gaură neagră pentru miliarde de euro. Costul estimat inițial de 4,5 miliarde de euro, din 2002, a fost depășit de mult, iar experții se așteaptă la costuri superioare de construcție, de aproximativ 16 miliarde de euro. De asemenea, încă nu a fost clarificată finanțarea. În principiu, proiectul trebuie finanțat parțial de statele membre în cauză și parțial de UE. Totuși, UE refuză să facă o promisiune cu efecte juridice pentru perioada de după 2013 și, ca atare, cufundă aceste țări într-o stare de incertitudine.

Aceasta nu este, însă, totul. Desigur, pentru a asigura utilizarea completă a tunelului trebuie create și liniile de transmisie corespunzătoare. Zona de captare în cauză se întinde de la München, în nord, până la Verona, în sud și, în acest sens, finanțarea este complet neclară. Solicit, deci, ca, la lansarea proiectelor TEN, acestea să nu mai fie planificate insuficient de către una dintre părți, iar statele membre în cauză lăsate să suporte cheltuielile. UE trebuie să accepte cel puțin 50 % din costuri, iar planificarea și promisiunile trebuie finalizate în timp util.

**Werner Kuhn (PPE).** – (DE) Doamnă președintă, domnule comisar, doamnelor și domnilor, aceste orientări pentru dezvoltarea rețelilor trans-europene de transport par, inițial, foarte tehnice. Totuși, raportorul, dl Simpson, a subliniat deja că ele sunt, desigur, vitale din punctul de vedere al viitoarei dezvoltări economice în Europa.

Drumurile sunt arterele economiei noastre. Cu toții suntem de acord în această privință. Trebuie să recunoaștem, încă o dată, că, în calitate de centru economic și comercial, Europa concurează cu marile centre economice și comerciale din America și din sud-estul Asiei. Prin urmare, trebuie să ne dezvoltăm sistemele interne de transport pentru piața internă și, pe de altă parte, să corelăm capacitatea de export a Europei cu dezvoltarea rețelilor trans-europene și să le consolidăm în continuare.

Scopul arterelor de trafic este preluarea traficului inițial și transformarea lui în trafic final, dar și transferul acestuia acolo unde se află clienții. În acest sens, principala problemă este, desigur, aceea că dezvoltarea principalelor axe de trafic trebuie să asigure accesul în zonă și are, astfel, un rol de dezvoltare economică. Nu trebuie să uităm acest lucru. Europa este un continent cu foarte multe zone de coastă și cu porturi foarte mari, iar aceste porturi trebuie legate între ele. În acest sens, mobilitatea este esențială. Totuși, nu trebuie să



adoptăm o simplă abordare „în timp util”. Trebuie să lucrăm în mod eficient, ecologic și sigur din punctul de vedere al mediului înconjurător. Acest lucru va fi deosebit de important în viitor.

O întrebare absolut crucială va fi: putem transforma legăturile nord-sud și est-vest pe care le avem în prezent la nivelul căilor ferate, al drumurilor și al sistemelor de navigație internă, într-o rețea adevărată, pentru că trebuie să recunoaștem că există strangulări pe care trebuie să le rezolvăm. În această privință trebuie avute în vedere anumite lucruri. Dacă este vorba despre cea mai lungă axă trans-europeană, de la Palermo la Berlin, aceasta trebuie extinsă și mai mult, prin Rostock, în direcția Scandinaviei. Va trebui să ținem cont de aceste lucruri pe viitor.

*(Președinta l-a întrerupt pe vorbitor)*

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Doamnă președintă, textul pe care îl analizăm astăzi actualizează și consolidează procedura de creare a rețelelor trans-europene, pentru a ne pregăti pentru lansarea definitivă a penultimei și a ultimei faze din revizuire, într-o Europă a celor 27 de state, mai bogată și mai complexă din punct de vedere spațial, cu necesități noi, inovatoare în ceea ce privește mobilitatea.

Agenția Executivă pentru Rețeaua Trans-europeană de Transport este acum aproape complet funcțională, avem aproape toți coordonatorii pentru coridoare și sperăm că, în curând, îi vom avea și pe restul, pentru ca aceștia să poată promova coridoarele de care avem nevoie.

Vecinii noștri, mai ales în zona Mediteranei, au așteptări enorme în legătură cu aceste rețele și cu propriile lor rețele și așteptăm să primim comunicarea promisă de Comisie privind metodologia, care va completa consultarea și dezbaterile, înainte de a începe lucrările asupra uneia dintre cele mai interesante activități ale Comisiei pentru transport și turism.

Rețeaua de mobilitate și coeziune devine o realitate și, pentru prima dată, ea va conecta zona comună UE-27 într-un mod dinamic și integrat. Ea va identifica nodurile esențiale – porturi, aeroporturi și noduri logistice – depășind frontierele naționale. Dacă îmi permiteți să menționez, ea va cuprinde, printre altele, străpungerea centrului barierei istorice a Pirineilor printr-un tunel la nivel jos. Astfel, se va realiza un plan pentru viitorul Europei secolului XXI, cu o asemenea putere de convingere, încât va asigura finanțarea necesară.

Aceasta este provocarea noastră, însă, deocamdată, vom fi mai modești și ne vom limita la aprobarea acestui prim exercițiu legislativ de întreținere, pentru care doresc să-l felicit pe președintele nostru, dl Simpson.

**Michael Cramer (Verts/ALE).** – (DE) Doamnă președintă, doamnelor și domnilor, sistemul Transrapid nu trebuie inclus în aceste orientări. El nu se încadrează în peisajul european. Nu reduce diferențele dintre sistemele actuale, ci le accentuează. Am plătit miliarde pentru a crea un sistem uniform și se plătesc miliarde la nivel național pentru a contracara aceste măsuri. Acest lucru nu trebuie permis!

Deși Parlamentul European se pronunțase anterior împotriva sistemului Transrapid, acesta a reapărut brusc, în 1996, ca proiect între Berlin și Hamburg. Apoi a dispărut brusc din nou și nimeni nu știe de ce. În 2004 a apărut la fel de brusc legătura Transrapid dintre aeroportul din München și gara centrală din München. Aceasta a fost apoi oprită în Germania, cu sprijinul guvernării statului Bavaria. S-a ajuns la un acord privind desființarea acestui proiect. Nimeni nu îl mai dorea. Acesta este motivul pentru care el nu mai trebuie inclus în aceste orientări.

După plecarea din funcție, fostul ministru-președinte al Bavariei, Edmund Stoiber, a fost desemnat să conducă o campanie pentru reducerea birocrăției în Europa. Aceasta este responsabilitatea dumnealui. Totodată, dumnealui trebuie să decidă dacă acest sistem Transrapid nu are ce căuta în aceste orientări. Trebuie să reținem acest lucru. Trebuie să scăpăm de sistemul Transrapid. A fost un model drăguț din perspectivă științifică, însă nu are ce căuta în Europa. Nu aici îi este locul și, prin urmare, nu are ce căuta în aceste orientări.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Doamnă președintă, doresc să profit de această ocazie pentru a-l felicita pe raportor, dl Simpson și pentru a-mi exprima regretul că nu ne poate însoți astăzi. Însă ne vom descurca. Doresc să îi adresez felicitări pentru că a optat să lase lucrurile, în esență, așa cum sunt în aceste orientări, deoarece există un principiu foarte important, și anume fiabilitatea și calculabilitatea din partea legislatorului european. Cu siguranță, principiul acesta este respectat în acest raport.

În al doilea rând, doresc să amintesc că avem nevoie de o propunere pentru viitor, când vom putea decide încă o dată ce anume face parte din sistemul TEN și ce nu. Am putea desfășura dezbaterile în modul în care se desfășoară deja, într-o anumită măsură. Unii se declară, în mod carismatic, în favoarea legăturii dintre o cizmă și o insulă, iar alții spun că această prevedere trebuie exclusă fără doar și poate. Totuși, aceasta este o

abordare greșită. Trebuie să vedem care sunt elementele ce adaugă valoare pentru Uniunea Europeană și contribuabilii europeni. În plus, trebuie asigurată în mod clar asistența, în domeniile în care statele membre deja fac ceva, în care se întâmplă ceva, pentru că, atunci, chiar s-ar întâmpla ceva și nu vom asista la o situație în care se fac planuri TEN care mai apoi nu sunt puse niciodată în aplicare. Cetățenii și pasagerii europeni vor fi cei care vor beneficia, la fel ca și statele membre ce se vor angaja să deplaseze traficul de pe drumuri, înspre căile ferate.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Doamnă președintă, în urma căderii Cortinei de fier și a integrării central-europene, coridorul baltic-adriatic își recapătă, după cum știm, importanța pe care o avea înainte de prăbușirea monarhiei dunărene. Desigur, UE a confirmat deja importanța coridorului baltic-adriatic, acordând prioritate zonei nordice, de la Gdańsk până în Republica Cehă. Totuși, ar fi mult mai important să acordăm aceeași prioritate și dezvoltării zonei sudice, prin intermediul căii ferate de sud austriece, spre Italia.

În această rețea în special, care transportă jumătate din mărfuri și pasageri, trebuie să neutralizăm o situație periculoasă de strangulare a circulației. Doar tunelul Koralm va putea elimina permanent bariera pe care o reprezintă această strangulare.

Persoanele care locuiesc de-a lungul rutelor de tranzit plătesc, după cum știm, un preț din ce în ce mai mare pentru volumul de trafic, aflat în creștere. Doar dezvoltarea completă a acestui coridor sudic va conduce la acea comutare între sistemul rutier și cel feroviar care nu s-a putut preconiza a fi realizată prin orice alte măsuri de infrastructură în Austria.

**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 rețelelor 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.

**Gesine Meissner (ALDE).** – (DE) Doamnă președintă, rețelele trans-europene sunt într-adevăr utilizate pentru traficul obișnuit în Europa. Am putea spune chiar că traficul este coloana vertebrală a întregii piețe interne europene, aceasta fiind, desigur, unul dintre principalele noastre obiective în Europa. Prin urmare, trebuie să avem grijă să ne asigurăm că toate coridoarele sunt într-adevăr dezvoltate și să descoperim unde este nevoie de finanțare și unde ar trebui UE să-și concentreze eforturile.

Desigur, este clar că există întotdeauna interese naționale. Deja am văzut acest lucru astăzi; unii au vorbit despre Dunăre, alții mai ales despre sudul Europei, iar alții au vorbit despre tunelul Brenner. Aceste coridoare de trafic se găsesc în întreaga Europă. Scopul este ca ele să fie în general continue pe teritoriul Europei, astfel încât nu numai mărfurile, ci și persoanele, să poată fi transportate de la A la B. Aceasta este sarcina care ne așteaptă. După cum am spus mai înainte, este normal ca fiecare dintre noi să acorde importanță propriilor necesități regionale. Trebuie să ne asigurăm că vom evita situațiile de strangulare și, mai ales, că vom avea o rețea cu adevărat funcțională pentru toate mijloacele de transport. Despre aceasta este vorba și acesta este și subiectul pe care îl vom dezbate în mod corespunzător.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Doamnă președintă, în timpul acestei dezbateri au fost menționate și tunelul Brenner și noua rută de cale ferată dintre München și Verona. În prezent, pe această rută se transportă aproximativ 50 de milioane de tone de mărfuri, pe șosele, așa că este nevoie urgentă de acest tunel. Totuși, s-a spus astăzi, în cadrul acestei Camere, că de ambele părți ale pasului Brenner, atât în Austria, cât și în Italia, există dificultăți în finanțarea proiectului. Finanțarea din partea Italiei ar fi posibilă cu ușurință prin realocarea veniturilor din taxa de drum, de pe autostrada Brenner, pentru finanțarea rutei feroviare. Pentru ca acest lucru să se întâmple, trebuie, însă, să nu se scoată la licitație concesiunea pentru autostrada Brenner, după cum se intenționează actualmente, ca urmare a presiunilor Europei, iar statului italian ar trebui să i se permită să prelungească această concesiune timp de cel puțin încă 50 de ani, în loc ca ea să fie acordată ofertanților privați. Altfel, nu ar exista finanțare încrucișată, ceea ce ar reduce foarte mult probabilitatea dezvoltării rutei TEN în partea italiană.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Doamnă președintă, Parlamentul va adopta această reformare privind rețelele trans-europene și aș dori să-i cer Comisiei să-mi spună cât mai precis când vom putea avea acces la comunicarea privind metodologia.

După cum știți, domnule comisar, aceasta este una dintre prioritățile Președinției spaniole, iar acum am trecut de jumătatea mandatului nostru. Prin urmare aș dori să știu cât mai precis când vom putea dispune de acest text, deoarece Parlamentul va adopta acum reformarea și, prin urmare, va fi liber să examineze acest text nou.

**Andris Piebalgs, membru al Comisiei.** – Doamnă președintă, doresc să-i mulțumesc din nou Comisiei pentru transport și turism pentru sprijinul acordat reformării tehnice și sper că votul în plen va confirma acest sprijin.

Dezbaterile de astăzi s-a desfășurat la scară mai largă și va ajuta la propunerea unei metodologii. Dl Kallas, vicepreședinte al Comisiei, va trimite colegiului propunerea pe 5 mai. A durat ceva, deoarece această nouă Comisie nu funcționează de mult timp, iar elaborarea propunerilor de către noul colegiu durează destul.

În urma acestei dezbateri, concluzionez că Parlamentul susține cu convingere politica privind rețelele trans-europene. Cred că fără o infrastructură bine interconectată, în transport, energie sau telecomunicații, este greu să vorbim despre Europa. Cred că această dezbatere ne va ajuta să ne concepem propunerea de metodologie, ceea ce înseamnă de fapt că Comisia pentru transport va avea o șansă să discute despre ea în luna mai, dacă totul merge bine.

**Saïd El Khadraoui, supleant al raportorului.** – Doamnă președintă, aș dori să le mulțumesc colegilor care au contribuit la dezbaterile de astăzi și să subliniez încă o dată că intenționăm să corectăm greșeli comise în trecut, nu să facem modificări de substanță.

Acestea vor urma mai târziu, odată cu revizuirea reală a orientărilor și, desigur, așteptăm cu interes acea dezbatere. Din acest motiv, raportorul, dl Simpson și eu însumi, în calitate de coordonator al grupului meu, vom da grupului meu politic instrucțiuni să voteze împotriva amendamentului propus de Verzi. Sperăm că și celelalte grupuri politice ne vor putea susține în această privință.

**Președinta.** – Dezbaterile au fost închise.

Votul va avea loc în următoarea sesiune plenară de la Bruxelles.

## **20. Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018 (dezbatere)**

**Președinta.** - Următorul punct pe ordinea de zi este raportul elaborat de dl van Dalen, în numele Comisiei pentru transport și turism, referitor la obiectivele strategice și recomandările pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018 (COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)) (A7-0114/2010).

**Peter van Dalen, raportor.** – (NL) Doamnă președintă, sunt foarte multe de spus despre politica europeană în domeniul transportului maritim. Eu prefer să mă concentrez pe câteva aspecte cheie și câteva teme esențiale.

Primul aspect cheie este importanța sectorului. 80 % din comerțul mondial se desfășoară pe mare, iar flota europeană reprezintă 41 % din această piață globală. Pe piața europeană, 40 % din toate mărfurile sunt transportate de nave care circulă pe mare. Sectorul naval este, astfel, un sector economic deosebit de important, care trebuie să concureze pe piața globală. Odată înțeles acest lucru, urmează automat cel de-al doilea aspect cheie, și anume concurența.

Știm că multe state din lume își sprijină în mod excesiv flotele maritime, în moduri foarte diverse. Dacă am permite acest lucru în Europa, ar dura doar câțiva ani până ce toate navele noastre ar începe să funcționeze sub pavilionul unor state precum Hong Kong sau Singapore. Acest lucru nu ar fi doar în detrimentul flotei, ci, mai ales, ar distruge întregul sector maritim. Dacă flota ne-ar părăsi, ar fi afectate numeroase locuri de muncă de pe uscat, în bănci, șantiere navale, companii de asigurări, companii de logistică, instituții de pregătire și educație și în companii care lucrează în mod activ pentru inovarea și îmbunătățirea performanțelor de mediu ale flotelor.

Datorită acestor două aspecte cheie, raportul meu le solicită statelor membre să își afișeze în continuare pavilioanele. Vorbim aici despre acordarea unor avantaje fiscale, precum sistemul de impozitare pe tonaj

pentru nave și avantajele fiscale pentru marinari și proprietarii de nave. Acesta este singurul mod în care ne vom putea asigura că sectorul și grupările maritime își vor păstra importanța în Europa pe termen lung.

Am o întrebare pentru domnul comisar în această privință: când va prezenta Comisia Europeană regulile privind ajutorul de stat acordat porturilor maritime? Se presupune că propunerea va apărea în toamnă, însă nu știu în toamna cărui an. Pentru mine contează ca ajutorul de stat să fie acordat în mod transparent și să existe o responsabilitate corespunzătoare. Nu trebuie să pornim la drum susținând terminalele staționare mai mult decât porturile care se află foarte aproape de țăările terțe, din punct de vedere geografic. În ambele cazuri, ar fi ca și cum am da bice unui cal mort.

În acest sens, doresc să fac un comentariu asupra alineatului 5 din propunerea de rezoluție, a cărei versiune în limba engleză vorbește despre „*pavilioane de complezență*”. Din punctul meu de vedere, acest termen este incorect și aș fi preferat o formulare în genul unor nave „*sub-standard*”. La urma urmei, nu ne dorim pavilioane și nave care să evite cerințele minime de siguranță și standardele sociale. Aici vorbim despre calitatea pavilionului, iar ceea ce în neerlandeză se numește „*goedkope vlag*” nu este în mod automat sinonim cu „*pavilion de complezență*”.

În încheiere, doresc să menționez un alt aspect esențial, care face ca sectorul maritim să fie atractiv pentru tineret. Populația Europei este în curs de îmbătrânire și trebuie să facem mult mai multe pentru tineret. Niciodată nu este prea târziu să începem să-i informăm în legătură cu sectorul maritim și transporturile pe mare și m-am bucurat să aflu că proprietarii de nave fac vizite la școlile primare pentru a-i informa pe tineri în legătură cu munca pe mare.

Acestea au fost o parte dintre aspectele cheie pe care am dorit să le semnez în această fază și voi răspunde cu mare plăcere oricărui comentariu din partea deputaților și a domnului comisar, atunci când voi încheia dezbaterile.

#### **PREZIDEAZĂ: DL ROUČEK**

*Vicepreședinte*

**Andris Piebalgs, membru al Comisiei.** – Dle președinte, în primul rând, aș dori să-i mulțumesc raportorului pentru activitatea sa excelentă în acest aspect foarte important din punct de vedere politic.

Strategia de transport maritim până în 2018 a fost utilizată foarte mult în timpul pregătirii Strategiei Europa 2020 a Comisiei și procedura pentru o nouă Carte albă privind transportul este pe cale să apară. Putem observa că această strategie de transport se află în centrul evoluțiilor strategice majore din Europa.

Transportul maritim este unul dintre punctele forte ale Europei și este normal să profităm de ceea ce am construit în trecut, dar este important, de asemenea, să privim spre viitor. Scopul nostru principal este să asigurăm și să creștem în continuare durabilitatea și performanța pe termen lung ale transportului maritim european. Aceasta înseamnă servicii de transport maritim eficiente, sigure și ecologice. Transportul maritim asigură locuri de muncă de înaltă calitate în Europa și stimulează cercetarea și inovația industrială europeană.

De asemenea, avem obiective de mediu ambițioase și Comisia a subliniat întotdeauna necesitatea pentru soluții globale, în special în ceea ce privește reducerea gazelor cu efect de seră.

Lucrările pentru elaborarea strategiei s-au desfășurat, în mare parte, înainte de criza economică. Strategia rămâne însă valabilă și ținând cont de încetinirea creșterii economice. În acest context, trebuie pus un accent pe întreținerea și îmbunătățirea ordinii internaționale. Ne confruntăm cu amenințări precum protecționismul, concurența neloială, flote care nu respectă standardele sau pirateria. Trebuie să găsim răspunsuri mai bune la aceste probleme, calea fiind dialogul cu principalii noștri parteneri comerciali.

Salut concluziile la care a ajuns Comisia pentru transport și turism și raportul prezentat și vă pot asigura că multe dintre probleme sunt deja abordate de Comisie în diferite activități ce vizează punerea în aplicare a strategiei, precum propunerea privind formalitățile de raportare pentru nave, un element important al spațiului european de transport maritim fără bariere.

Serviciile Comisiei au început să lucreze, de asemenea, la o agendă socială pentru transportul maritim, precum și la inițiativa UE „e-Maritime”, pe care Comisia intenționează să le prezinte în 2011.

De asemenea, aș dori să răspund la subiectul referitor la orientările privind ajutorul de stat pentru transportul maritim în 2010. Pe de o parte, orientările din 2004 nu vor „expira” în 2011, chiar dacă Comisia a declarat

că „vor fi revizuite în termen de șapte ani”. Pe de altă parte, actuala criză, cu consecințele sale grave pentru transportul maritim, impune o abordare foarte precaută.

Cu privire la măsurile specifice, în acest moment pregătim o foaie de parcurs detaliată pentru implementarea acestei strategii, pe care intenționăm să o publicăm vara aceasta.

**Georgios Koumoutsakos**, în numele Grupului PPE. – (EL) Dle președinte, declarația dlui comisar a determinat un răspuns foarte pozitiv din partea mea și am ascultat-o cu foarte mare interes, deoarece transportul naval este, într-adevăr, un sector foarte important – așa spune vital – pentru economia europeană.

Uniunea Europeană are toate motivele să-și păstreze poziția de lider pe care o are în acest sector economic și să mențină un standard ridicat al transportului maritim. Aceasta este provocarea: să ne păstrăm rolul principal pe piața globală a transportului maritim, drept pentru care avem nevoie de o strategie de transport eficientă și coordonată.

Raportul pe care îl dezbaterem astăzi, care a fost adoptat cu o majoritate vastă în comisia competentă, este un raport detaliat care se îndreaptă într-o direcție bună și care, chiar și în forma sa prezentă, fără modificări și amendamente, consider că răspunde pe deplin necesității de a urma o cale clar trasată pentru a putea evolua în direcția la care m-am referit mai devreme.

Bineînțeles, transportul maritim european se confruntă cu provocări uriașe în prezent, precum și cu o provocare exogenă. Prima provocare este necesitatea de a crește concurența. Se știe că o concurență liberă este forța vitală a transportului maritim. În același timp, totuși, ajutorul de stat este adesea necesar, deoarece trebuie să facem față frecvent concurenței neloiale din partea statelor terțe.

Deci concluzia este următoarea: ajutorul de stat trebuie menținut, deoarece acesta a ajutat la menținerea competitivității transportului naval european și a economiei statelor membre. A doua provocare cu care ne confruntăm este necesitatea de a consolida și a îmbunătăți formarea profesională a resurselor umane din sectorul transportului naval, deoarece s-a înregistrat o reducere spectaculoasă a numărului de tineri care își aleg această profesie și există o lipsă de navigatori calificați.

Prin urmare, avem nevoie de o politică dinamică. Trebuie, neapărat, să abordăm problemele din aceste două sectoare și cred că raportul se îndreaptă în direcția bună.

**Knut Fleckenstein**, în numele Grupului S&D. – (DE) Dle președinte, dle comisar, doamnelor și domnilor, în primul rând, salutăm faptul că, în viitor, vom avea o strategie maritimă în UE, chiar dacă va trebui să așteptăm încă puțin votul. Presupunem că acest raport va fi integrat în raportul privind Viitorul transportului și apoi în cartea albă.

Prin Strategia europeană de transport maritim 2018, creăm un cadru pentru a face economia maritimă europeană mai competitivă la nivel internațional și în această strategie am determinat, în primul rând, că dorim ca acest cadru să fie instituit pe baza standardelor ecologice și, în al doilea rând, că dorim standarde sociale globale sensibile pentru un transport maritim de înaltă calitate.

Permiteți-mi să tratez pe scurt trei puncte. În primul rând, transportul maritim este un sector de transport ecologic și, prin urmare, unul dintre obiectivele noastre a fost ca această ramură a economiei să contribuie, la rândul său, la combaterea schimbărilor climatice în viitor. Susțin foarte mult ideea creării de stimulente precum porturile verzi, chiar dacă nu luăm nicio decizie astăzi, ci însărcinăm Comisiei și Consiliului sarcina de a analiza ce se poate face în această privință.

Cred că este la fel de important să menținem competitivitatea internațională, inclusiv în privința altor moduri de transport. Prin urmare, este bine ca, pe baza propunerii noastre, Comisia să efectueze o nouă evaluare de impact asupra zonelor de control al emisiilor de sulf din Marea Nordului și din Marea Baltică deoarece, dacă dorim cerințe superioare aici mai mult decât oriunde, trebuie să ținem cont de concurența internațională și, în măsura posibilului, să ne asigurăm că nu determinăm întoarcerea transportului de containere înapoi pe șosele, ceea ce ar fi contraproductiv.

Permiteți-mi să menționez un ultim aspect, care cred că este foarte important, și anume includerea principalelor porturi europene în planificarea rețelelor TEN. Aceasta are o importanță enormă pentru noi, deoarece porturile sunt intersecții importante în lanțurile de transport și acestea își pot îndeplini rolul în mod eficient doar dacă intermodalitatea este facilitată și consolidată.

Există numeroase alte puncte pe care aş putea să le menţionez aici. Dle van Dale, felicitări pentru acest raport excelent. Am contribuit cu toţii câte puţin la acesta şi aş dori să vă rog să înţelegeţi faptul că nu dorim să diminuăm calităţile acestui raport excelent prin acceptarea amendamentelor dvs.

**Jean-Paul Besset**, în numele Grupului Verts/ALE. – (FR) Dle preşedinte, Grupul Verzilor/Aliaţa Liberă Europeană susţine în totalitate raportul şi recomandările dlui van Dalen. Acesta ne-a oferit un text echilibrat care este rezultatul colaborării strânse pe care a reuşit să o stabilească cu alte grupuri politice.

Susţinem acest raport deoarece stabileşte clar provocările cu care se confruntă politica maritimă a UE, şi anume o creştere semnificativă a traficului maritim, atât în interiorul cât şi în exteriorul Uniunii, fără a sacrifica mediul sau aspectele sociale. Acest text se înscrie într-un anumit tip de logică pe care dorim să-l vedem aplicat în toate domeniile: o politică de dezvoltare durabilă. Aceasta oferă căi pozitive pentru a permite transportului maritim să se dezvolte de acum şi până în 2018 în cele mai bune condiţii.

Subliniem, în special, combaterea abuzurilor pe care le comit pavilioanele de complezenţă sau navele care nu se conformează standardelor. De asemenea, subliniem protecţia împotriva pirateriei. Subliniem existenţa unei politici concepută în cadrul unei mări unice europene şi importanţa atribuită conectării multimodale a porturilor europene la căile navigabile interioare. Subliniem susţinerea pentru simplificarea normelor administrative care guvernează intrarea şi ieşirea din porturile europene. Subliniem promovarea meseriilor maritime şi pregătirea profesională continuă pentru acestea. În cele din urmă, subliniem prioritatea oferită problemelor de mediu.

În general, vom susţine întotdeauna orice iniţiativă care, din punctul nostru de vedere, ajută la promovarea unui sector al transportului maritim care poate concura cu transportul rutier şi aerian. Raportul dlui van Dalen a evaluat în întregime provocarea de mediu globală, pentru care transportul maritim este una dintre soluţii. În special, acesta este un instrument util împotriva încălzirii globale.

Singurul nostru regret este că amendamentul pe care l-am propus pentru a integra sectorul transportului maritim în sistemul de comercializare a cotelor de emisii de gaze cu efect de seră nu a fost adoptat de raportor sau de Comisie. Din punctul nostru de vedere, niciun sector economic nu trebuie să se îndepărteze de regula generală şi, similar sectoarelor aerian şi rutier, transportul maritim, chiar dacă este responsabil doar pentru emisii reduse de gaze, trebuie să contribuie la reducerea acestora. Prin urmare, vom propune din nou amendamentul nostru în şedinţa plenară.

**Jacky Hénin**, în numele grupului GUE/NGL. – (FR) Dle preşedinte, doamnelor şi domnilor, a spune că Uniunea are nevoie de o strategie de dezvoltare a transportului maritim reală este o exprimare moderată, deoarece este vorba de o problemă majoră pentru viitorul Uniunii noastre în ceea ce priveşte independenţa alimentară, economică şi politică, precum şi protecţia mediului.

Pentru a fi eficientă, această strategie trebuie să fie globală şi să acopere construcţiile navale, reparaţiile navelor, porturile, ocuparea forţei de muncă şi pregătirea profesională a lucrătorilor, precum şi securitatea. Respingerea de către Parlament a directivei privind liberalizarea serviciilor portuare în 2006 reprezintă, din punctul meu de vedere, piatra de temelie a oricărei strategii europene de transport maritim.

Parlamentul solicită Comisiei să continue lupta împotriva abuzurilor pavilioanelor de complezenţă. Acest lucru este pozitiv, dar lupta încă nu a început cu adevărat. În cele din urmă, nu trebuie să combatem doar abuzurile pavilioanelor de complezenţă, ci chiar existenţa acestei practici. Altfel, toate intenţiile noastre bune privind securitatea, crearea de locuri de muncă, sunt sortite eşecului.

Condiţionarea ajutorului de stat pentru acest sector de respectarea unor standarde sociale şi de mediul înalte şi de promovarea locurilor de muncă şi a formării profesionale pentru navigatorii din statele membre ale UE este un pas pozitiv, deoarece singurele denaturări reale ale concurenţei nu rezultă din ajutorul de stat, ci din dumpingul social, salarial şi de mediu.

Cea mai bună garanţie pentru securitatea transportului maritim sunt echipajele bine plătite, bine pregătite şi care se bucură de o protecţie socială adecvată şi de condiţii de lucru satisfăcătoare.

Notez cu satisfacţie că discutăm în cele din urmă şi despre formarea profesională de-a lungul vieţii pentru navigatori şi despre consolidarea calificărilor şi a competenţelor profesionale. Acum trebuie să ne asigurăm că acesta este recunoscut ca un drept pentru toţi navigatorii şi să determinăm angajatorii să-l finanţeze.

De asemenea, susţin cerinţele pentru construcţia de nave şi calitatea oţelului. Textul care ne-a fost transmis reprezintă, desigur, un progres, dar conţine totuşi multe contradicţii. Rămâne prizonierul principiului

concurenței libere și nedenaturate. Este în continuare impregnat de presiunile exercitate de lobby-ul transportatorilor și de cele mai îngrozitoare scenarii utopice ultraliberale.

De exemplu, cum poate susține ocuparea forței de muncă pentru navigatorii europeni, pentru ca în același timp să solicite studii pentru a determina în ce măsură aceștia pot fi înlocuiți de tehnologiile moderne?

Cum poate să apere o reducere a practicilor de dumping, solicitând în același timp libera circulație a angajaților care nici măcar nu au drepturi identice în cadrul Uniunii? Cum poate pleda pentru securitate când predomină declarația pe proprie răspundere și când unele părți, atrase de perspectiva profitului, nu ezită să transporte bunuri care se dovedesc a fi foarte periculoase pentru oameni și pentru mediu, fără să le declare?

Mai sunt multe de făcut, dar vom lucra împreună deoarece o politică maritimă sănătoasă, la nivel înalt trebuie, în primul rând, să respecte persoanele care, cu perseverență, își riscă de multe ori viața pentru a satisface necesitățile altora.

**Anna Rosbach**, în numele Grupului EFD. – (DA) Dle președinte, acesta este un document strategic ambițios. Totuși, am câteva comentarii.

Mai mult transport de marfă pe râurile principale ale UE – foarte bine, dar cum ținem cont de faptul că în ultimii ani, nivelurile apei au fost adesea prea scăzute pentru ca o barjă încărcată la maxim să navigheze pe acestea? Dacă acestea navighează cu doar jumătate de încărcătură, costurile de transport sunt prea mari.

Controale bazate pe evaluarea riscurilor – atunci cum ne putem da seama dacă o barjă de cărbune face trafic ilegal de persoane? Doar controalele bazate pe evaluarea riscului nu sunt suficiente. Este o naivitate să ne așteptăm ca toate națiunile maritime ale lumii să respecte standardele înalte de mediu ale UE. Din contră, multe nave vechi din țările terțe vor fi avantajate financiar ca urmare a acestei situații.

Pirateria – de ce este menționată această problemă doar într-un context african? Problema este mult mai mare în apele din jurul Indoneziei. Aceasta afectează, de asemenea, companiile de transport naval ale UE.

Deversarea obligatorie – deversarea obligatorie trebuie să devină o cerință statutară în toate apele de coastă navigabile, pentru a evita dezastrele naturale.

De asemenea, cred că este regretabil că am închis atât de multe porturi mici. Ar trebui să investim în consolidarea transportului maritim de coastă, nu să îl slăbim.

Un ultim aspect – ni se spune de multe ori cât de importantă este industria de construcții navale pentru UE. Totuși unde este dezbaterea privind dezmembrarea responsabilă, ecologică a navelor? Dorim să trimitem în continuare navele noastre pentru dezmembrarea iresponsabilă pe plajele indiene când nu mai avem nevoie de ele?

**Marian-Jean Marinescu (PPE)**. - Afacerile maritime europene nu pot fi privite 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 stagii 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.

**Saïd El Khadraoui (S&D).** – (NL) Dle președinte, doamnelor și domnilor, dnă comisar, sunt de acord într-o mare măsură cu comentariile făcute de colegul meu, dl, Fleckenstein și aș dori, în primul rând, să mulțumesc raportorului, dlui van Dalen, pentru raportul său excelent. Domnia sa se concentrează asupra unui număr de probleme importante, importanța transportului naval pentru economia noastră fiind prima dintre acestea. Acesta subliniază, de asemenea, faptul că trebuie să concurăm pe o piață globală și că, prin urmare, trebuie să acordăm o atenție deosebită competitivității sectorului nostru maritim și să urmărim, în același timp, un transport mai durabil. Cu alte cuvinte, trebuie să contracaram riscul schimbării pavilionului. Trebuie, în același timp, să acționăm într-un mediu concurențial corect. Prin urmare, este important ca normele privind ajutorul de stat, anunțate de mult timp, să se aplice în sfârșit în porturile noastre. Sunt sigur că va trebui să revenim la acest aspect într-o etapă ulterioară.

Există trei zone importante care trebuie analizate. În primul rând, ocuparea forței de muncă și condițiile de lucru. Profesiunea de navigator trebuie să fie atractivă din nou pentru tineri și în prezent, acest lucru este extrem de greu de realizat. Trebuie să facem eforturi mai mari pentru a disemina informațiile referitoare la oportunitățile de carieră, fie la țarm fie în altă parte. Acestea sunt premisele de la care trebuie să pornim. Condițiile de lucru trebuie, de asemenea, să fie îmbunătățite prin ratificarea legislației Organizației Internaționale a Muncii și prin efectuarea de verificări la nivel global, nu doar în Europa, evident.

Al doilea aspect important, pe care mulți dintre dvs. l-au menționat deja, este impactul transportului naval asupra mediului. Transportul naval în sine este un mod durabil de transport, dar se mai pot face încă multe progrese. În această privință, Europa trebuie să joace un rol de inițiator, inclusiv în negocierile cu Organizația Maritimă Internațională.

În cele din urmă, este de la sine înțeles că siguranța este esențială. O profesie de succes poate fi creată doar dacă se poate desfășura în siguranță. Trebuie să punem în practică cel de-al treilea pachet referitor la siguranța maritimă și să oferim sprijin în continuare misiunii Atalanta din largul coastelor Somaliei.

**Gesine Meissner (ALDE).** – (DE) Dle președinte, deoarece sunt prima care iau cuvântul din partea Grupului Alianței Liberalilor și Democraților pentru Europa, aș dori să încep adresându-i sincere felicitări dlui van Dalen. Am observat cu toții că domnia sa este devotat din tot sufletul transportului maritim. Acest lucru a devenit foarte clar.

Știu cu toții cât de important este acest domeniu. În ultimii ani, înaintea crizei, economia maritimă per ansamblu se dezvolta considerabil mai mult decât alte domenii ale economiei. Bineînțeles, transportul maritim joacă un rol major în acest domeniu și putem spune că clusterelor maritime vor fi absolut esențiale pentru dezvoltarea viitoare a Europei. Există, de asemenea, estimări care prevăd că, acum când am depășit cele mai dificile momente ale crizei, sectorul transportului va începe să crească din nou și că importanța transportului maritim va spori. 90 % din exporturile și importurile noastre sunt transportate prin porturi. Bineînțeles, în această privință este important – după cum s-a precizat deja – ca legăturile cu porturile și cu căile navigabile interioare să aibă importanța cuvenită în legătură cu coridoarele și cu rețelele transeuropene.

Avem nevoie de forțe proaspete. Dacă avem mai mult transport în sectorul maritim, vom avea, bineînțeles, nevoie și de persoane care să dorească să lucreze în acest domeniu. Pentru aceasta, avem nevoie de pregătire profesională de înaltă calitate, armonizată pe tot teritoriul Europei și, în același timp, trebuie să facem publicitatea acestui domeniu. Tinerii trebuie pur și simplu să vadă perspectivele pe care le-ar avea în transportul maritim. Dorim condiții bune de lucru – și acesta este, de asemenea, un aspect pe care putem și dorim să-l armonizăm în Europa.

Aspectul referitor la mediu a fost deja menționat. Transportul maritim este foarte ecologic, în special în privința emisiilor de CO<sub>2</sub>. Mai pot fi înregistrate progrese considerabile cu privire la emisiile de oxizi de azot și de sulf. Trebuie depuse eforturi în această privință, atât în acest sector cât și la nivel european în general, deoarece, după cum s-a precizat deja, acest lucru este foarte important, dată fiind concurența internațională foarte puternică în transportul maritim. În Europa, jucăm un rol principal în această privință, dar trebuie să ne asigurăm că ne menținem această poziție. În cazuri individuale, s-ar putea să avem nevoie de ajutor de la stat în acest sens. Trebuie să ne asigurăm că lucrăm împreună pentru dezvoltarea acestui sector în continuare.

În concluzie, transportul maritim este un domeniu decisiv pentru viitor și, prin urmare, este bine că dezvoltăm o strategie pe termen lung.

**Dominique Riquet (PPE).** – (FR) Dle președinte, dnă comisar, este esențial să promovăm o politică europeană de transport maritim care să fie ambițioasă și orientată pe termen lung. Aceasta trebuie să țină cont de factor specifici acestui sector și să soluționeze provocările cu care se confruntă.



Transportul maritim este un sector strategic pentru UE în mai multe privințe, în principal datorită rolului pe care îl joacă în creștere și în ocuparea forței de muncă, dimensiunii sale internaționale și a aspectelor sale de mediu și de dezvoltare durabilă. S-a menționat că transportul maritim reprezintă mijlocul de transport pentru 80 % din comerțul internațional. Comunicarea Comisiei Europene și raportul dlui van Dalen ne arată calea pe care trebuie să o urmăm, stabilesc obiective strategice și identifică domenii de acțiune cheie pentru politica de transport maritim a UE.

În ceea ce mă privește, doresc să subliniez anumite puncte pe care le-am promovat împreună cu colega mea, dna Vlasto, în cadrul Comisiei pentru transport și turism, și anume că UE trebuie să acționeze pentru a consolida competitivitatea sectorului transportului maritim, că acest lucru implică, în special, îmbunătățirea condițiilor de lucru și a oportunităților pentru carieră în cadrul acestui sector, fără a disocia scopul competitivității de cele ale dezvoltării durabile, concurenței corecte și securității. În ceea ce privește aspectele legate de mediu, politica UE trebuie să promoveze internalizarea costurilor externe și crearea unor zone maritime de control al emisiilor. În cele din urmă, anticipând creșterea nivelurilor traficului maritim, trebuie să promovăm investițiile pentru modernizarea și creșterea capacității infrastructurilor noastre portuare.

Este important ca Parlamentul European să împărtășească viziunea sa pentru politica de transport maritim a UE din prezent până în 2018. Raportul excelent al dlui van Dalen, care a avut o susținere foarte largă în cadrul Comisiei, va primi, sper, un sprijin la fel de puternic din partea Parlamentului, ceea ce ne va oferi o bază solidă pentru negocieri viitoare.

**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 accidente 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 mult 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.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Dle președinte, aș dori să-i felicit în mod special pe dl van Dalen și, de asemenea, pe colegul meu, dl Fleckenstein, pentru această inițiativă excelentă, prin care se încearcă materializarea ambiției Parlamentului European pentru politica maritimă a UE și doresc să le mulțumesc, de asemenea, pentru generozitatea cu care au acceptat o mare parte a sugestiilor mele.

Raportul finalizat include aspecte importante precum sprijinul pentru adaptarea porturilor și a navelor la necesitățile persoanelor cu mobilitate redusă și cerința pentru ratificarea Convenției din 2006 a OIM privind munca din domeniul maritim și, în plus, solicită industriei să încorporeze Convenția în practicile sale. Alt aspect important este extinderea propunerilor privind formarea profesională către navigatorii de la toate nivelurile pentru a combate subevaluarea și exploatarea acestora.

Acesta propune, de asemenea, preluarea inițiativei în combaterea poluării în cadrul Organizației Maritime Internaționale, atât în ceea ce privește alternativele la păcura de rezervor, cât și reducerea emisiilor de sulf, soluția fiind prin utilizarea sistemelor de transport inteligente, precum sistemul de sateliți Galileo.

Raportul propune, de asemenea, să se recunoască accelerarea luptei europene împotriva pirateriei și să se susțină eficiența tot mai mare a Operațiunii Atalanta, precum și necesitatea de a îmbunătăți calitatea designului navelor pentru a le adapta la cele mai ridicate standarde de accesibilitate și de securitate.

În cele din urmă, salut în mod special recunoașterea rolului porturilor în noile rețele trans-europene, inclusiv conectarea lor esențială cu porturile terestre sau cu porturile fluviale și cu platformele logistice.

**Georgios Papanikolaou (PPE).** – (EL) Dle președinte, strategia pe care o dezbaterem astăzi este foarte ambițioasă și, în ceea ce privește direcția de bază, dl Koumoutsakos, raportorul pentru grupul nostru politic, a acoperit deja tot ceea ce doream să precizez.

Permiteți-mi, totuși, să fac un comentariu, în calitate de membru al Comisiei pentru libertăți civile, justiție și afaceri interne, în legătură cu inițiativa foarte interesantă și inovatoare de a crea „e-maritime”, o rețea de monitorizare maritimă. Personal sunt de acord cu textul Comisiei; acesta prevede crearea unui sistem de management informațional integrat pentru a recunoaște, a monitoriza, a localiza și a raporta toate navele din larg și încărcăturile acestora.

Totuși, acțiuni de monitorizare electronică similare – nu știu dacă sunt mai mult sau mai puțin dezvoltate – sunt, de asemenea, desfășurate de forțele Frontex, ca parte a combaterii imigrației ilegale. Prin urmare, aș dori să întreb dacă ținem cont de acest aspect, dacă Comisia are ceva de clarificat în comunicarea sa, dacă ar trebui să existe competențe specifice, diferite pentru fiecare agenție sau dacă aceste informații ar trebui combinate, astfel încât să avem un rezultat mai bun în ambele direcții.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – Dle președinte, aș dori să mă refer la două probleme menționate de către raportor, dar care nu au fost dezvoltate.

Prima este pirateria, asupra căreia recomandările sunt pozitive, dar inevitabil generale. Poate că experiența noastră bazată pe lecțiile învățate din operațiunea Atalanta poate fi utilizată pentru a contribui mai mult la regulile de protecție proprie recomandate de OMI, ținând cont că, probabil, pirateria se va extinde și Uniunea nu poate reproduce acest tip de operațiune pe tot spațiul maritim utilizat de marina comercială a UE.

A doua problemă este necesitatea unei legături mai bine dezvoltate între sectoarele maritim și al căilor navigabile fluviale, ținând cont de complexitatea activității în aceste domenii. Acest aspect este ilustrat, de exemplu, prin interconexiunea dintre factorii economic, social, de mediu și politic în cazul Dunării și al Mării Negre.

**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.

**Georgios Koumoutsakos (PPE).** – (EL) Dle președinte, am solicitat cuvântul pentru a clarifica faptul că, în raportul meu inițial, am trecut cu vederea un aspect pe care nici colegii mei deputați nu l-au menționat. Aș dori, în special, să mă refer la rolul Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA). Împreună cu alți colegi am avut, recent, oportunitatea să vizităm EMSA, care desfășoară o activitate importantă, crucială pentru dezvoltarea strategiei de transport maritim a UE. Aceasta necesită sprijinul nostru și cred că informațiile și facilitățile tehnice de care dispune nu numai că ajută transportul maritim din Uniune, ci pot ajuta, de asemenea, în alte sectoare precizate anterior, în special în ceea ce privește, de exemplu, informațiile care pot fi, de asemenea, evaluate și utilizate de Frontex.

Ca să fiu sincer, și acesta este comentariul meu final, EMSA desfășoară o activitate importantă pe care trebuie să o recunoaștem și de care trebuie să ținem cont când discutăm despre strategia maritimă a UE.

**Andris Piebalgs, membru al Comisiei.** – Dle președinte, a fost o dezbatere fascinantă care consolidează cu siguranță raportul excelent al dlui van Dalen. Cred că este realizat bine deoarece nu este nimic mai dificil decât să scrii un raport despre strategie în general, strategia fiind un instrument care are într-adevăr o viziune pe termen lung și, în același timp, trebuie să se concentreze pe puncte principale.

Acum lucrăm în colegiu pentru a pregăti un traseu detaliat pentru implementare. Până la vară, am putea să-l publicăm. Aș dori să mă refer la trei aspecte specifice. Una privește orientările privind ajutorul de stat pentru porturi. Acest aspect este discutat în prezent în cadrul DG Concurență a Comisiei și cu un fost comisar pentru concurență și aceștia și-ar dori cu adevărat ca noi, ca o Comisie, să lucrăm împreună, astfel încât dura ceva timp. Nu vă pot oferi repere cronologice precise, dar lucrăm la aceasta.

În ceea ce privește Marco Polo, am dezbătut problemele legate de rețeaua de transport trans-europeană, astfel încât discuția va fi legată de acest aspect.

Legat de porturile maritime, în această etapă nu avem nicio legislație în curs de elaborare.

În final, dle președinte și distinși deputați, vă mulțumesc încă o dată pentru această dezbatere. A fost cu adevărat utilă pentru Comisie.

**Peter van Dalen, raportor.** – (NL) Dle președinte, vă mulțumesc și mulțumesc tuturor deputaților. Cred că acest raport este un exemplu bun de cooperare constructivă între grupuri diferite.

Aș dori să mă refer la trei puncte principale pe care unii dintre dvs. le-au menționat deja. În primul rând, mediul, care este esențial. Performanța ecologică a navelor noastre trebuie să se îmbunătățească foarte mult și, în raportul meu, am stabilit un număr de opțiuni în această privință, în special, perceperea unei taxe pe păcura de rezervor care are un profil ecologic slab. Mă întreb dacă Comisia ar putea să repună în discuție această idee.

În cele din urmă, conceptul de „porturi verzi”, după cum le-au numit unii membri. Într-un port verde, o navă ecologică ar fi preluată mult mai rapid și, de asemenea, ar trebui să plătească o taxă portuară mai mică. Un astfel de concept este o răsplătă pentru comportament ecologic adecvat. Astfel, se combină un sistem de stimulente și de restricții. Dacă aveți un palmares de mediu pozitiv, sunteți răsplătit și dacă nu luați nota de trecere, veți ajunge rapid cu buzunarele goale. Susțin ferm un astfel de sistem.

În ceea ce privește securitatea, unul dintre deputați a spus că statele membre trebuie să implementeze Al treilea pachet maritim foarte rapid. Acest lucru este necesar. Dna Țicău a menționat Memorandumul de înțelegere de la Paris. Aveți întru totul dreptate; verificarea tinde să devină o verificare bazată pe riscuri, ceea ce este mult mai bine decât procentul fix. Aceasta oferă verificării un impuls enorm și comportamentul pozitiv este răsplătit. Adică, navele trebuie să se comporte bine. Slovacia nu este încă pe lista albă și trebuie să facă un efort suplimentar în această privință.

Am pus un accent special pe construcțiile navale și pe întreținerea navelor. Știm că în vremuri de recesiune economică, întreținerea este ușor abandonată. Este clar că nu putem lăsa să se întâmple acest lucru și societățile de clasificare, în special, se confruntă în prezent cu solicitări majore.

Oferim sprijinul nostru total misiunii Atalanta împotriva pirateriei. Este o misiune bună și s-a dovedit deja un succes. Doar săptămâna trecută, o fregată a marinei olandeze a ajutat la eliberarea unei nave comerciale germane. O astfel de cooperare mi se pare ideală. În acest caz particular, toți armatorii au trebuit să coopereze și să navigheze într-un convoi, deoarece niciunul dintre ei nu era capabil să înainteze de unul singur.

În cele din urmă, aș dori să mulțumesc dlui comisar și Comisiei și așteptăm cu interes ca acest raport să fie transpus într-o foaie de parcurs.

**Președintele** – Dezbateră este închisă.

Votul va avea loc peste două săptămâni, în cadrul sesiunii de la Bruxelles.

#### **Declarații scrise (articolul 149 din Regulamentul de procedură)**

**Sergio Berlato (PPE), în scris.** – (IT) Dle președinte, doamnelor și domnilor, sectorul transportului maritim european joacă un rol cheie pe piața globală. Importanța sa se bazează pe o cifră esențială: 41 % din flota globală este administrată de țările UE.

Totuși, ca urmare a creșterii ajutorului de stat în sectoarele transportului maritim din țările terțe, poziția competitivă a flotei europene este supusă unei presiuni în creștere. Prin urmare, solicit Comisiei să prezinte rapid noile norme privind ajutorul de stat, pentru a dezvolta condiții echitabile pentru schimburile comerciale maritime.

Studiile recente estimează că, în 2018, transportul maritim va crește în statele membre de la 3,08 miliarde de tone în 2006 la 5,3 miliarde. Prin urmare, sunt de acord cu conținutul raportului în cauză; cu alte cuvinte, sunt de acord că dezvoltarea capacităților de infrastructură ale porturilor europene, pentru a susține creșterea sectorului transportului maritim, este o prioritate.

În cele din urmă, cred că profesiile maritime trebuie promovate mai mult printre cetățenii europeni tineri cu ajutorul informațiilor adecvate, care în prezent par să lipsească. În opinia mea, de fapt, lipsa tot mai mare de profesioniști în sectorul transportului maritim european poate duce la slăbirea acestuia în timp.

**Danuta Jazłowiecka (PPE)**, *în scris*. – (PL) Doamnelor și domnilor, o privire către situația transportului maritim al UE poate duce la concluzii ambivalente. Pe de o parte, datele care au fost prezentate stau mărturie pentru faptul că pavilioanele statelor membre dețin o cotă importantă din transport la nivel global, precum și în interiorul Uniunii. Aceasta subliniază semnificația Comunității în implementarea de tehnologii și de sisteme organizaționale noi, în special cele privind protecția mediului și îmbunătățirea standardelor de viață ale echipajelor. Pe de altă parte, totuși, se poate observa concurența din ce în ce mai puternică din partea țărilor terțe și, în special, din partea așa-numitelor pavilioane de complezență. De asemenea, se remarcă reticența tot mai mare a tinerilor de a se dedica unei activități într-un sector care este, fără îndoială, dificil. Pe scurt, situația prezentă a pieței transportului maritim din UE nu este una rea, dar perspectivele nu ne fac să fim optimiști. Totuși, pentru mine personal, măsurile de ajutor pentru transportul fluvial și asigurarea legăturilor optime între transportul maritim și fluvial de bunuri sunt o prioritate. Reprezintă regiunea bazinului râului Odra superioară și pot vedea cât de puțin este utilizat potențialul porturilor fluviale din această regiune, în special ca o rută de transport care conectează regiunile din interiorul Republicii Cehe, Poloniei și Germaniei cu portul maritim de la Szczecin. Trebuie să ținem cont și de acest aspect în contextul transportului maritim al UE, astfel încât măsurile adoptate ca parte a politicii discutate să contribuie la dezvoltarea comunității ca un tot unitar și nu doar pentru zonele de coastă.

**Vilja Savisaar (ALDE)**, *în scris*. – (ET) Dle președinte, dle van Dalen, doamnelor și domnilor, 41 % din flotele internaționale aparțin Europei, dar, din păcate, alte țări oferă mai mult sprijin flotelor proprii și armatorilor decât o fac statele membre ale UE sau impun cerințe mai puțin stricte privind securitatea și protecția mediului la bordul navelor.

Europa trebuie să garanteze condiții de lucru mai bune pentru navigatorii săi, securitatea navelor sale și o îmbunătățire a situației mediului marin. Pentru aceasta, ar trebui să solicităm sau poate să încurajăm statele membre să susțină sectorul maritim al statului sau să garanteze că navele care apar în registrul statului respectiv respectă convenția care a fost ratificată, precum și cerințele internaționale. Deși transportul maritim este mai ecologic decât transportul rutier sau aerian, este posibilă o reducere și mai mare a poluării în acest sector.

Prezentând această propunere de schimbare, sper că operațiile de andocare viitoare vor fi mai eficiente și mai puțin poluante, ceea ce va fi facilitat cu siguranță de procedurile fără hârtie precum și de utilizarea pe scară largă a sistemelor de transport inteligente. În același timp, obiectivul principal al sistemelor de transport inteligente nu este reducerea poluării, ci creșterea eficienței și garantarea unei concurențe mai bune.

Securitatea sectorului maritim este foarte importantă. Trebuie să depunem toate eforturile pentru a garanta securitatea marinarilor, pasagerilor, navelor și bunurilor dar, în același timp, nu putem rezolva această problemă cu ochii închiși. Trebuie să privim situația într-un cadru mult mai larg și să găsim o soluție la problemele existente din acest domeniu.

Pe scurt, aș dori să menționez că activitatea maritimă este o parte foarte importantă a economiei și a vieții de zi cu zi a multor europeni. Prin urmare, trebuie să depunem toate eforturile pentru a garanta competitivitatea și durabilitatea acestui sector, fără a uita de factorii de mediu și uman.

## 21. Europeana – etapele următoare (prezentare succintă)

**Președintele**. - Următorul punct pe ordinea de zi este scurta prezentare a raportului (A7-0028/2010) elaborat de Helga Trüpel, în numele Comisiei pentru cultură și educație, referitor la Europeana – etapele următoare [COM(2009)0440 – 2009/2158(INI)].

**Helga Trüpel**, *raportoare*. – (DE) Dle președinte, dnă comisar Kroes, Europeana va fi proiectul cultural digital major al UE. Ce înseamnă Europeana? Este o bibliotecă digitală, un muzeu digital și o arhivă digitală pentru patrimoniul nostru cultural european. Intenția este să le oferim tuturor cetățenilor acces la această resursă

digitală nu doar în UE, ci și oriunde în lume. Proiectul Europeana a început în noiembrie 2008 și la instituirea sa au contribuit 1 000 de instituții culturale. Are 150 de organizații partenere. Până acum, circa 6 milioane de lucrări din patrimoniul nostru cultural european au fost digitizate. Până în iunie 2010, se estimează că vor fi 10 milioane de lucrări digitizate și până în 2015, se așteaptă ca cifra să atingă 15 milioane.

După cum observați, este un demers foarte ambițios și foarte important pentru UE. Până acum, acesta a fost finanțat prin programul eContentplus și de statele membre. Totuși, deocamdată, rata de digitizare variază considerabil între statele membre. Franța conduce cu peste 40 %, Germania este la aproximativ 16 %, dar multe alte state membre sunt mult în urmă și nu uitați că vorbim de un proiect comun al politicii culturale digitale europene.

Este foarte important să înțelegem că există o instituție culturală publică care, din motive lesne de înțeles, este menită să concureze puternic cu aranjamentul Google privind cărțile („booksettlement”), deoarece nu dorim ca patrimoniul european să fie încredințat pur și simplu unui monopol. Dorim o resursă publică, în cel mai bun sens european, pentru patrimoniul nostru cultural european. De asemenea, dorim să păstrăm influența publică, deoarece aceasta înseamnă că cetățenii europeni pot avea, de asemenea, influență politică reală.

Nu există nicio problemă în privința lucrărilor care nu mai fac obiectul drepturilor de autor sau care se află în domeniul public. Este mult mai complicat în cazul lucrărilor orfane, cu alte cuvinte, lucrări care nu au fost eliberate încă de sub drepturile de autor, dar pentru care este foarte dificil de regăsit titularii de drept. În ceea ce privește lucrările protejate de drepturi de autor, este o altă problemă. Dacă Europeana va deține la un moment dat lucrări protejate de drepturi de autor, va trebui să existe o plată pentru descărcări private, deoarece altfel, vom distruge valoarea adăugată culturală de pe piețele culturale.

Prin urmare, ceea ce doresc să realizez din punct de vedere politic este, pe de o parte, digitizarea rapidă și eficientă și, în același timp, păstrarea drepturilor de autor, acesta fiind singurul mod în care vom putea să menținem diversitatea culturală a UE. Astfel, avem nevoie de soluții consensuale pentru lucrări orfane și de investigații foarte minuțioase pentru a afla cine sunt titularii drepturilor de autor. Dintr-o perspectivă politică, problema absolut esențială pentru mine, acum când discutăm strategia post-Lisabona, Strategia UE 2020 și când vine vorba despre modernizarea economiei noastre, dezvoltarea societății digitale, societatea bazată pe cunoaștere și diversitatea culturală, este că Europeana trebuie să fie finanțată parțial din acest program UE 2020, cu implicarea statelor membre, bineînțeles. Acesta trebuie să fie un proiect european comun. Prin urmare, avem nevoie și de o campanie „alăturați-vă proiectului Europeana” pentru a găsi sponsori privați suplimentari. Trebuie însă să precizăm clar că este necesar să sensibilizăm cetățenii noștri, și mai ales tinerii, cu privire la existența acestei resurse. Mulți încă nu știu despre acest demers. Aceasta este sarcina imensă pe care trebuie să o îndeplinim împreună.

**Piotr Borys (PPE).** – (PL) Dle președinte, Europeana este o acțiune de importanță crucială, care poate pune la dispoziția întregii lumi patrimoniul cultural al Europei. După cum știm cu toții, nu vorbim doar de o bibliotecă, ci și de un muzeu virtual și o arhivă. Aș dori ca fiecare dintre noi din această Cameră să putem spune că lucrările marilor creatori naționali, cum ar fi în cazul meu Chopin, Marie Curie *născută* Skłodowska sau Słowacki, pot fi disponibile pe Internet. Aș dori să menționez trei factori cheie. În primul rând, în cazul Europeana, nu putem permite o reducere a calității. Este un aspect care trebuie tratat cu seriozitate în cadrul proiectului. În al doilea rând, este necesară o soluție la problema drepturilor de autor în cazul lucrărilor orfane și al celor scoase din circuitul publicării. În al treilea rând, doresc să o rog foarte mult pe dna Kroes să accelereze digitizarea în statele membre, dacă dorim să fim mândri de acest proiect pilot extraordinar în viitor.

Aș dori să mulțumesc dnei Trüpel pentru un raport excelent.

**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 ca 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.

**Hannu Takkula (ALDE).** – (FI) Dle președinte, pentru început, aș dori să mulțumesc dnei Trüpel pentru raportul său excelent. O cunosc foarte bine din comisie de cinci ani și știu că face totul cu o atenție și un profesionalism desăvârșite și raportul este un bun exemplu în acest sens.

Acesta este alt tip de proiect necesar în Europa, deoarece UE este privită ca o comunitate de valori, dar este, de asemenea, o comunitate culturală puternică. Avem 27 de state membre diferite care au o cultură extrem de bogată și de variată.

Dacă, într-un moment în care numărul autostrăzilor informaționale crește, putem face ca informațiile să fie mai ușor accesibile cetățenilor, atunci acesta este tipul de bogăție europeană în care merită să investim și pentru care să căutăm resurse. Este modalitatea prin care toate țările mici vor avea, la rândul lor, oportunitatea să-și promoveze propriile culturi unice și deosebite. Odată cu extinderea la scară largă a serviciului de bandă largă prin efortul Comisiei și al statelor membre, principiul egalității va fi realizat prin furnizarea de servicii culturale în biblioteci, muzee și arhive electronice.

**Marek Henryk Migalski (ECR).** – (PL) Nici eu personal și nici grupul meu politic nu susținem în mod special programele și instituțiile ample sau crearea de entități care depășesc necesitățile. Totuși, Europeana nu este o astfel de entitate. Dimpotrivă, este un proiect foarte important, mai ales pentru că trăim într-o perioadă a culturii vizuale și nu a celei scrise. Aceasta înseamnă, după cum a precizat Neil Postman în cartea sa superbă *Amusing Ourselves to Death* (Amuzat până la moarte), că această cultură vizuală depreciază dezbaterile publice și ne face mai săraci ca cetățeni. Ceea ce înseamnă, în schimb, că dacă un proiect are o șansă de a îmbunătăți obișnuința cititului, are și o șansă de a îmbunătăți mintea cetățenilor și în acest mod, UE ar contribui la o consolidare a calității educației cetățenilor săi și a modului în care funcționează aceștia, fapt care înseamnă că în statele membre, acei cetățeni ar fi mai activi și mai înțelepți și ar fi cetățeni mai buni.

**Georgios Papanikolaou (PPE).** – (EL) Dle președinte, doamnelor și domnilor, dezbaterem o inițiativă care se poate dovedi a fi un adevărat tezaur pentru UE și aș dori să-i mulțumesc încă o dată raportoarei, dnei Trüpel, pentru raportul excepțional pe care l-a prezentat.

Ne referim la un depozitar cultural electronic al statelor europene care va permite accesul la informații culturale fundamentale și aș dori să subliniez în acest punct că succesul Europeana va depinde de formatul pe care-l vom decide în cele din urmă, cu alte cuvinte nu dorim ca Europeana să fie o copie a platformelor electronice care există deja, precum Google sau Wikipedia.

Dorim o sursă serioasă și de încredere, informații cu importanță și valoare științifică, o sursă în care drepturile de proprietate intelectuală sunt protejate și o seriozitate a conținutului care este garantată. Cred că acest lucru este garantat prin amendamentele propuse și prin dezbaterile asupra subiectului pe care am avut-o în Comisia pentru cultură și educație. Bineînțeles, ceea ce nu poate fi asigurat în cele din urmă este interesul din partea statelor membre de a utiliza acest instrument pentru a-și promova cultura.

Aici fiecare dintre noi trebuie să-și asume rolul de a explica guvernelor noastre naționale și cetățenilor statelor membre cât este de important acest proiect, astfel încât să aibă impactul dorit și să putem beneficia cu toții de el în cel mai bun mod posibil pe termen mediu.

**Petra Kammerevert (S&D).** – (DE) Dle președinte, doamnelor și domnilor, în primul rând, doresc să-i mulțumesc sincer dnei Trüpel pentru raportul excelent pe care îl dezbaterem astăzi.

Cred că faptul că vom pune la dispoziția cetățenilor europeni și din toată lumea patrimoniul cultural divers al Europei într-o bibliotecă online digitală este un proiect splendid. Totuși, pentru a deveni un succes, acest proiect necesită în continuare eforturi comune din partea noastră. O premisă semnificativă în acest sens este, din punctul de vedere al grupului meu, accesul gratuit – și aceasta înseamnă, cât mai mult posibil, fără costuri – la patrimoniul nostru cultural prin Europeana.

În discuțiile comune, am ajuns la un compromis, care protejează interesele autorilor lucrărilor protejate pe de o parte și, în același timp, oferă accesibilitatea gratuită necesară și aș dori foarte mult ca această Comisie să țină cont de și să adopte aceste propuneri în viitor.

Altă premisă este ca statele membre să devină tot mai conștiente de responsabilitatea pe care o au. Pentru țara din care provin, aceasta înseamnă că nu este acceptabil ca Goethe să fie disponibil în poloneză și franceză, dar să nu fie disponibil în germana originală. În această privință, trebuie să transmitem o solicitare comună

și hotărâtă statelor membre să ofere încă o dată resursele financiare adecvate pentru a face din Europeana un succes real și la acest nivel.

**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.

**Neelie Kroes, vicepreședintă a Comisiei.** – Dle președinte, stimați deputați și, bineînțeles, în special dnă Trüpel, suntem absolut fascinați de raportul dvs. Îl salutăm. Cred că, într-adevăr, „Europeana – etapele următoare” este doar un început al unei aventuri foarte provocatoare și demonstrează, printre altele, sprijinul politic puternic pentru dezvoltarea în continuare a Europeana ca un punct de acces comun la patrimoniul cultural bogat și divers al Europei în era digitală.

Așadar, aș dori să mulțumesc raportoarei, dnei Trüpel, pentru eforturile depuse și să o felicit pentru strategia de marcă, deoarece marca însăși este deja unică: „Europeana” – nu mai este necesară nicio explicație.

Comisia poate, de asemenea, să susțină propunerea de rezoluție alternativă, care, după cum am fost informată, are acordul principalelor grupuri politice din Parlament.

Acesta este un proiect ambițios și, repet, este doar începutul. Obiectivul acestuia este să pună la dispoziție pe Internet cărți, ziare, hărți, obiecte de muzeu, material audiovizual și arhive audio digitizate din toată Europa. Acest lucru este esențial pentru a asigura accesul la cultură în era digitală. Nu este doar ceea ce a amintit dl Migalski: ceva care ne face să fim cetățeni mai buni. Vom trăi și vom vedea, însă este un proiect care ne oferă ocazia de a fi mai fericiți, pentru că a te bucura de cultură înseamnă, în majoritatea cazurilor, a te bucura de fericire, ca să spunem așa.

Raportul Parlamentului este cel care subliniază, pe bună dreptate, că există și o componentă economică. Digitizarea și accesibilitatea online la patrimoniul nostru cultural va fi în beneficiul diverselor sectoare de activitate: gândiți-vă la educație, cercetare, turism și presă.

Site-ul Europeana este rezultatul unei colaborări fără precedent între bibliotecile, arhivele și muzeele europene. În prezent, după cum a menționat, pe bună dreptate, dna Trüpel, aceasta oferă acces la 7 milioane de obiecte digitizate. Încă o dată, este doar începutul. Haideți să continuăm. Se poate și trebuie făcut mai mult. Raportul Parlamentului subliniază diferite domenii pentru Europeana și pentru politicile aferente în care trebuie să se înregistreze progrese în anii următori.

Dezvoltarea site-ului depinde, în primul rând, de materialele primite de la statele membre care ar trebui să facă mai multe eforturi pentru a digitiza patrimoniul lor cultural și a pune la dispoziție toate obiectele digitizate prin Europeana. Sunt încântată că Parlamentul se alătură Comisiei, solicitând statelor membre să realizeze progrese rapide în această privință. Cu cât mai repede, cu atât mai bine.

Parlamentul subliniază că Europeana nu trebuie să ofere doar acces la lucrările din domeniul public, ci ar trebui să includă, de asemenea, materiale care sunt protejate încă de drepturi de autor. Într-adevăr, există o nevoie urgentă – și acesta este răspunsul meu pentru dna Țicău – să găsim soluții realiste pentru aducerea online a lucrărilor care nu se mai publică, pentru rezolvarea problemei lucrărilor orfane (pentru care este imposibil să găsim titularii de drepturi). Dacă nu facem acest demers, există riscul ca Europa să rămână în urmă în câțiva ani de acum încolo, în special, în comparație cu SUA.

În prezent, Comisia efectuează o evaluare de impact asupra unei soluții legale posibile pentru lucrările orfane la nivel european și discutăm ce se poate face, dar, dacă nu aveți nimic împotrivă, voi reveni la acest aspect când vom discuta despre agenda digitală, deoarece aceasta este una dintre problemele pe care trebuie să le tratăm.

O versiune îmbunătățită a Europeana va fi lansată la sfârșitul acestui an și se estimează că până atunci aceasta va oferi acces la peste 10 milioane de obiecte digitizate. Site-ul va fi dezvoltat în continuare în anii următori.

Parlamentul subliniază, pe bună dreptate, că pentru succesul Europeana, site-ul trebuie făcut cunoscut atât în rândul instituțiilor culturale, care ar putea contribui cu propriul conținut digitizat, cât și în rândul publicului larg. Trebuie acordată o atenție specială tinerilor, după cum ați menționat pe bună dreptate, o parte extrem de importantă a populației noastre, care ar putea fi vizată prin intermediul școlilor.

Comisia este dedicată în totalitate continuării eforturilor pentru dezvoltarea Europeana și a politicilor legate de aceasta, aspect care va constitui un domeniu esențial de activitate în Agenda digitală europeană. Oricum, merită să luptăm pentru aceasta.

**Președintele** – Dezbateră este închisă.

Votul va avea loc peste două săptămâni, în cadrul sesiunii de la Bruxelles.

***Declarații scrise (articolul 149 din Regulamentul de procedură)***

**Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D)**, *în scris*. – (PL) Europeana, Biblioteca digitală europeană, se confruntă în prezent cu multe provocări. Succesul acestei acțiuni paneuropene este departe de a fi asigurat. În primul rând, deoarece până acum, Europeana a conținut, în principal, lucrări care provin de la doar câteva dintre cele mai active țări. În al doilea rând, acestea nu sunt lucrări contemporane, care ar putea atrage cel mai mare interes, ci unele mai vechi, care se află în domeniul public. Aș dori să atrag atenția, în special, asupra unui aspect al proiectului Europeana care, în opinia mea, are o importantă semnificativă pentru succesul acestuia – finanțarea. Procesul extinderii colecțiilor digitale este foarte costisitor și va dura mulți ani. În același timp, Europeana dispune de resurse financiare garantate doar până în 2013, ca parte a unui proiect finanțat parțial de Comisia Europeană și de statele membre, cât și de sponsori privați. Cred că este esențial să asigurăm surse stabile de finanțare ca parte a unei Perspective financiare noi pentru 2014-2020. Fondurile europene sub formă de granturi acordate instituțiilor culturale individuale din statele membre ar trebui să le încurajeze să fie mai eficiente în digitizarea colecțiilor. În același timp, trebuie introduse obiective obligatorii de digitizare, pe care statele membre ar trebui să le îndeplinească într-o perioadă specificată. Doar o abordare consecventă, bazată pe stimulente și sancțiuni va asigura că Europeana devine un portal atractiv de mare interes pentru cititori și cercetători și nu o mansardă digitală utilizată pentru depozitarea sentimentală de lucruri vechi și nefolositoare.

**Iosif 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.

**Emil Stoyanov (PPE)**, *în scris*. – (BG) Doamnelor și domnilor, una dintre obligațiile noastre fundamentale în prezent, ca politicieni și ca cetățeni, este să păstrăm patrimoniul cultural european pentru generațiile viitoare. Europeana este unul dintre principalele proiecte în acest domeniu, ajutând la accelerarea procedurilor de digitizare a patrimoniului cultural în fiecare stat membru. Totuși, problemele culturale și legale asociate cu digitizarea în masă a cărților, inclusiv cele deținute în prezent de bibliotecile europene încă nu au fost depășite. Drepturile de autor și legislația care le guvernează în statele membre reprezintă una dintre cele mai mari provocări cu care se confruntă Europeana. Concurența cu Google scoate la lumină, de asemenea, numeroase probleme care vor trebui rezolvate. În această privință, trebuie căutată fiecare resursă posibilă pentru a susține bibliotecile, muzeele și arhivele naționale, astfel încât proiectul Europeana să poată deveni o imagine reală a bogăției și diversității patrimoniului cultural al Europei. În timpul dezbaterilor din Comisia pentru cultură și educație, am sugerat ca Parlamentul European să aibă anumit control asupra proiectului, dar îmi dau seama că, pe baza regulilor curente, acest lucru nu este posibil. Cu toate acestea, aș dori ca Parlamentul European, ca singura instituție a UE ai cărei membri sunt aleși în mod direct, să poată să-și exercite la un moment dat controlul asupra inițiativelor europene. Vă mulțumesc pentru atenția acordată.



## 22. Evaluarea și analizarea planului de acțiune pentru bunăstarea animalelor 2006-2010 (prezentare succintă)

**Președintele.** - Următorul punct pe ordinea de zi este raportul (A7-0053/2010) elaborat de Marit Paulsen, în numele Comisiei pentru agricultură și dezvoltare rurală, referitor la evaluarea și analizarea planului de acțiune pentru bunăstarea animalelor 2006-2010.

**Marit Paulsen, raportoare.** - (SV) Dle președinte, bunăstarea animalelor este, într-adevăr, un subiect de interes pentru majoritatea cetățenilor europeni. Bunăstarea animalelor nu se referă doar la animale. Este vorba și despre propria noastră identitate, despre ceea ce credem că reprezentăm și ceea ce crede Europa că reprezintă, ceea ce considerăm a fi caracteristicile civilizației; se referă la respect și cum le tratăm pe acestea, tovarășii noștri în călătoria pe care o reprezintă viața.

În evaluarea mea, care este susținută de Comisia pentru agricultură și dezvoltare rurală, marea majoritate a planului cincinal adoptat de către Parlament în 2006 – pentru care dna Jeggle a fost raportoare – a fost implementat destul de rezonabil. Lipsește însă o piesă foarte importantă a acestui puzzle lipsește, și anume conformitatea. În consecință, când am schițat viitorul plan cincinal – care atât eu, cât și comisia sperăm foarte mult să se materializeze anul acesta – m-am axat pe înăsprirea conformității cu legislația existentă.

În prezent, aceasta înseamnă, în special, directiva privind creșterea, bunăstarea și gospodărirea porcilor. Aceasta se referă, de asemenea, la problema frecventă a transportului animalelor pe distanțe lungi, uneori în condiții deplorabile. Cu alte cuvinte, se referă la conformitatea cu legile, directivele și regulamentele care au fost deja adoptate, la controlul acestora și la sancțiunile prevăzute.

În plus, aș dori să observ o abordare ceva mai nouă – și în special o abordare mai generală. Aș dori să văd o lege generală privind protecția animalelor care stabilește standardul de bază pentru Europa, UE și piața internă, fiind menționate nivelurile minime.

Acest lucru este important din două motive. În primul rând, datorită concurenței pe piața internă din UE; cu alte cuvinte, nu trebuie să fie posibil ca o țară să obțină un avantaj competitiv ca urmare a neglijării animalelor. Al doilea și probabil cel mai important motiv este că impunem standarde ridicate fermierilor și producătorilor europeni. Prin urmare, aceștia trebuie să fie protejați de concurența neloială din partea țărilor terțe. Nu este rezonabil să avem pretenții atât de mari față de aceștia dacă nu suntem pregătiți să asigurăm un comerț echitabil. În plus, într-un fel sau altul, trebuie să plătim pentru bunăstarea animalelor - fapt probabil nu foarte popular. Că acest lucru se face la punctul de vânzare, sau prin taxe, rămâne de discutat cu altă ocazie. De asemenea, trebuie să înființăm o rețea permanentă, bine organizată – și rețineți ceea ce spun: nu o autoritate nouă, ci mai curând funcții de coordonare pentru instituțiile științifice extrem de valoroase pe care le avem în Europa.

Nu în ultimul rând, trebuie să abordăm cu multă seriozitate problema utilizării antibioticelor în zootehnie. Nu vorbesc acum despre riscul reziduurilor de antibiotice din alimente, ci despre rezistența la antibiotice – în special printre bacteriile zoonotice – care reprezintă un risc extrem de ridicat la adresa sănătății publice.

**Chris Davies (ALDE).** - Dle președinte, aș dori să mă refer la o lege pe care dl comisarul – care a fost comisar pentru energie timp de cinci ani – o cunoaște foarte bine. Este vorba de Directiva referitoare la standardele minime de protecție a găinilor ouătoare, care solicită ca standardele de bunăstare pentru animale în ceea ce privește cuștile în care sunt ținute găinile ouătoare să fie modernizate până la sfârșitul anului următor.

Am crezut că acest demers va costa mii de euro. De fapt, în multe centre comerciale, acesta costă milioane, deoarece este implicat echipament industrial la scară largă. Multe țări au respectat directiva. Mulți fermieri au investit pentru a se asigura că standardele de bunăstare pentru animale sunt ridicate la nivelul solicitat, dar nu cred că vom avea conformitate în toată UE până la sfârșitul anului următor.

Doresc să știu ce acțiune va efectua Comisia și ce acțiune inițiază pentru a încerca să obțină conformitatea.

Raportarea a solicitat interzicerea comercializării ouălor care nu sunt produse în condiții conforme cu legislația. Nu sunt sigur că se poate face acest lucru. Doresc însă să văd o abordare proactivă din partea Comisiei, în încercarea de a se asigura că statele membre și fermierii acestora respectă cerințele de ridicare a standardelor de bunăstare pentru animale și că există condiții de concurență echitabile pentru toți.

**Michel Dantin (PPE).** – (FR) Dle președinte, dnă Paulsen, vă mulțumesc pentru raportul dvs. Doresc să-i felicit pe raportorii alternativi pentru munca depusă ca parte a pregătirii pentru acest dosar și, în special, pe raportarea pentru grupul meu, dna Jeggle.

Este o problemă cu o rezonanță diferită în diversele țări europene. Nu toți producătorii sau consumatorii percep problema în același mod. Cu toate acestea, legislația europeană reușește treptat să creeze un standard foarte strict, de care cred că ar trebui să ne folosim mult mai bine în negocierile internaționale și, în special, în controlul produselor importate.

Totuși, după cum s-a precizat deja, aceste norme implică un cost și în fiecare zi vedem cum crește acest cost pentru fermieri și pentru alți operatori, chiar în momentul în care profitabilitatea agriculturii este grav afectată. Aceasta este, prin urmare, o justificare clară pentru politica agricolă comună. Dacă cheltuim anual 100 de euro pe cap de locuitor pentru a finanța o politică agricolă comună, bunăstarea animalelor este un motiv întemeiat pentru care această finanțare este necesară.

**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.

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE).** – (FI) Dle președinte, bunăstarea animalelor dă și măsura civilizației noastre, a cetățenilor europeni. UE trebuie să se asigure că legislația este actualizată și că supravegherea funcționează. În prezent, există deficiențe în ambele domenii.

S-a ridicat aici problema transportului animalelor. Am văzut la televizor câteva filme suficient de dure și crude și, în această privință, precum și în orice problemă legată de bunăstarea animalelor, ne așteptăm la o acțiune promptă din partea Comisiei, astfel încât să putem fi siguri că animalele sunt tratate într-un mod decent.

**Andris Piebalgs, membru al Comisiei.** – Dle președinte, aș dori să mulțumesc Parlamentului și în special, dnei Paulsen, pentru raportul din proprie inițiativă referitor la planul de acțiune pentru bunăstarea animalelor al UE. Raportul nu este doar o imagine a situației din trecut, ci conține și idei importante și utile pentru o strategie viitoare privind bunăstarea animalelor.

Planul de acțiune, adoptat în 2006, a fost în esență un succes. Acesta a reunit inițiative separate din UE într-o singură viziune asupra bunăstării animalelor și implementarea acesteia a fost, în general, satisfăcătoare. Cu toate acestea, Comisia împărtășește opinia exprimată în timpul acestei sesiuni „catch the eye” că aplicarea rămâne o problemă serioasă și trebuie susținute și îmbunătățite eforturile pentru a asigura implementarea adecvată.

Cu privire la întrebarea adresată de dl Chris Davies, vom oferi un răspuns în scris asupra acestei întrebări specifice dar, în esență, Comisia este axată pe implementare. Normele adoptate trebuie implementate. Nu este vorba numai despre statul de drept, ci și despre concurența loială.

Suntem, de asemenea, de acord cu necesitatea de a promova concurența loială dintre producătorii UE și cei din afara UE. Bunăstarea animalelor este, de asemenea, o „preocupare necomercială” care trebuie să fie apărută și explicată în timpul negocierilor cu OMC. Viitoarea noastră strategie va trebui să precizeze clar acest aspect.

Remarc apelul pentru un plan de acțiune nou pentru 2011-15 și sunt încântat să vă informez că Comisia a început deja să lucreze în această direcție. Ambiția noastră este să punem bazele unei strategii noi pentru bunăstarea animalelor care va adopta o abordare generală, ținând cont de costurile generale pentru producători UE și efectele măsurilor de bunăstare asupra competitivității acestora.

După cum este menționat în raport, articolul 13 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene subliniază necesitatea de a respecta toate animalele. Ideea unei legi generale europene referitoare la bunăstarea animalelor, care să cuprindă toate animalele, este, de asemenea, una foarte interesantă. O astfel de lege generală poate constitui o bază pentru inițiative viitoare, inclusiv legislație, dar și informații pentru consumatori, educație, cercetare și promovare de standarde superioare.

Am remarcat și apreciat, de asemenea, susținerea pentru instituirea unei rețele europene de centre de referință pentru bunăstarea animalelor. Aceasta ar asista instituțiile UE, statele membre și părțile implicate în acțiunile lor de promovare a inițiativelor de bunăstare pentru animale.

Împărtășesc opinia dvs. conform căreia viitoarea strategie trebuie să analizeze atent costurile și competitivitatea. Trebuie să ne asigurăm că există o coerență între politicile noastre, având în vedere durabilitatea generală a propunerilor noastre dintr-o perspectivă globală.

Raportul evidențiază, de asemenea, că bugetul UE trebuie să corespundă ambițiilor noastre – în special, prin asigurarea de resurse suficiente pentru cercetare, tehnologii și tehnici noi în domeniul bunăstării animalelor. Acesta pune accentul, de asemenea, pe necesitatea unor resurse suficiente pentru monitorizarea și sprijinirea adecvată a producătorilor din UE.

După cum am precizat, Comisia salută toate aceste idei – care demonstrează împreună că bunăstarea animalelor este o prioritate în agenda UE. Comisia intenționează să prezinte o strategie nouă a UE pentru bunăstarea animalelor în 2011.

**Președinte.** - Dezbateră este închisă. Votul va avea loc peste două săptămâni, în cadrul sesiunii de la Bruxelles.

#### ***Declarații scrise (articolul 149 din Regulamentul de procedură)***

**Véronique Mathieu (PPE), în scris.** – (FR) Bunăstarea animalelor este o problemă importantă. Legislația europeană din acest domeniu trebuie aplicată cu rigurozitate, după cum recomandă raportul dnei Paulsen. De asemenea, trebuie să ne asigurăm că standardele de bunăstare a animalelor impuse în UE sunt aplicate reciproc la bunurile care intră pe teritoriul european. Într-adevăr, fermierii noștri și industria agroalimentară europeană nu trebuie penalizați într-un moment în care suportă costuri suplimentare în vederea respectării cerințelor UE. Standardele de bunăstare a animalelor trebuie să fie însoțite de o politică comercială europeană, de protecția locurilor noastre de muncă și de practici de vânatoare pentru gestionarea faunei, care sunt esențiale pentru echilibrul biodiversității. În plus, aș dori să-mi exprim rezervele în legătură cu crearea unei rețele europene de centre de referință pentru protecția și bunăstarea animalelor. Ca rapoarte pentru descărcările de gestiune din 2008 care vor fi acordate agențiilor descentralizate ale UE, cunosc foarte bine problema înființării de agenții care, din păcate, nu au nicio coerență generală. Această problemă, pe care o analizează grupul de lucru interinstituțional privind agențiile, trebuie rezolvată înainte de luarea în considerare a instituirii unor agenții noi.

### **23. Agricultură în UE și schimbările climatice (prezentare succintă)**

**Președintele.** - Următorul punct pe ordinea de zi este raportul (A7-0060/2010) elaborat de Stéphane Le Foll, în numele Comisiei pentru agricultură și dezvoltare rurală, referitor la agricultură în UE și schimbările climatice [SEC(2009)0417 – 2009/2157(INI)].

**Stéphane Le Foll, raportor.** – (FR) Dle președinte, dnă comisar, raportul pe care îl prezint Parlamentului urmărește să explice că sectorul agricol are un loc și un rol de jucat în combaterea încălzirii globale.

Săptămâna aceasta, natura ne-a adus aminte – de această dată sub forma vulcanilor – că poate avea un impact major asupra activităților umane și asupra climatului. Dar, în ciuda a toate, acest lucru înseamnă că oamenii și Europa, în special, trebuie să-și asume responsabilitatea pentru combaterea a ceea ce numim încălzire globală.

Raportul meu urmărește să arate că sectorul agricol poate continua să reducă atât emisiile de carbon cât și consumul de combustibil fosil și, în același timp, poate avea o contribuție foarte activă în special la fixarea

carbonului astfel încât, la nivel mondial, să putem atinge cele mai reduse emisii de carbon și să ne asigurăm că o proporție mai mare de carbon este stocată și captată.

Raportul încearcă să ilustreze că este necesar ca în domeniul agriculturii să ne distanțăm de o abordare compartimentată, care constă în introducerea unei noi directive privind solul, apa, pesticidele ș.a.m.d., de fiecare dată când apare o problemă și să încercăm să soluționăm problema agriculturii într-un mod mai cuprinzător și mai sistematic.

În cadrul acestui tip de abordare, va trebui să identificăm căile care asigură, după cum am menționat mai devreme, că sectorul agricol nu numai că își reduce consumul de energie, ci participă, în același timp, la fixarea carbonului. Acest rol are legătură, în particular, cu fotosinteza și biomasa și, în special, cu solul și capacitatea solurilor europene de a înmagazina carbon organic, domeniu la care țin foarte mult.

Cred că această abordare, pe care o discut în acest raport și care sper că va fi susținută în timpul votului care va avea loc în sesiunea de la Bruxelles, va permite agriculturii din Europa să intre într-o fază nouă de durabilitate și să asigure o tranziție ecologică care ar plasa-o în fruntea unui număr de alte continente și de sisteme agricole diferite. Astfel, aceasta ar avea un impact mult mai pozitiv atât din punct de vedere economic cât și din punct de vedere al mediului și, în consecință, un impact mai pozitiv în termeni sociali.

Acest raport tratează, prin urmare, problema specifică a agriculturii în raport cu combaterea încălzirii globale, dar acesta dorește, de asemenea – în orice caz așa sper – să deschidă și alte perspective care să alimenteze în special dezbaterile care va avea loc privind viitorul politicii agricole după 2013.

Mă adresez Comisiei; Mă voi adresa comisiilor agricole, așa cum am făcut-o de multe ori și, de asemenea, mă voi adresa diverselor ministere, când voi avea oportunitatea. Cred că trebuie să schimbăm direcția. PAC 2013 trebuie să fie ambițioasă. Trebuie să se bazeze pe obiective care vor ajuta cetățenii să înțeleagă de ce avem nevoie de o politică agricolă comună.

Avem nevoie de o politică agricolă comună deoarece comunitatea agricolă europeană trebuie să asigure securitatea alimentară și, în același timp, să se angajeze pe drumul durabilității. În orice caz, aceasta este direcția pe care o propun în raportul meu și cea în care sper că mă va urma o vastă majoritate a Parlamentului.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Dle președinte, doresc să mulțumesc raportorului pentru acest raport. Agricultură este sectorul economiei care contribuie deja cel mai mult la protecția mediului și în care încă se pot obține rezultate și mai bune. Astfel, am reușit deja să reducem emisiile de gaze cu efect de seră în agricultură cu 20 %. În plus, solurile și plantele agricole atrag cantități mari de CO<sub>2</sub> din atmosferă. Prin urmare, agricultura este o parte a soluției la problema schimbărilor climatice. Pe de altă parte, producția alimentară pentru 500 de milioane de cetățeni ai UE trebuie să aibă prioritate și, în același timp, să utilizeze resursele cât mai eficient posibil și să ofere cel mai înalt nivel posibil de protecție pentru mediu și biodiversitate.

Fermierii nu se pot descurca singuri. Aceștia au nevoie de o politică agricolă europeană puternică pentru a-i susține. Doar în acest mod putem reuși să producem suficientă hrană pentru o populație mondială în creștere și, în același timp, să protejăm mediul pentru a combate schimbările climatice.

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE).** – (FI) Dle președinte, raportul dlui Le Foll este extrem de important, deoarece producția alimentară și agricultura europeană sunt probleme importante.

Europa trebuie să fie independentă economic. Acest lucru este important, de asemenea, pentru prevenirea schimbărilor climatice, deoarece distanțele de transport scurte și alimentele locale sunt cele mai bune moduri de a preveni schimbările climatice.

Agricultura trebuie să fie durabilă din punct de vedere ecologic și, în acest scop, avem multe de făcut. Statele membre ale UE pot juca un rol de pionierat în această problemă și în acest sens, Europa și statele membre sunt într-o poziție bună, pentru că putem investi în cercetare.

**Martin Häusling (Verts/ALE).** – (DE) Dle președinte, aș dori să mulțumesc sincer dlui Le Foll pentru raportul său. Acesta conține puncte foarte importante de care va trebui să ținem cont în viitor. Protecția climei trebuie să fie, de asemenea, o parte a noii reforme agricole; trebuie inclusă în această reformă. În viitor, vom avea nevoie de proceduri sustenabile și sigure din punct de vedere ecologic, care să garanteze protecția mediului. Agricultură nu este doar o victimă în relația cu protecția climei; aceasta este și o parte semnificativă a cauzei. 10 % din emisiile de gaze cu efect de seră provin din agricultură. Și aici trebuie să aibă loc o reducere.

De asemenea, trebuie să ținem cont de un subiect care este menționat în raportul Le Foll, anume, faptul că importăm cantități mari de soia din Brazilia, de exemplu. Agricultură europeană este, de asemenea, parțial responsabilă pentru faptul că suprafețe cu pădure virgină din alte țări sunt transformate în teren agricol cultivat intensiv, ceea ce, în cele din urmă, se răsfrânge și asupra noastră. Trebuie ca în viitor să ținem cont de acest aspect. În viitor, va fi necesar, de asemenea, să facem eforturi pentru a restabili provizia noastră de proteină în Europa. Aceasta este, de asemenea, o parte din soluția la problemele de mediu legate de protecția climei.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – (HU) Un aspect extrem de important al raportului Le Foll este că fără agricultură, nici măcar nu am avea șansa să acționăm împotriva schimbărilor climatice. În același timp, mă gândesc aici la silvicultură, în special, care, până în prezent, nu primește o susținere adecvată. Sunt complet de acord că, în viitor, agricultura trebuie să promoveze mai mult protecția mediului. Pe de o parte, acest lucru este foarte important; pe de altă parte, agricultura produce multe bunuri publice care protejează mediul – biodiversitate, protecția regiunii rurale, puritatea apei și altele – pe care nici piața, nici politica agricolă comună nu le răsplătește suficient. Prin urmare, politica noastră agricolă comună trebuie, după 2013, să creeze o piață pentru bunuri publice care protejează mediul, astfel încât fermierii să poată primi servicii și compensații suplimentare pentru aceste servicii suplimentare pe care le efectuează.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Dle președinte, acest raport din proprie inițiativă se referă la un domeniu extrem de important, deoarece rolul jucat de agricultură va crește în viitor. Cererea de alimente crește rapid în toată lumea pe măsură ce schimbările climatice reduc suprafața de teren disponibilă pentru agricultură la nivel global. În plus, cererile consumatorilor privind calitatea alimentelor cresc.

Pe lângă asigurarea permanentă a propriei securități alimentare, Europa trebuie să joace, de asemenea, un rol în asigurarea resurselor de hrană pe alte continente.

Investițiile în silvicultură durabilă și exploatarea mai bună a pădurilor trebuie considerate, de asemenea, ca o parte importantă a politicii climatice a UE. Din acest motiv, am fost puțin dezamăgit de faptul că, în Strategia Europa 2020, a fost investită o sumă minusculă în agricultură și silvicultură. În cele din urmă, agricultura și silvicultura joacă un rol vital în asigurarea securității alimentare europene, producerii mai eficiente de bioenergie și viabilității zonelor rurale.

**Marit Paulsen (ALDE).** – (SV) Dle președinte, dacă îmi permiteți, aș dori să mulțumesc raportorului pentru o abordare nouă foarte incitantă. Personal, sunt convinsă că agricultura și silvicultura sunt de departe cei mai importanți factori în eforturile noastre pentru a reduce emisiile de dioxid de carbon, în special dacă dorim să reținem carbonul în copaci, plante și rădăcini și să-l fixăm în sol. Aceasta nu implică stăpânirea unei noi tehnologii sau desfășurarea de proiecte de cercetare, deoarece avem deja cunoștințele și instrumentele necesare.

Pentru că tocmai am vorbit despre protecția animalelor și a bunăstării animalelor, aș dori să adresez o întrebare radicală: nu trebuie să schimbăm însăși politica agricolă comună? Dacă am plăti fermierii pentru toate beneficiile pe care le produc și care sunt esențiale pentru viață – precum în acest caz – întregii societăți, atunci, în loc să plătim pentru ceea ce au oamenii, i-am plăti pentru ceea ce fac.

**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.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Dle președinte, sunt impresionat de abordarea cuprinzătoare a acestui raport. Am, totuși, o întrebare simplă: care este responsabilitatea, influența și impactul real al

agriculturii asupra schimbărilor climatice? Mă gândesc la efectele benefice precum și la cele adverse. Se poate spune că poziția științei și rezultatele cercetării noastre sunt argumente suficiente de puternice pentru a justifica o creștere atât de mare a cheltuielilor cu combaterea încălzirii, care nu a fost încă definită în totalitate? Până la urmă, este nevoie atât de urgentă de a combate efectele crizei economice, șomajului și ale altor probleme dificile care apar din situația socioeconomică din Uniune.

În ce măsură politica agricolă comună implementează deja cerințele protecției climatice și ce instrumente pot fi aplicate în PAC din acest domeniu în viitor?

**Chris Davies (ALDE).** – Dle președinte, doresc doar să menționez casa mea. Sunt suficient de norocos să trăiesc la marginea Mlaștinilor Saddleworth, între orașele Manchester și Leeds. Acesta este capătul sudic al unei turbării care se întinde drept în sus, din Anglia până în Scoția.

Este un habitat foarte rar în Europa, dar este și un habitat care a fost sărăcit în mare măsură de cei 250 de ani de poluare industrială care au devastat varietatea de specii pe care le poate susține. S-au adăugat pășunatul excesiv, probabil oile și incendiile. Bineînțeles, pe măsură ce turbăria se usucă, aceasta eliberează gaze cu efect de încălzire globală. O potențială sursă uriașă de gaze cu efect de seră este eliberată din ceea ce ar trebui să fie o zonă mirifică.

Societatea regală pentru protecția păsărilor încearcă acum să refacă habitatul și să determine mușchiul de turbă, care a creat turbăria, să crească din nou. Finanțarea de care au nevoie nu este de ordinul milioanei – este de ordinul miilor sau poate al sutelor de mii. Este un element minor care poate contribui atât la refacerea și la încurajarea biodiversității cât și la protecția acestui habitat de turbărie care asigură că aceste gaze care produc încălzirea globală sunt reținute înăuntru. Când analizăm reforma politicii agricole comune, acesta este un aspect de care trebuie să ținem seama.

**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.

**Andris Piebalgs, membru al Comisiei.** – Dle președinte, aș dori să mulțumesc raportorului, dl Le Foll, pentru acest raport foarte important privind agricultura și schimbările climatice.

Combaterea schimbărilor climatice este o prioritate absolută la nivel global. UE are, de asemenea, o contribuție majoră și sectorul agricol contribuie deja la lupta împotriva schimbărilor climatice. Politica noastră limitează emisiile de gaze cu efect de seră. Agricultura oferă, de asemenea, surse de energie regenerabilă prin utilizarea mai bună a întregului ciclu și a tuturor produselor care provin din agricultură. De asemenea, politica agricolă a UE funcționează pentru a optimiza funcția de absorbție a carbonului de către solurile agricole.

De la reforma din 1992, s-a înregistrat un progres semnificativ în integrarea tuturor considerațiilor de protecție a mediului în politica agricolă comună. Recentul bilanț de sănătate al reformei a reprezentat un pas înainte în această direcție cu accent special pe combaterea și adaptarea la schimbările climatice.

Cadru actual al politicii agricole comune oferă o abordare echilibrată între cerințele obligatorii aplicate prin ecocondiționalitate, care stabilește limitele pentru unele practici agricole și stimulentele pentru practicile agricole care protejează clima, furnizate de dezvoltarea rurală.

Comisia împărtășește în totalitate punctul de vedere că, în prezent, schimbările climatice trebuie combătute la nivel global și este important ca și alții să ne urmeze exemplul. Trebuie, pe de o parte, să ajutăm în continuare agricultura UE să contribuie la combaterea schimbărilor climatice prin reducerea propriilor emisii de gaze cu efect de seră, crescând absorbția CO<sub>2</sub> în soluri și utilizând energiile regenerabile din alte surse și, pe de altă parte, să fim mai productivi, să fim mai eficienți în asigurarea hranei, demonstrând în acest mod că se pot îndeplini ambele obiective: securitatea alimentară pe de o parte, durabilitatea mediului pe de altă parte.

Pregătind acum politica agricolă comună pentru perioada post-2013 și ținând cont de rezultatele negocierilor continue privind schimbările climatice, Comisia va examina posibilitățile de care dispune pentru a integra mai mult și mai bine obiectivele de adaptare și combatere în instrumentele politicii agricole comune.

**Președintele.** – Dezbateră este închisă.

Votul va avea loc peste două săptămâni, în cadrul sesiunii de la Bruxelles.

***Declarații scrise (articolul 149 din Regulamentul de procedură)***

**Robert Dušek (S&D), în scris.** – (CS) Agricultură este și va fi în continuare afectată direct de schimbările climatice, deoarece implică organisme vii și rezultatele acestora sunt influențate, în primul rând, de calitatea solului, apei și a aerului. Din păcate, agricultura deține, de asemenea, o cotă (de aproape 10 %) în crearea gazelor cu efect de seră. Oxidul de azot este eliberat din îngrășămintele pe bază de azot și metanul este creat prin procesele digestive ale șeptelului. Bineînțeles, tocmai agricultura este cea care poate ajuta la combaterea încălzirii globale, în special prin metode noi de arat, cu scopul de a conserva solul și a crește absorbția de CO<sub>2</sub>, prin susținerea pentru silvicultură și agrosilvicultură și prin susținerea agriculturii organice. Salut și susțin în totalitate opinia raportorului privind introducerea unei politici silvice europene reale, în care se poate susține administrarea și producția ulterioară a pădurilor și nu exploatarea pădurilor doar pentru activități economice care se axează în principal pe generarea de profituri financiare, pentru societăți cu capital parțial de stat sau private. Cercetările științifice arată că acest sector este capabil, în mod unic, să absoarbă carbonul într-o formă naturală și nepoluantă. Pădurile ajută, de asemenea, la rezolvarea problemelor eroziunii solului și degradării, penuriilor de apă și poluării și la conservarea diversității biologice a speciilor de animale și plante. Pentru toate motivele de mai sus, susțin în totalitate adoptarea raportului.

**Mairead McGuinness (PPE), în scris.** – Salut acest raport oportun care se referă la rolul pe care agricultura îl poate juca în combaterea impactului schimbărilor climatice. Raportul FAO, „Starea alimentelor și a agriculturii 2009” subliniază importanța creșterii animalelor în producția de hrană din întreaga lume. Pentru a satisface cererea globală de hrană, este esențial să ne menținem actualele niveluri de producție. Totuși, va trebui să găsim un echilibru între asigurarea unei cantități suficiente de hrană pentru populația lumii, și producerea acestei hrane într-un mod care să nu afecteze și mai mult climatul global. Rolul pe care fermierii europeni îl pot juca în acest proces va deveni mai clar în actuala dezbateră privind viitoarea formă a PAC după 2013 și este esențial ca UE să asiste fermierii noștri în atingerea acestui echilibru.

Susțin în totalitate apelul acestui raport al PE de a recompensa fermierii pentru eforturile lor de reducere a emisiilor și de a oferi sprijin pentru adaptarea la măsurile de combatere a schimbărilor climatice. Propunerea raportului pentru dezvoltarea unei strategii la nivelul UE în vederea combaterii impactului condițiilor meteorologice adverse asupra agriculturii UE este foarte binevenită și, într-adevăr, foarte pertinentă, ținând cont de condițiile climatice extrem de vitrege suportate de fermieri în ultimele luni.

**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 mileniului 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).

## 24. Agricultură din zonele cu handicapuri naturale: un bilanț de sănătate special (prezentare succintă)

**Președintele.** - Următorul punct pe ordinea de zi este raportul (A7-0056/2010), elaborat de Herbert Dorfmann, în numele Comisiei pentru agricultură și dezvoltare rurală, referitor la agricultura din zonele cu handicapuri naturale: un bilanț de sănătate special [COM(2009)0161 – 2009/2156(INI)].

**Herbert Dorfmann, raportor.** – (DE) Dle președinte, dnă comisar, doamnelor și domnilor, în acest raport, suntem preocupați de un comunicat din partea Comisiei privind agricultura din zonele cu handicapuri naturale.

Mai exact, acesta se referă la delimitarea zonelor dezavantajate și, în special, la găsirea de moduri noi pentru a le delimita. Acestea sunt definite în prezent, în principal sau exclusiv, pe baza criteriilor naționale. Există peste 100 de astfel de criterii, care diferă în totalitate de la un stat membru la altul.

Aceasta nu asigură uniformitatea, o stare de fapt pe care Curtea de Conturi a criticat-o cu mai multe ocazii. În comunicatul său, Comisia propune acum un nou mod de a delimita aceste zone, utilizând opt criterii diferite, care au scopul de a determina o redefinire completă a acestor zone.

Parlamentul nu știe ce impact vor avea aceste criterii, deoarece simulările în teritoriu pe care Comisia le-a solicitat din partea statelor membre nu au fost disponibile când lucram la acest raport și nici nu am reușit să consultăm aceste simulări.

Aș dori să rezum ceea ce propunem acum în acest raport. Credem că, în principiu, o metodă uniformă de delimitare este rezonabilă și probabil necesară pentru a asigura uniformitatea în cadrul UE. Credem, de asemenea, că plata compensatorie – care am putea spune că este cel mai important rezultat al acestui proces de delimitare, realizat în primul rând pentru ca aceste zone să primească plăți compensatorii – este un element extrem de important al politicii agricole și, mai presus de toate, face agricultura posibilă unde altfel ar fi foarte dificilă, cu alte cuvinte, în zone dezavantajate, în special în zone muntoase.

Totuși, nu putem să efectuăm o evaluare a calității acestor criterii, nu putem deci stabili dacă aceste criterii funcționează sau nu, deoarece nu avem acces în prezent la nicio simulare în teritoriu. Există însă rezerve foarte concrete legate de acuratețea criteriilor propuse.

De asemenea, mai trebuie clarificat dacă criteriile pe care Comisia le propune acum trebuie tratate ca atare, cu alte cuvinte separat, criteriu cu criteriu sau dacă, în anumite circumstanțe, trebuie să se țină cont de o cumulare a acestor criterii. Handicapul este asociat adesea cu îmbinarea mai multor factori și ni se pare perfect rezonabil să analizăm dacă nu ar fi absolut esențial să ținem cont de un cumul al acestor criterii.

De asemenea, trebuie să analizăm dacă trebuie să ținem cont de principiul subsidiarității în acest caz, cu alte cuvinte, dacă, și în acest caz, ar fi necesar să întocmim un cadru brut utilizând criteriile noi și apoi să oferim statelor membre și regiunilor oportunitatea de a-l îmbunătăți.

În cele din urmă, cred că este esențial să ne gândim și la eventualele perioade de tranziție. Această delimitare va avea ca rezultat eliminarea anumitor zone din zonele delimitate și aceste zone au nevoie de o perioadă de tranziție suficient de lungă.

Pe scurt, aș dori să spun – și cred că raportul reflectă, de asemenea această opinie – că prezentul comunicat din partea Comisiei mai necesită îmbunătățiri și că, înainte de a fi implementat, trebuie să fie analizat cu foarte mare atenție, deoarece va avea consecințe pe termen lung pentru fermierii afectați.

În cele din urmă, aș dori să ofer sincerele mele mulțumiri colegilor deputați din Parlament și, de asemenea, serviciilor Comisiei care, în ultimele câteva luni, au contribuit la elaborarea acestui raport.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Dle președinte, multe mulțumiri raportorului pentru acest raport excelent. Subvenționarea zonelor dezavantajate este un element centrat al politicii agricole comune, menit să mențină răspândirea universală a agriculturii pe tot teritoriul Europei. Abordarea Comisiei de a dezvolta un sistem care poate fi utilizat în toată UE pentru delimitarea acestor zone trebuie, prin urmare, salutată. Punctul esențial, totuși, este dacă cele opt criterii care au fost dezvoltate în acest scop vor fi suficiente. Nu sunt convins că acestea sunt criteriile potrivite pentru utilizare. Nu pot să înțeleg – și cred că același lucru poate fi spus despre raportor și despre întreaga Comisie pentru agricultură și dezvoltare rurală – de ce Comisia nu ne-a pus la dispoziție rezultatele simulării pentru efectele acestor opt criterii. Prin urmare, fac apel la Comisie: acest lucru nu ar trebui să se mai întâmple atât de des.



Când dorim și trebuie să evaluăm ceva, este normal să cunoaștem și rezultatele. Consider că acest lucru este, într-o anumită măsură, o lipsă de încredere în Parlament. Aceasta înseamnă că, în cazul acestui regulament propus, mai sunt multe de realizat. Sper că Comisia va examina cu atenție raportul Dorfmann pe care l-am transformat în propriul nostru raport. Personal, sper că dl Dorfmann va putea avea în continuare o contribuție politică în privința acestui subiect.

**Martin Häusling (Verts/ALE).** – (DE) Dle președinte, aș dori să-i mulțumesc și eu dlui Dorfmann pentru raportul său. Ceea ce a prezentat domnia sa demonstrează clar că mai sunt câteva aspecte care trebuie clarificate cu privire la acest subiect. Ca și antevorbitorii mei, cred că prezentul cadru pentru delimitarea acestor zone este prea superficial. Multe părți ale acestuia nu satisfac necesitățile regiunilor dezavantajate. Mă întreb dacă vom reuși să ne descurcăm numai cu aceste criterii naturale.

De asemenea, trebuie să privim cu atenție situația socială, care joacă un rol major în regiunile dezavantajate. Deoarece plățile pentru regiunile dezavantajate sunt vitale pentru supraviețuirea multor ferme, Comisia trebuie să se gândească din nou la îmbunătățirea cadrului curent pentru a oferi multor regiuni o șansă de supraviețuire.

Mă tem că implementarea sistemului curent ar determina schimbări mari care nu pot fi înțelese întotdeauna și vor provoca multă agitație și nesiguranță în agricultură. Ar trebuie să analizăm din nou aceste aspecte.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – (HU) Este foarte important ca pe baza raportului Dorfmann, bugetul politicii agricole comune să dea prioritate, în continuare, susținerii zonelor agricole cu handicapuri naturale, deoarece fără un astfel de sprijin, ar apărea daune ecologice și probleme sociale grave în aceste zone. Este îmbucurător faptul că Comisia – și aici Comisia merită laude – lasă identificarea zonelor eligibile, pe baza a opt criterii, pe seama statelor membre. În același timp, aș dori să atrag atenția asupra faptului că până în prezent, există diferențe și discriminare între statele membre, nu doar în legătură cu plățile directe, care sunt impuse statelor membre noi, în particular, țara de unde provine comisarul, Letonia, ci și altor state membre noi. În țara din care provin, furnizarea apei în regiunea cu dune de nisip (Homokhátság) este o preocupare, deoarece nivelul pânzei de apă freatică a scăzut cu 4-5 metri în patru decenii și zona a deveni semidesertică. Aceeași problemă apare, de asemenea, în Europa de Sud și, prin urmare, găsirea unei soluții la problema administrării apei în cadrul politicii agricole comune viitoare este foarte importantă.

**Michel Dantin (PPE).** – (FR) Dle președinte, aș dori să mulțumesc colegului nostru, dl Dorfmann, pentru munca sa excelentă la acest raport. Cred că acesta rezumă perfect problema așa cum se prezintă situația acum, având în vedere propunerile Comisiei.

Aș dori să mă adresez în special comisarului. Această muncă se desfășoară de câteva luni. Creează o agitație mare în rândul mai multor industrii ale țărilor noastre, care sunt amenințate cu reclasificarea și această reclasificare are loc sau ar putea avea loc într-un moment în care multe sectoare de producție întâmpină dificultăți speciale - acesta va fi subiectul întrebării cu solicitare de răspuns oral de mâine seară. Prin urmare, trebuie să avansăm rapid. Nu cred că putem aștepta trei ani pentru a găsi un răspuns clar pentru fermierii care sunt afectați de acest exercițiu de delimitare.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Dle președinte, este extrem de bine că regiunile mai puțin favorizate au fost evidențiate în mod special în acest raport. Ideea centrală, pe care probabil toți cei de aici o susțin, este că premisele pentru producția agricolă profitabilă trebuie protejate oriunde în UE, în prezent cât și în viitor.

Se pare că criteriile pentru definirea regiunilor mai puțin favorizate dau naștere la multe confuzii. Trebuie să ne concentrăm atenția asupra agriculturii din regiunile mai puțin favorizate, deoarece reformele anterioare ale politicii agricole comune au fost efectuate din punctul de vedere al regiunilor favorizate.

Pentru a putea să ne dezvoltăm în regiuni mai puțin favorabile, este extrem de important să utilizăm mecanisme de reglementare proporționale. Anularea anumitor mecanisme de reglementare agricolă anterioare de către UE nu a fost reușită. De exemplu, retragerea cotelor de lapte și abolirea schemei de retragere a terenurilor din circuitul agricol au fost decizii fără succes în ceea ce privește regiunile mai puțin favorizate.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Dle președinte, subvenționarea agriculturii europene nu poate fi pusă în discuție. Motivele pentru subvenții includ o varietate de condiții de producție, precum climat, calitatea solului, problema accesului la apă, situația terenului și condițiile sociale și istorice. Majoritatea acestora au o influență semnificativă asupra rezultatelor producției și a performanței economice și au influențat elementele constitutive ale politicii agricole comune.

Împărtășesc punctele de vedere și îngrijorările autorului privind lipsa de efecte așteptate în urma noii abordări. Oare criteriile utilizate până acum să fi fost atât de inadecvate? Așteptăm calcule și o analiză mai profundă a efectelor. O întrebare importantă este cum să menținem producția agricolă în zonele mai puțin favorabile. În opinia mea, susținerea pentru aceste zone trebuie continuată la un nivel adecvat, ca parte a politicii agricole comune din viitorul Cadru financiar.

**Andris Piebalgs, membru al Comisiei.** – Dle președinte, aș dori să mulțumesc dlui Dorfmann pentru un raport excelent referitor la comunicatul Comisiei intitulat „Către o mai bună direcționare a ajutoarelor pentru fermierii din zonele cu handicapuri naturale”.

Aș dori să mă refer la două aspecte. Obiectivul general al plăților pentru handicap natural este de a asigura utilizarea continuă a pământului și, prin administrarea terenului agricol, conservarea zonelor rurale, precum și promovarea sistemelor agricole durabile. Plățile către fermierii din aceste zone compensează costurile suplimentare și pierderea de venituri, care apar din cauza handicapului natural existent.

Consiliul a decis să elimine criteriile socio-economice din obiectivele plăților pentru handicap natural. Eliminarea criteriilor socio-economice trebuie privită în contextul întregii suite de măsuri disponibile statelor membre din Regulamentul privind dezvoltarea rurală – diversificarea în activități neagricole, dezvoltarea microîntreprinderilor și a IMM-urilor și a activităților de turism, precum și furnizarea serviciilor de bază.

Prin urmare, plățile pentru handicap natural nu sunt mijlocul de intervenție care urmărește să soluționeze problema depopulării. Compensarea fermierilor din zonele în care producția nu este împiedicată de handicapuri naturale și unde nu există niciun cost suplimentar sau niciun venit sacrificat ar distorsiona concurența cu fermierii din alte zone. În plus, indicatorii socio-economici se modifică în timp și, prin urmare, ar fi necesară o monitorizare și un proces de revizie continue în fiecare zonă vizată.

Propunerea de a lua în calcul izolarea nu este practică față de cadrul convenit de Consiliu, care se referă la handicapuri naturale. În privința situării la periferie, există alte intervale de delimitare posibile, de exemplu, articolul specific referitor la handicap din Regulament.

În diferite etape ale procesului, Comisia a invitat statele membre să trimită propuneri alternative pentru criteriile biofizice și pragurile acestora. Validitatea acestor propuneri și, în primul rând, transparența lor și posibilitatea de aplicare la nivelul întregii comunități vor fi analizate de către oameni de știință. Pragurile alternative trebuie, totuși, să conducă la concluzia că o zonă în cauză este afectată de un handicap semnificativ, așa cum dorește Consiliul.

Odată ce exercițiul testării unei delimitări bazate pe criterii biofizice este finalizat, propunerea Comisiei pentru politica agricolă comună după 2013 va ține cont de rezultatele acestui exercițiu. Orice propunere legislativă va urmări, de asemenea, o tranziție lină pentru acele zone care ar putea să-și piardă statutul de zone cu un handicap natural.

**Președintele.** – Dezbateră este închisă.

Votul va avea loc peste două săptămâni, în cadrul sesiunii de la Bruxelles.

#### ***Declarații scrise (articolul 149 din Regulamentul de procedură)***

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE), în scris.** – Aș dori să-i mulțumesc raportorului pentru activitatea sa excelentă. Conservarea zonelor rurale diverse și active este importantă din mai multe motive, mai ales datorită creșterii cererii globale de produse alimentare și de turism durabil din punct de vedere al protecției mediului. În plus, încetarea cultivării terenului ar reprezenta un neajuns major în multe zone, atât în ce privește venitul rural vital, cât și prin pierderea peisajului, care s-ar putea să se fi format timp de mai multe secole.

**Petru Constantin Luhan (PPE), în scris.** – Sistemul de ajutoare pentru zonele afectate de handicapuri naturale a contribuit în mod eficace la menținerea exploatării 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.

**James Nicholson (ECR), în scris.** – Ar trebui să ne amintim că 54 % din terenul cultivat în UE intră în prezent în clasificarea de zonă defavorizată. Continuarea schemei zonelor defavorizate este vitală dacă dorim să compensăm fermierii pentru furnizarea de bunuri publice, evitarea abandonării terenului, asistența în promovarea biodiversității și ajutorul pentru sprijinirea comunităților rurale. Piața nu răsplătește și nici nu subvenționează pe fermieri pentru aceste realizări din zonele în care agricultura are un handicap natural. Prin urmare, trebuie să ne asigurăm că bugetul general pentru PAC finanțează adecvat continuarea reformei sistemului de zone dezavantajate și că sistemul utilizat pentru clasificare este echitabil și nediscriminatoriu. În comunicatul său inițial, cele opt criterii biofizice propuse de Comisie pentru evaluarea clasificării zonelor cu handicapuri naturale semnificative au favorizat, fără îndoială, climatele mai calde și mai uscate ale Europei continentale. Prin urmare, am fost încântat să văd că amendamentele care menționează „regimul de umiditate a solului” și „numărul de zile în care umiditatea atinge 100 % din capacitatea de absorbție a solului” au fost adoptate la nivelul comisiei. Acesta este un prim pas spre asigurarea că țările din Nordul Europei, precum Regatul Unit și Irlanda, nu sunt discriminate în cadrul unui sistem de clasificare nou.

## 25. Simplificarea PAC (prezentare succintă)

**Președintele.** – Următorul punct pe ordinea de zi este raportul (A7-0051/2010) elaborat de Richard Ashworth, în numele Comisiei pentru agricultură și dezvoltare rurală, referitor la simplificarea PAC [COM(2009)0128 – 2009/2155(INI)].

**Richard Ashworth, raportor.** – Dle președinte, dnă comisar, suntem în primele etape ale dezbaterii care pregătește terenul pentru reforma politicii agricole comune de după 2012. În acest raport, am sugerat unele dintre principiile care ar trebui să se afle la baza politicii agricole comune reformate. Este clar că industria agricolă trebuie să se schimbe. Va trebui să se schimbe pentru a reflecta atât provocările vremurilor în care trăim, dar mai ales ale timpurilor care vin.

Acestea vor fi probleme precum securitatea alimentară, volatilitatea pieței, schimbările climatice și necesitatea de a îndeplini în mod adecvat cerințele pentru furnizarea de bunuri publice. Prin urmare, este clar că politica agricolă comună trebuie să se modifice pentru a reflecta schimbările respective, dar este la fel de clar că modul în care aplicăm politica agricolă comună trebuie să se schimbe.

În mod intenționat nu am intrat în detalii în ceea ce privește stabilirea acestor principii care ar trebui să se afle la baza politicii agricole comune reformate; acestea vor veni în rapoartele ulterioare. Am dezvoltat însă două teme principale. În primul rând, faptul că politica agricolă comună trebuie să fie mai simplă, mai echitabilă și mai transparentă și că, în al doilea rând, cultura politicii agricole comune trebuie să se schimbe, că o politică agricolă comună reformată trebuie să fie orientată mai mult spre rezultate și să fie mai puțin împovărată de reglementare excesivă.

Am subliniat patru moduri în care putem reduce sarcina administrativă a fermelor. În primul rând, ar trebui să ne asigurăm că cerințele față de industrie sunt proporționale cu riscul evaluat. În al doilea rând, am putea armoniza standardele de verificare și ar trebui să reducem duplicarea standardelor și procedurilor de verificare solicitate industriei. În al treilea rând, ar putea sau ar trebui să fie un domeniu mai larg pentru autocertificare în cadrul industriei și, în al patrulea rând, trebuie să ne asigurăm că penalizările impuse fermelor sunt proporționale cu gradul de încălcare a reglementărilor și să renunțăm la actualele penalizări fixe inadecvate, în special în acele cazuri în care încălcările nu s-au produs din vina fermierului.

În opinia mea, un obiectiv al politicii agricole comune ar trebui să fie susținerea și încurajarea industriei pentru a se adapta la aceste provocări noi. Pentru aceasta, este necesară schimbarea culturii în politica agricolă comună. Aceasta trebuie să adopte o abordare mai flexibilă și mai liberă. Trebuie să existe consultări mai serioase cu părțile interesate din industrie și, în special, pentru a evalua mai bine impactul regulamentului propus. Acesta trebuie să fie, de asemenea, mai ușor de interpretat. Politica agricolă comună reformată trebuie să poată demonstra public furnizarea bunurilor publice de către industrie. Aceasta trebuie să găsească moduri de a reduce costul conformității industriei cu cerințele sale și, în cele din urmă, trebuie să administreze efectiv, eficient și echitabil industria.

Acest raport stabilește un număr de moduri prin care poate fi realizat acest demers.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Dle președinte, sarcina administrării agriculturii trebuie cu siguranță să fie redusă în ceea ce-i privește pe fermieri și aceste metode subliniate de raportor sunt foarte bine venite. Unii fermieri au declarat că se simt asemenea unor infractori când încearcă să se lupte cu diferite documente și regulamente administrative. Politica agricolă comună trebuie să fie mai simplă.

De asemenea, trebuie menționat că atunci când au loc din ce în ce mai multe schimbări pe piețe și protecționismul UE scade, în viitor vor fi necesare și mecanisme administrative și de reglementare pentru piață. De exemplu, vor fi probabil necesare sisteme de stabilire a inventarului și activitate promoțională pentru exporturi.

Este clar că nu există un mod simplu de a menține aceste sisteme. În special în cazul produselor delicate precum laptele, ar trebui să creăm un sistem de reglementare similar unui sistem pe bază de cote; altfel, producția în regiunile mai puțin favorabile va deveni imposibilă.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – (HU) Îl felicit pe raportor, deoarece nu doar propunerile sale specifice, ci și întreaga filozofie este excelentă. Excelent deoarece urmărește să ofere sprijin în viitor fermierilor activi, cu alte cuvinte, cei care, de fapt, cultivă pământul. De asemenea, consider excelent punctul conform căruia ar fi important să punem capăt distorsiunilor sectoriale și altor tipuri de distorsiuni în viitoarea politică agricolă comună și, aș dori să subliniez încă o dată aici discriminarea împotriva noilor state membre. În mod similar, este foarte important ca regulamentele comunității să fie simplificate, dar multe depind și de implementarea de către statele membre. Permiteți-mi să vă dau un exemplu tipic: acum doi ani, Consiliul a adoptat un regulament care introducea necesitatea identificării electronice individuale obligatorii a fiecărei ovine și caprine destinată sacrificării, cu o vârstă mai mică de 12 luni. În cazul statelor membre mai sărace, unde statul nu poate oferi sprijin, această regulă a împovărat sectorul și l-a adus într-o situație disperată. Aceasta este o altă ilustrare a modului în care reglementarea excesivă și birocrăția excesivă pot provoca daune grave în numele politicii agricole comune și constituie încă un motiv pentru care raportul dlui Ashworth este important, la fel ca și cele ale dlui Dorfmann și dlui Le Foll.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Dle președinte, vă mulțumesc, dle Ashworth pentru acest raport excelent. Politica agricolă comună este o politică reușită, dar noi întunecăm uneori acest succes cu birocrăție excesivă. Acest lucru este la fel de adevărat pentru primul pilon al politicii agricole precum este și pentru cel de-al doilea. Totuși, este în special cazul micilor ferme, unde birocrăția este uneori pur și simplu disproporționată cu producția reprezentată de banii primiți.

În cursul reformării politicii noastre agricole, trebuie să luăm în considerare existența unui regulament pentru producătorii mici și cum să găsim o metodă mult mai simplă pentru astfel de ferme cărora, din diverse capite bugetare, le oferim adesea un total de doar câteva sute până la câteva mii de euro în prime, fără a pierde din vedere obiectivele noastre și fără a genera o lipsă de claritate în acordarea de subvenții. Acest lucru trebuie să fie posibil și trebuie să ne străduim să-l obținem.

**Zoltán Balczó (NI).** – (HU) Raportul dlui Richard Ashworth referitor la simplificarea politicii agricole comune stabilește propuneri excelente. Meritul său principal este că examinează subiectul din perspectiva fermierilor. În mod normal, este la fel de important ca banii contribuabililor să fie utilizați în cel mai legitim mod posibil. Acesta, totuși, este doar un mijloc, nu un scop. Scopul este să îndeplinim toate sarcinile politicii sectoriale. Consiliile de agricultură confundă adesea aceste două aspecte, în detrimentul îndeplinirii obiectivului. Este necesară o modificare radicală în perspectivă. În locul a ceea ce putem descrie ca o cultură a subordonării între clienți, fermieri și oficiali, avem nevoie de o cultură a cooperării. Comisia ar trebui, de asemenea, să elaboreze un regulament care să impună Consiliilor de agricultură o obligație de a oferi despăgubiri și care să elimine sancțiunile asupra acestora dacă interesele fermierului suferă daune din vina lor. Trebuie să ne asigurăm că cei cu titluri de proprietate au, de asemenea, dreptul de a se adresa unui tribunal independent pentru despăgubiri. În Ungaria, acest lucru nu este posibil încă.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Dle președinte, simplificarea politicii agricole comune este o idee atractivă și este greu să ne imaginăm că cineva s-ar putea opune. Simplificarea înseamnă o reducere a numărului de verificări, o restrângere a costurilor de administrație și o economie de timp pentru fermier. Este, într-adevăr, minunat.

Totuși, doresc să subliniez două cazuri care necesită o abordare oarecum diferită. În primul rând, există domenii speciale de producție în care este dificil să se simplifice instrumentele de asistență. Mă gândesc aici la tutun, hamei și altă producție specializată de acest fel. Al doilea caz este acela al menținerii producției în zone mai puțin favorizate, unde este necesar să utilizați instrumente foarte specifice pentru susținerea producției, pe care le-a menționat un antevorbitor. Împărtășesc punctul de vedere al autorului că politica

agricolă comună, politica viitorului, trebuie să fie clară și transparentă, dar trebuie să fie și eficientă, și eficiența nu se potrivește întotdeauna cu simplitatea.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Dle președinte, politica agricolă europeană trebuie să fie mai simplă, mai transparentă și mai ușor de înțeles. Acesta este mesajul transmis de raportor, dl Ashworth, și acesta este un mesaj bun și cel corect.

Raportul nostru este menit să încurajeze Comisia pentru a intensifica eforturile în vederea simplificării politicii agricole comune (PAC) într-un mod tangibil. Aceasta ar realiza economie de timp și de bani pentru fermieri și ar crește acceptarea socială a PAC.

Fermierii ar putea, de asemenea, să se concentreze din nou asupra muncii lor, adică producerii de hrană. Prin urmare, aș dori ca simplificarea politicii agricole comune să devină o sarcină pe termen lung aici în Parlament și în Comisie.

**Andris Piebalgs, membru al Comisiei.** – Dle președinte, simplificarea și reglementarea mai adecvată sunt priorități pentru Comisie. Aș dori să mulțumesc raportorului, dl Ashworth, pentru un raport excelent în acest domeniu destul de complicat și de provocator.

Comisia este de acord că simplificarea și reducerea sarcinii administrative reprezintă un beneficiu semnificativ pentru fermieri. Aceasta va permite fermierilor să aibă mai mult timp pentru activitățile lor agricole de bază. Comisia salută raportul prezentat; acesta abordează în general domeniile principale de preocupare pentru fermierii europeni și oferă Comisiei idei și observații noi cu privire la simplificarea politicii agricole comune.

În ultimii ani, Comisia a înregistrat un progres substanțial în simplificarea politicii agricole comune. Aș dori să vă ofer doar un exemplu: Grupul Stoiber, care oferă consiliere Comisiei privind subiectul sarcinii administrative, a indicat clar că nivelul birocrăției pentru fermieri a fost redus considerabil ca urmare a activităților de simplificare desfășurate de Comisie. Dar simplificarea este un proces continuu; lucrul va continua în 2010.

În plus, există un proces general de analiză asupra viitorului politicii agricole comune. Am lansat deja o dezbatere publică și aceasta înseamnă că va trebui să cooperăm cu toții pentru a găsi moduri eficiente de a reduce sarcina administrativă, menținând în același timp un nivel ridicat de protecție a interesului financiar al UE și, de asemenea, o agricultură foarte eficientă. În acest proces, aș dori să atrag atenția asupra unei dorințe și voi menționa doar un exemplu referitor la aceasta. Uneori, simplificarea nu trebuie realizată în detrimentul provocării cu care ne-am putea confrunta. Luați trasabilitatea ca exemplu. În ultimii ani am avut o situație pașnică, fără scandaluri sau epidemii majore dar, în același timp, trasabilitatea este esențială. Nu ar trebui să o anulăm doar pentru că nu am avut nicio criză. Cred că ar trebui să fim foarte atenți când simplificăm, pe parcursul întregului proces; nu ar trebui să uităm lecțiile trecutului și motivele pentru care am introdus norme specifice. Deci, Comisia va continua să lucreze la acest proces și vom fi foarte atenți să nu uităm lecțiile învățate.

**Președintele** – Dezbateră este închisă.

Votul va avea loc peste două săptămâni, în cadrul sesiunii de la Bruxelles.

#### **Declarații scrise (articolul 149 din Regulamentul de procedură)**

**Jarosław Kalinowski (PPE), în scris.** – (PL) Sistemul nou trebuie să fie bazat pe criterii obiective și echitabile. Reducerea diferențelor dintre plăți în diferite state membre este esențială pentru realizarea acestui obiectiv. Prețurile pentru transportul bunurilor, mașinilor agricole și îngrășămintelor și costurile cu salariile au plafoane similare în multe țări. Pentru ca aceste condiții de concurență de pe piața unică să fie identice, nivelul plăților directe de bază trebuie să fie același sau comparabil în toată Uniunea. A venit timpul ca principiile care sunt valabile în alte domenii ale economiei să intre în vigoare și în agricultură. Trebuie să ne amintim, de asemenea, că noile state membre au nevoie de mijloace importante pentru a susține modernizarea și reconstrucția agriculturii și pentru a ajunge din urmă cele 15 țări inițiale.

## **26. Ordinea de zi a următoarei ședințe: consultați procesul-verbal**

## **27. Ridicarea ședinței**

(Ședința s-a încheiat la ora 23.00)