

MONTAG, 19. APRIL 2010

VORSITZ: HERR BUZEK

Der Präsident

(Die Sitzung wird um 17.35 Uhr eröffnet.)

1. Wiederaufnahme der Sitzungsperiode

Der Präsident. – Ich erkläre die am Mittwoch, den 7. März 2010, unterbrochene Sitzungsperiode des Europäischen Parlaments für wieder aufgenommen.

2. Genehmigung des Protokolls der vorangegangenen Sitzung: siehe Protokoll

3. Anfragen zur mündlichen Beantwortung und schriftliche Erklärungen (Vorlage): siehe Protokoll

4. Vorlage von Dokumenten: siehe Protokoll

5. Hinfällige schriftliche Erklärungen: siehe Protokoll

6. Petitionen: siehe Protokoll

7. Weiterbehandlung der Standpunkte und Entschließungen des Parlaments: siehe Protokoll

8. Bekämpfung von Brustkrebs in der Europäischen Union (schriftliche Erklärung): siehe Protokoll

Der Präsident. – Die von den Abgeordneten Elizabeth Lynne, Michail Tremopoulos, Livia Járóka und Lidia Joanna Geringer de Oedenberg eingereichte schriftliche Erklärung Nummer 0071/2009 zur Bekämpfung von Brustkrebs in der Europäischen Union wurde von mehr als der Hälfte der Abgeordneten des Europäischen Parlaments unterzeichnet. Sie wird daher gemäß Artikel 123 der Geschäftsordnung an die angegebenen Empfänger übermittelt und zusammen mit den anderen bei der Plenarsitzung vom 24. Februar 2010 angenommenen Texten veröffentlicht. Die Namen der Unterzeichner werden im Protokoll der Sitzung veröffentlicht.

Elizabeth Lynne (ALDE). – Herr Präsident! Ich möchte mich bei allen für die Unterzeichnung der schriftlichen Erklärung 71 zum Brustkrebs bedanken.

Die meisten von Ihnen wissen, dass dies bei Frauen zwischen 35 und 59 Jahren in der EU die häufigste Todesursache darstellt, und wir wollen, dass die Mitgliedstaaten unter anderem flächendeckend Screening-Programme und Brustkrebszentren einführen.

Ich hoffe, dass die Unterzeichnung dieser schriftlichen Erklärung ein weiterer Schritt vorwärts ist, der dazu beiträgt, zu gewährleisten, dass wir über EU-weite Maßnahmen verfügen, um den schrecklichen Folgen von Brustkrebs ein Ende zu machen.

Der Präsident. – Ich möchte unserer Kollegin und allen, die diese Erklärung unterzeichnet haben, danken.

9. Parlamentarische Immunität: siehe Protokoll

10. Zusammensetzung der Ausschüsse und der Delegationen: siehe Protokoll

11. Prüfung von Mandaten: siehe Protokoll

12. Standpunkte des Rates in erster Lesung: siehe Protokoll

13. Erklärungen des Präsidenten

Der Präsident. – Bevor wir mit der Sitzung beginnen, möchte ich gerne sagen, dass unsere Gedanken und Gebete bei den Familien und Freunden der Opfer des Zugunglücks, das sich letzte Woche in Norditalien ereignet hat, und bei denen, die bei diesem Zugunglück verletzt wurden, sind. Es war, wie wir alle wissen, ein sehr schweres Zugunglück.

Ich möchte Ihnen allen, den Abgeordneten und im Parlament Beschäftigten – vielen Leuten aus dem Parlament – auch für Ihre Teilnahme und die Organisation der Gedenkfeier am Mittwoch letzter Woche um 12.00 Uhr in Verbindung mit dem polnischen Flugzeugunglück danken. Die Beisetzung des polnischen Präsidenten fand gestern und die Beisetzung des polnischen Exil-Präsidenten heute statt. Am Mittwoch letzter Woche haben wir den Opfern des Unglücks mit einer Schweigeminute gedacht.

Ich möchte Ihnen allen nochmals für diesen Akt der Solidarität danken.

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

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

(Beifall)

Der Präsident. – Ich möchte allen danken, die heute in diesem Haus anwesend sind, da wir sehr große Transportprobleme überwunden haben, um nach Straßburg zu kommen. Nicht jeder hat es geschafft, zu kommen. Vor wenigen Minuten ging eine außerordentliche Sitzung der Konferenz der Präsidenten zu Ende. Die Fraktionsvorsitzenden haben konkrete Vorschläge für Sie, die von den Vorsitzenden aller Fraktionen vereinbart und befürwortet wurden. Bei diesen Vorschlägen geht es im Wesentlichen darum, dass wir am Donnerstag keine Plenarsitzung abhalten werden, und dass es daher am Donnerstag keinen Arbeitsplan geben wird. Die Abgeordneten können am Donnerstag und Freitag jedoch die Anwesenheitsliste unterzeichnen und wie gewohnt arbeiten. Es wird keine Plenarsitzung und keinen Arbeitsplan geben, aber es ist natürlich unsere Pflicht zu arbeiten, und mit denjenigen, die die Anwesenheitsliste am Donnerstag und Freitag unterzeichnen, wird ganz normal verfahren, wie jeden Donnerstag und Freitag.

Ich möchte ebenfalls betonen, dass im Plenum und in den Ausschüssen, sollten Ausschusssitzungen abgehalten werden, keine Abstimmungen stattfinden werden. Ausschusssitzungen können auch am Donnerstag abgehalten werden, es dürfen jedoch keine Abstimmungen stattfinden. Das ist es, was wir beschlossen haben. Der Grund dafür ist, dass nicht alle unsere Kollegen persönlich herkommen konnten, und wir können ihnen nicht das Recht nehmen, an dieser Tagung teilzunehmen. Es geht nicht um die Beschlussfähigkeit, denn wir werden wahrscheinlich beschlussfähig sein; es geht vielmehr um die Tatsache, dass nicht jeder zur Tagung kommen konnte. Die Abstimmungen zu vertagen ist aus rechtlicher Sicht mit Blick auf unsere Verpflichtungen gegenüber dem Rat nicht schwerwiegend. Die Abstimmungen sind wichtig, und deshalb verschieben wir sie um zwei Wochen, und sie werden auf der Tagung im Mai in Brüssel durchgeführt. Unsere Zusammenarbeit mit dem Ministerrat sowie Vereinbarungen und zweite Lesungen betreffend ist dies möglich.

Ich möchte ebenfalls sagen, dass es einen wichtigen Grund gibt, weshalb diejenigen von uns, die hier sind, sich treffen und diskutieren sollten, denn morgen geht es um einen außerordentlichen Punkt, den wir nicht vorhergesehen hatten. Dieser Punkt, über den wir morgen früh diskutieren werden, steht im Zusammenhang mit der aktuellen Verkehrslage in Europa und deren Auswirkungen für die europäischen Bürgerinnen und Bürger. Morgen, bei einer zweistündigen Diskussion, an welcher der Präsident der Kommission, Herr Barroso, teilnimmt, wollen wir über die Lage in Europa nachdenken, da die Mobilität zurückgegangen ist, Fluggesellschaften in Gefahr sind, und wir uns Arbeitslosigkeit an Standorten mit großen Flughäfen, an denen

europäische Fluggesellschaften in Konkurs gehen könnten, wenn sie Fluggäste viele Tage lang nicht bedienen können, gegenübersehen. Deshalb stellt dies eine ernste Gefahr für alle europäischen Bürgerinnen und Bürger dar, und die Diskussion morgen früh ist daher von entscheidender Bedeutung. Dieser Arbeitspunkt war nicht früher festzulegen; es ist ein völlig neues Thema, das infolge der schwierigen Lage in der Europäischen Union Berücksichtigung findet, und wir müssen uns darüber ernsthaft Gedanken machen. Die übrigen Tagesordnungspunkte werden mit Ausnahme einiger Themenbereiche, die für Donnerstag geplant sind, erörtert.

Ich möchte Ihnen auch mitteilen, dass ich am 7 April dieses Jahres ein Schreiben vom Abgeordneten Herrn Farage erhalten habe. Der Ko-Vorsitzende der Fraktion Europa der Freiheit und der Demokratie beruft sich in seinem Schreiben auf Artikel 6 Absatz 3 der Geschäftsordnung und beschwert sich offiziell über einen Verstoß gegen das Protokoll über Vorrechte und Immunitäten in der Europäischen Union. Ich habe diesen im Schreiben von Herrn Farage enthaltenen Antrag an den zuständigen Ausschuss zur Prüfung weitergeleitet.

14. Arbeitsplan

Der Präsident. – Der endgültige Entwurf der von der Konferenz der Präsidenten bei ihrer Sitzung am Montag, den 19. April 2010, gemäß Artikel 137 der Geschäftsordnung erstellten Tagesordnung, ist verteilt worden. Folgende Änderungen wurden beantragt:

(Erster Teil der Änderungen: siehe vorheriger Punkt)

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

(Beifall)

Der Präsident. – Ich muss gestehen, dass ich Ihre Bemerkung nicht ganz verstehe, Herr Leichtfried, da die Abgeordneten sehr gut reagiert haben. Lassen Sie uns jedoch diese Diskussion beenden.

John Bufton (EFD). – Herr Präsident! Ich möchte dem Herrn dort drüben zustimmen. Wir wissen, dass es ein Problem mit dem Flugverkehr gibt – natürlich wissen wir das; wir sind ja nicht dumm – aber ich kann nicht verstehen, warum es bis heute Abend gedauert hat, zu dieser Schlussfolgerung zu kommen. Wir sind heute alle hier angekommen, es sind viele Leute im Plenarsaal und viele Bedienstete anwesend. Die Kosten für den Steuerzahler dafür, dass wir alle hier sind, gehen in die Millionen Pfund, und dennoch entscheiden Sie, es von jetzt auf gleich abzusagen. Ich finde es absolut miserabel, dass Sie das getan haben.

Ich finde, es sind genug Leute hier, um abzustimmen. Wir wissen um die schwierigen Umstände, aber dies hier soll ein Parlament sein. Sie haben nun kehrtgemacht und gesagt, dass wir nicht abstimmen werden, aber Sie können kommen und über Dinge diskutieren, über Dinge debattieren, was recht oft gar nichts bedeutet, und dann, wenn es darum geht, abzustimmen, wird uns gesagt, dass wir nicht abstimmen können.

Ich glaube, dass der Steuerzahler im Vereinigten Königreich darüber absolut entsetzt sein wird. Wir haben im Vereinigten Königreich Finanzprobleme, wir beschneiden Leistungen, wir haben eine Parlamentswahl, wir sprechen übers Sparen, und trotzdem schmeißen wir hier das Geld aus dem Fenster. Es ist wohl an der Zeit, die Arbeit hier an diesem Ort einzustellen.

Der Präsident. – Ich danke Ihnen für Ihre Bemerkung. Ich nehme alle Kommentare sehr ernst, aber ich möchte Ihnen sagen, dass alle Fraktionen und deren Vertreter den Änderungen, die ich vorschlagen werde, zugestimmt haben.

Sophia in 't Veld (ALDE). – (NL) Herr Präsident! Ich finde es eine kluge Entscheidung, die Abstimmung zu vertagen, weil wir, auch wenn die für eine Beschlussfähigkeit erforderliche Anzahl an Abgeordneten anwesend ist, die geografische Verteilung nicht stimmt. Ich würde dennoch vorschlagen, dass die verbleibenden Punkte auf der Tagesordnung zusammengefasst werden, sodass wir einen vollen Tag früher als üblich fertig sind, d.h. Ende Mittwochnachmittag, so wie wir es üblicherweise donnerstags machen, und nicht Mittwoch um Mitternacht. Dann könnten die Leute, die hier *sind*, wenigstens nach Hause fahren, und wir müssten nicht am Donnerstag hier bleiben.

Der Präsident. – Meine Damen und Herren! Ich werde Ihnen nach der Festlegung des Arbeitsplans das Wort erteilen.

Charles Tannock (ECR). – Herr Präsident! Dank des Gesetzes der unbeabsichtigten Folgen bedeutet die Vertagung der Abstimmungen dieser Woche auf den 6. Mai – das ist der Tag, an dem im Vereinigten Königreich die Parlamentswahlen stattfinden –, dass viele, wenn nicht alle, der britischen Abgeordneten aller Parteien und Delegationen an diesem Tag nicht hier sein werden, was das Endergebnis ebenfalls verzerren wird. Könnten Sie sie bitte anstatt auf Donnerstag, den 6. Mai, auf Mittwoch, den 5. Mai, vertagen?

Der Präsident. – Meine Damen und Herren! Ich schlage Ihnen Folgendes vor. Wir beginnen jetzt mit der Tagesordnung, und nach der Tagesordnung können wir noch einmal mit all Ihren Fragen zur Tagung am 5. und 6. Mai beginnen. Wir werden später entscheiden; es ist nicht nötig, jetzt darüber zu entscheiden. Fest steht nur, dass die Abstimmungen am 5. und 6. Mai stattfinden werden. Alle Entscheidungen werden später getroffen.

Wir werden mit der Tagesordnung beginnen. Ich möchte jetzt keine weiteren Wortmeldungen mehr zum Verfahren.

Der Präsident. – Der endgültige Entwurf der Tagesordnung für die Tagung im April ist verteilt worden, und es wurden folgende Änderungen vorgeschlagen (Artikel 140 der Geschäftsordnung):

Montag:

Keine Änderungen.

Dienstag:

Die Sitzung beginnt um 09.00 Uhr mit Erklärungen des Rates und der Kommission zur Störung des Flugverkehrs in Europa.

Die Aussprache dauert bis 11.00 Uhr.

Von 11.00 bis 13.00 Uhr werden folgende Punkte erörtert: eine Erklärung von Herrn Barroso zum Legislativ- und Arbeitsprogramm für 2010 und eine Erklärung der Kommission zur Koordinierung der humanitären Hilfe und des Wiederaufbaus in Haiti.

Am Dienstag finden keine Abstimmungen statt.

Mittwoch:

Keine Änderungen.

Am Mittwoch finden keine Abstimmungen statt.

Donnerstag:

Am Donnerstag findet keine Sitzung statt.

(Der Arbeitsplan ist somit festgelegt)

15. Ausführungen von einer Minute zu wichtigen politischen Fragen

Der Präsident. – Der nächste Punkt sind die einminütigen Ausführungen zu politisch wichtigen Fragen.

John Bufton (EFD). – Herr Präsident! Vielen Dank, dass ich noch einmal sprechen darf. Mit Blick auf das, was hier jetzt soeben gesagt wurde, möchte ich Sie dringend darum bitten, die Abstimmung bei der nächsten Sitzung am 5. und 6. Mai noch einmal zu überdenken.

Es ist recht wahrscheinlich, dass die meisten Abgeordneten aus dem Vereinigten Königreich nicht anwesend sein werden. Am 6. Mai finden unsere Parlamentswahlen statt. Das ganze Land wird nicht hier sein. Sie werden über Dinge debattieren, die das Vereinigte Königreich nicht betreffen. Ich bitte Sie dringend darum, eventuell den 4. Mai in Betracht zu ziehen – die Abstimmung ein paar Tage vorzuziehen –, denn wenn Sie diese Abstimmung verweigern, dann verweigern Sie dem Vereinigten Königreich die Möglichkeit, Maßnahmen abzulehnen oder zuzustimmen...

(Der Präsident entzieht dem Redner das Wort)

Der Präsident. – Wenn ich Ihnen antworten darf: Ich werde das, was Sie gesagt haben, sehr ernst nehmen. Wir haben zwei Tage: den 5. und den 6. Mai. Wir werden entscheiden, wie wir mit den auf den 5. und den 6. Mai angesetzten Abstimmungen verfahren und wie wir sie aufteilen.

Der Präsident. – Bevor wir beginnen, möchte ich gerne etwas bekannt geben. Wie wir alle wissen, sind gemäß Artikel 150 der Geschäftsordnung Ausführungen von einer Minute erlaubt. Die Erfahrung zeigt, dass wir mehr als doppelt so viele Wortmeldungen erhalten, wie wir angesichts der verfügbaren Zeit annehmen können. Die Enttäuschung, die von den Abgeordneten, die auf die Möglichkeit gewartet haben zu sprechen und diese Möglichkeit dann nicht hatten, zum Ausdruck gebracht wurde, ist unvermeidlich. Um weitere Unsicherheiten und Enttäuschungen zu vermeiden, werde ich auf die einminütigen Ausführungen künftig folgendes Verfahren anwenden: Gemäß Artikel 150 der Geschäftsordnung wird eine Liste mit 30 Rednern erstellt, die gezielt so ausgewählt werden, dass ein repräsentatives politisches und geografisches Gleichgewicht gewahrt wird. Den Abgeordneten, die während der beiden vorangegangenen Tagungen nicht die Möglichkeit zu einminütigen Ausführungen hatten, wird Vorrang eingeräumt. Alle Abgeordneten, die um das Wort gebeten haben, werden im Voraus darüber informiert, ob sie ausgewählt wurden oder nicht. Von den als Redner ausgewählten Abgeordneten wird erwartet, dass sie zu dem Zeitpunkt, an dem sie an der Reihe sind zu sprechen, im Plenarsaal anwesend sind.

Jolanta Emilia Hibner (PPE). – *(PL)* Herr Präsident! Ich möchte auf das Thema gentechnisch veränderter Lebensmittel zu sprechen kommen. Die Europäische Kommission arbeitet an einem Vorschlag zur Änderung des EU-Rechts, um den Mitgliedstaaten bei der Entscheidung, ob sie gentechnisch veränderte Organismen zulassen wollen, mehr Freiheit einzuräumen, da es derzeit gemäß EU-Recht nicht möglich ist, ein Verbot von GVO in den Mitgliedstaaten einzuführen.

Die Europäische Kommission wird wohl demnächst vorschlagen, dass die Mitgliedstaaten individuell über den Anbau gentechnisch veränderter Pflanzen entscheiden können. Entscheidungen über die Einfuhr und Verarbeitung von GV-Saatgut würden jedoch weiterhin auf EU-Ebene getroffen. Vor diesem Hintergrund sollten wir darüber nachdenken, ob eine spezielle Kennzeichnung für GV-freie Erzeugnisse eingeführt werden sollte. Eine solche Kennzeichnung sollte klar und für jedermann erkennbar sein, sodass die europäischen Verbraucher wissen, dass das von ihnen gekaufte Produkt nicht aus Tieren, die mit gentechnisch veränderten Futtermitteln gefüttert wurden, hergestellt wurde. Wir sollten daher über eine spezifische Gestaltung der Kennzeichnung nachdenken.

Traian Ungureanu (PPE). – Herr Präsident! Gestatten Sie mir, dieses Haus daran zu erinnern, dass Menschenrechtsverletzungen seitens der kommunistischen Partei in der Republik Moldau vor einem Jahr zu einem Volksaufstand geführt haben. Durch die Proteste kam eine proeuropäische Koalition an die Macht, und ein Jahr später ließ die neue Regierung ihre europäische Ausrichtung erkennen. Die moldawische Regierung benötigt umgehend Unterstützung von der EU, und es gibt drei Wege, wie Europa Moldawien helfen kann: schnelle finanzielle Unterstützung, Abschaffung der Visumpflicht und Abschluss eines Assoziierungsabkommens.

Ich muss hier auch den Fall Ernest Vardanian, einen verhafteten Journalisten erwähnen, der sich in Isolationshaft befindet und von den so genannten Behörden in Transnistrien des Hochverrats angeklagt ist. Dies stellt eine ernste Menschenrechtsverletzung dar. Ich fordere die Hohe Vertreterin für Außen- und Sicherheitspolitik und den Leiter der EU-Delegation in Moldawien auf, sich dringend für die umgehende Freilassung des inhaftierten Journalisten einzusetzen.

Anna Záborská (PPE). – *(SK)* Herr Präsident, Herr Generalsekretär, Herr Kommissar! Eigentlich sollte ich jetzt die von mir vorbereitete Rede halten, aber es haben sich einige außergewöhnliche Umstände ergeben. Wir alle wissen, dass die meteorologischen Bedingungen ein problemloses Zusammentreffen von uns allen hier in Straßburg nicht begünstigen. Dies hat vielen Kollegen und Beamten viel Stress und Sorgen bereitet.

Ich möchte diese Gelegenheit nutzen, Ihnen, Herr Präsident, und auch dem Generalsekretariat unter der Leitung von Klaus Welle dafür zu danken, nichts dem Zufall überlassen zu haben und uns die bestmöglichen Arbeitsbedingungen geboten zu haben.

Von den ersten Tagen der Flugverkehrsprobleme an hat sich das Parlament um die Reorganisation des Transports nach Straßburg gekümmert, und ich möchte mich daher auch im Namen derjenigen, die heute nicht hier sein können, aufrichtig bedanken. Vielen Dank.

Hans-Peter Martin (NI). - Herr Präsident! Ich habe schon vorhin, als Sie die neue Regelung zu den Redebeiträgen von einer Minute vorgetragen haben, versucht, Ihre Aufmerksamkeit zu wecken. Gerade Sie als Pole wissen, was es heißt, wenn es verschiedene Klassen von Menschen und Abgeordneten gibt. Ich bitte doch darum, dass auch die Leute in den hinteren Reihen bei den Wortmeldungen zur Geschäftsordnung berücksichtigt werden.

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

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

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

Der Präsident. – Ich danke Ihnen für Ihre Bemerkung. Die neuen Regeln finden erstmals bei der Sitzung in Brüssel Anwendung. Die Tagung in Brüssel wird die erste sein, die nach den neuen Regeln stattfinden wird.

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

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

George Sabin Cutaş (S&D). – (RO) Herr Präsident! Als Simon Kuznets, der Mann, der den Begriff „Bruttoinlandsprodukt“ einführte, erkannte, wie schwierig es sein kann, das Wohlergehen einer Nation allein auf der Grundlage ihres Nationaleinkommens zu bemessen, glaube ich, hat er sich nicht vorgestellt, dass es ein Dreiviertel Jahrhundert dauern würde, bis fünf Nobelpreisgewinner an einer Reihe von Vorschlägen arbeiten, die eine genauere Bemessung der Wirtschaftsleistung und des Sozialprodukts als das BIP ermöglichen. Dieser makroökonomische Indikator lässt die Qualität von Erzeugnissen außer Acht, bemisst kein nachhaltiges Wirtschaftswachstum und lässt andere Faktoren wie suburbane Subsistenzwirtschaft, Hausarbeit und Freiwilligenarbeit außer Acht.

Auf der Grundlage des Ergebnisses der von dieser Kommission geleisteten Arbeit, die im Stiglitz-Bericht zusammengefasst ist, wurde ein Vorschlag zur Verbesserung des nationalen Statistiksystems, zur genaueren Bestimmung der Lebensqualität und zur Einbeziehung nachhaltiger Entwicklung in die Berechnung des Index für wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt ausgearbeitet.

Ich glaube, dass wir in diesem Zusammenhang in der gesamten Europäischen Union ein koordiniertes System zur Bemessung der Lebensqualität, der Nachhaltigkeit des Wirtschaftswachstums, und, zu guter Letzt, der sozialen Ungleichheiten brauchen. Dieser Schritt würde zeigen, dass wir aus der Rezession, die solche massiven Auswirkungen hat, gelernt haben.

VORSITZ: SILVANA KOCH-MEHRIN

Vizepräsidentin

Izaskun Bilbao Barandica (ALDE). – (ES) Frau Präsidentin! Letzte Woche hat ein Gericht entschieden, dass die Einstellung der in Baskisch erscheinenden Zeitung *Egunkaria*, , über die ich hier vor ein paar Wochen gesprochen habe, ungerechtfertigt, unrechtmäßig und willkürlich war.

Das Urteil besagt, dass weder die spanische Verfassung noch das Strafgesetzbuch es erlauben, eine Zeitung zu schließen und dass die gesamte Anklage darauf aufbaut, dass die Verteidigung baskischer Kultur bedeutet, mit der ETA zu kollaborieren, was absurd ist. Es besagt, dass die verurteilten Personen völlig unschuldig sind, dass sie nicht der ETA angehören und dass die Zeitung weder die ETA noch die ETA die Zeitung finanziell unterstützt hat. Das Urteil besagt des Weiteren, dass die Inhaftierten sich in Isolationshaft befanden, ohne ausreichende gerichtliche Kontrolle, was den Behauptungen der Inhaftierten, misshandelt und gefoltert worden zu sein, Glaubwürdigkeit verleiht.

Daher möchte ich zwei Forderungen stellen: Ich würde mir wünschen, dass wir zur Kenntnis nehmen, welche Auswirkungen Demagogie und die Manipulation von Gefühlen und der Notstandsgesetzgebung in einer Demokratie haben und dass wir uns der Tatsache bewusst sind, dass die wichtigsten Medien und Parteien in Spanien all diejenigen von uns beschuldigt haben, die sich dieser Ungerechtigkeit der Zusammenarbeit mit der ETA entgegengestellt haben. Ich würde mir des Weiteren wünschen, dass wir zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass diese Opfer Gerechtigkeit erfahren und dass der Fall gerecht zum Abschluss gebracht wird.

Michail Tremopoulos (Verts/ALE). – (EL) Frau Präsidentin! Im vergangenen Februar wurde dem Europäischen Parlament der von Reuter und Trautmann überarbeitete Bericht der Europäischen Kommission über die weltweiten illegalen Drogenmärkte ab 1998 vorgelegt. Dieser Bericht ist eine nützliche Datenbank und die Schlussfolgerungen bestätigen bestimmte Einschätzungen, die bis heute die Wirkungslosigkeit der Drogenpolitik in der Europäischen Union und auf globaler Ebene betreffend gemacht wurden.

Die grundlegende Schlussfolgerung ist, dass gegenwärtige Politiken bezüglich ihrer wichtigsten Zielsetzung versagt haben, nämlich die Nachfrage nach und das Angebot an illegalen Substanzen zu verringern, und ein Schlüsselfaktor für die Verschlimmerung des Leids einzelner Konsumenten sowie für die Schäden für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft sind.

2004 hat das Europäische Parlament eine Reihe von Empfehlungen, wie z.B. den Catania-Bericht, verabschiedet. Wir fordern daher dazu auf, diese Angelegenheit innerhalb eines erweiterten Rahmens erneut aufzugreifen, damit Konsumenten nicht zu Schaden kommen.

Ryszard Czarnecki (ECR). – (PL) Frau Präsidentin! Mein Volk musste mit einer furchtbaren Tragödie fertig werden. Der Präsident, der Chef der Zentralbank und militärische Führungskräfte wurden getötet. Gestern fand die Beerdigung des Präsidenten und seiner Frau statt. Ich möchte meinen Dank für die Solidaritätsbekundungen sehr vieler Mitgliedstaaten der Europäischen Union zum Ausdruck bringen. Das Konzept europäischer Solidarität wurde unter Beweis gestellt und dies ist für uns Polen etwas sehr Wichtiges. Die Präsidenten der Tschechischen Republik, der Slowakei, Ungarns, Deutschlands, Litauens, Lettlands, Rumäniens und Sloweniens sowie der Premierminister Estlands nahmen an der Beerdigung teil. Ich bedaure es, dass der Vorsitzende des Rates und der Präsident der Europäischen Kommission nicht anwesend waren. Sie konnten nicht kommen, aber z.B. die Premierminister Aserbaidschans, Armeniens und Georgiens kamen, und sie hatten eine längere Anreise. Ich möchte mich bei allen, die dort anwesend waren, für ihre Solidaritätsbekundungen bedanken.

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

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

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

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

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Frau Präsidentin! Die vor Kurzem erfolgte Aushebung einer wichtigen Terrorzelle in Griechenland erinnert uns daran, dass Gewalt und die Bedrohung demokratischer Einrichtungen keine Grenzen kennen und keinerlei Unterschiede machen.

Es ist wichtig, daran zu denken, dass die gegenwärtige Wirtschaftskrise und der Pessimismus, den diese bei den Bürgerinnen und Bürgern erzeugt, Aggressionen schüren und zu Gewalt führen. Niemand bestreitet, dass Gewalt, egal in welcher Form und unabhängig davon, wo sie ihren Ursprung hat, verwerflich ist. Worauf wir uns jedoch einigen und was wir stärker betonen müssen, ist eher die Vermeidung von Gewalt als ihre

Beseitigung. Aus diesem Grund müssen wir Fragestellungen zu SWIFT, PNR und die Stärkung von Europol und Eurojust auf der Tagesordnung weiter nach vorne setzen.

In diesem Sinne ist es entscheidend, dass wir die chronischen sozialen pathogenen Faktoren verbessern, die der Gewalt Nährboden bereiten. Wir müssen Armut und Arbeitslosigkeit bekämpfen. Es gibt keinen Spielraum mehr für Untätigkeit. Als die Führungspersonen Europas das letzte Mal vor den sozialen Herausforderungen schwieriger wirtschaftlicher Zeiten zurückschreckten, versank dieser Kontinent in den Tiefen von Hass und Totalitarismus.

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

Pat the Cope Gallagher (ALDE). – Frau Präsidentin! Reisende, deren Urlaubspläne von der Vulkanasche zunichte gemacht wurden, sehen sich nun der Verwirrung im Hinblick auf Versicherungsangelegenheiten gegenüber.

Obwohl die Fluggesellschaften Flüge im Rahmen der Fluggastrichtlinie erstatten oder umbuchen, sehen sich viele Fluggäste den Kosten für Hotelzimmer und Mietautos sowie unter Umständen alternativ gebuchten Flügen gegenüber, jedoch wird erwartet, dass einige Reiseversicherungspolice für die Verluste aufkommen.

Andere wiederum behaupten, dass es sich hierbei um höhere Gewalt handle, jedoch möchte ich an diese Fluggesellschaften appellieren, pragmatisch, vernünftig zu sein und diese Entscheidung unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sich viele unserer Wähler auf Flughäfen weltweit befinden und Geld ausgeben müssen, das sie nicht haben, nochmals zu überdenken.

Ich weiß, dass die Pauschalreiserichtlinie überarbeitet wird und dies muss dringend geschehen.

Abschließend ist es unerlässlich, dass diese Reiserichtlinie einige Grundregeln vorsieht, die auf Situationen wie diese angewandt werden können. Ich würde die Kommission sogar in dieser Phase darum bitten, einen Blick darauf zu werfen.

Claudio Morganti (EFD). – (IT) Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich möchte hier im demokratischen Herzen der europäischen Institutionen einen kurzen Überblick über die letztendlichen Auswirkungen geben, die europäische Interventionen auf Gemeinschaften, Regionen und Einzelpersonen haben.

Ich denke, dass wir uns entscheiden müssen, ob wir eine universelle und globale Vision präsentieren oder stattdessen den Beitrag und die Identität jedes Einzelnen wahren möchten. Ich bin der Meinung, dass die zweite Möglichkeit zu bevorzugen ist. Es handelt sich dabei um eine umfassende Vision, bei der die besonderen Aspekte, die aus spezifischen Talenten und Traditionen herrühren, ebenso ihren Platz und Stellenwert haben.

Lassen Sie uns z.B. die Auswirkungen der Dienstleistungsrichtlinie 2006, der so genannten Bolkestein-Richtlinie, auf den italienischen Badeortsektor betrachten. Ich bin der Auffassung, dass wir die Kultur und die Tradition der Gastfreundschaft, die lokale Gemeinschaften seit jeher charakterisiert haben, nicht zugunsten eines angeblich effizienteren globalen Systems opfern sollten.

Ich bin der Auffassung, dass kleine Unternehmen aus wirtschaftlicher Sicht der authentischste Ausdruck der kulturellen Identität lokaler Gemeinschaften sind und dass diese daher immer geschützt werden sollten.

Hans-Peter Martin (NI). - Frau Präsidentin! Als glühender Pro-Europäer hat man es gerade heutzutage nicht leicht. Ich möchte heute auf das Problem Eurostat verweisen. Es hat sich herausgestellt, dass Eurostat viel besser über die reale Situation in Griechenland Bescheid wusste, als allgemein bekannt geworden ist. Es liegen

Berichte vor, die nur teilweise veröffentlicht wurden, in denen bereits im Jahre 2002 Schummeleien aufgedeckt wurden, und dann natürlich der große Bericht im Jahre 2008. Es ist aber vollkommen unklar, wohin die Berichte gehen, welche Konsequenzen sie haben, wer dafür – nämlich in diesem Fall fürs Nichthandeln – zur Verantwortung gezogen werden kann.

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

Maria Da Graça Carvalho (PPE). – (PT) Wir sehen uns heute einer Naturkatastrophe mit unvorhersehbaren Auswirkungen gegenüber. Die Wissenschaft ermöglicht es uns, die Auswirkungen der Teilchen in der Atmosphäre auf Flugzeugtriebwerke und die Bordelektronik genau zu berechnen. Die Wissenschaft ermöglicht es uns darüber hinaus, die Fortbewegung dieser Teilchen in der Atmosphäre genau zu berechnen. Die EU-Verkehrsminister treffen heute zusammen, um zu entscheiden, wie mit der Luftverkehrssituation umzugehen ist. Die Schlussfolgerungen dieses Treffens sollten auf wissenschaftlichen Erkenntnissen und auf dem Grundsatz der Vorsorge basieren. Die Wirtschaft darf keinen Vorrang vor der Sicherheit von Personen haben. Europa muss weiterhin als ein Bollwerk für Sicherheit und Lebensqualität fungieren. Wir erwarten jedoch schnelle, pragmatische Lösungen bezüglich alternativer Transportsysteme an Land und auf See.

Im Laufe des vergangenen Jahres wurden wir mit einer Reihe von Krisen, Naturkatastrophen und mit einer Epidemie konfrontiert. Angesichts all dessen ...

(Der Präsident unterbricht die Rednerin.)

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Frau Präsidentin! Ende dieses Jahres wird die dritte Postrichtlinie in Kraft treten, die diesen Markt vollständig deregulieren wird. Die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise einschließlich der Auswirkungen auf den Markt für Postdienste sind bestens bekannt.

Die Auswirkungen der Krise haben sich in Mitgliedstaaten, in denen der Postmarkt völlig dereguliert wurde, nach der Umsetzung der Richtlinie vervielfacht. Auf diesem Sektor liegt die Kündigungsrate und die Verringerung der Einkommen der verbleibenden Beschäftigten über dem Durchschnitt. Des Weiteren hat sich die Anzahl der Transaktionen verringert, während die Postgebühren gestiegen sind, ganz davon zu schweigen, dass Bürgerinnen und Bürgern, die an Orten und in Gegenden leben, die schwer erreichbar sind, der Zugang zu Kommunikationsmitteln und allgemeinen Dienstleistungen vorenthalten wird.

Ich bin der Meinung, dass die sozialen Folgen, die sich aus der Umsetzung dieser Richtlinie ergeben, bewertet werden müssen. Es ist unsere Pflicht, Sozialdumping zu vermeiden. Ich fordere die entsprechenden europäischen Institutionen dazu auf, die Option der Anwendung eines mindestens 2-jährigen Moratoriums bezüglich der Termine, die für die Umsetzung dieser Richtlinie, mit einigen Abweichungen in den einzelnen der verbleibenden Mitgliedstaaten, ins Auge gefasst wurden, zu überprüfen.

Cristian Dan Preda (PPE). – (RO) Ich möchte heute über die äußerst heikle Situation sprechen, in der ein Journalist namens Ernest Vardanian sich befindet. Er wurde vom Regime Igor Smirnovs in der selbst ernannten Republik Transnistrien festgenommen.

Ernest Vardanian wird des Hochverrats und der Spionage beschuldigt, was nicht nur absurd, sondern absolut lächerlich ist. Dem Journalisten wurde eine Freilassung gegen Kautions versagt, und er wird unter absolut katastrophalen Bedingungen gefangengehalten. Ich möchte sagen, dass diese Maßnahme von den Behörden in Tiraspol dazu missbraucht wird, um Chişinău zu einem Zeitpunkt einzuschüchtern, wo die neue Regierung, die nach den Wahlen letztes Jahr ihre Arbeit aufgenommen hat, sich der Europäischen Union gerne annähern würde und auch den Transnistrien-Konflikt lösen möchte.

Ich fordere die unverzügliche, bedingungslose Freilassung des Journalisten Ernest Vardanian, und ich halte die Behörden der selbst ernannten Republik Transnistrien dazu an, sich auf Chişinău zuzubewegen, um den Konflikt dort beizulegen.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat die Ärmsten am härtesten getroffen. Um ihren Bedürfnisse nachzukommen, hat die Europäische Union das Jahr 2010 zum Europäischen Jahr der Bekämpfung von Armut und sozialer Ausgrenzung erklärt. Schätzungen zufolge leben über 40 Millionen Menschen in Europa in Armut und nahezu weitere 40 Millionen sind von Armut bedroht. Besonders bedauernswert ist, dass ein Viertel davon - 20 Millionen - Kinder sind. Die Probleme, mit denen

sie konfrontiert werden, betreffen nicht nur einen Mangel an Nahrungsmitteln, medizinischer Versorgung und Kleidung, sondern vor allem auch fehlende Aussichten darauf, dass die Situation sich verbessert und sie der Armut entrinnen können. Die Bereitstellung einer guten Bildung ist der wichtigste Schritt, der dazu beitragen kann, diese tragische Situation zu ändern. Diese Notwendigkeit zeigt sich am deutlichsten in kleinen Städten und ländlichen Gegenden, die weit von Ausbildungs- und Studienzentren entfernt liegen. Daher bin ich der Meinung, dass eine der wichtigsten Lösungen für eine Veränderung die Aufstockung der Finanzierung von Stipendienprogrammen für junge Leute aus armen Verhältnissen ist.

Derek Vaughan (S&D). – Herr Präsident! Ich begrüße die morgige Aussprache bezüglich der Luftverkehrskrise, da wir daran denken müssen, dass diese nicht nur Auswirkungen auf dieses Parlament, sondern auch auf Einzelpersonen und Unternehmen in ganz Europa hat. Und dies zu einem Zeitpunkt, wo Europa, oder zumindest ein Großteil Europas, sich gerade von einer schweren Rezession erholt. Das Vereinigte Königreich, wie viele andere Länder – nicht alle – auch, erholt sich gerade von dieser Rezession und dies aufgrund der Intervention der Regierung zu einem Zeitpunkt, als der Markt versagte, statt tatenlos zuzusehen, wie viele sich das von uns wünschen würden.

Im Laufe der nächsten Wochen werden im Vereinigten Königreich viele Wirtschaftszahlen veröffentlicht, und ich gehe davon aus, dass viele davon positiv sein werden. Und das ist der Fall, weil die Regierung interveniert hat. Ich bin der Meinung, dass es auch für EU-Institutionen wichtig ist, in wirtschaftlich schwierigen Zeiten zu intervenieren. Alle Institutionen der EU sollten in Zukunft sicherstellen, dass unsere Budgets darauf abzielen, Einzelpersonen und Unternehmen dabei zu helfen, wirtschaftlich schwierige Zeiten durchzustehen und für den Aufschwung Pläne auszuarbeiten.

Diogo Feio (PPE). – (PT) Die Angelegenheit, die ich heute vor dieser Plenarversammlung ansprechen möchte, ist die Finanzlage der verschiedenen Mitgliedstaaten. Ich tue dies nun, nachdem die Frist für die Vorlage der Stabilitäts- und Wachstumsprogramme abgelaufen ist. Diese Programme prognostizieren die mittel- und langfristigen Positionen der verschiedenen Mitgliedstaaten. Im speziellen Fall meines eigenen Landes, Portugal, hat die Kommission angemerkt, dass das vorgelegte Programm riskant sei. Das ist ein beunruhigendes Signal für die Märkte, ist jedoch im Wesentlichen ein Zeichen dafür, dass es zu einem Zeitpunkt, wo es ebenso wichtig ist, einen Blick auf das Wachstum zu werfen, auf die Stabilität und die Finanzlage öffentlicher Haushalte abzielt. Auch hier sind die von meinem Land vorgelegten Zahlen erneut nicht zufriedenstellend, und es fehlt leider nach wie vor das Interesse für Angelegenheiten wie z.B. eine Vereinfachung für Unternehmen und die Situation der steuerlichen Wettbewerbsfähigkeit.

William (The Earl of) Dartmouth (EFD). – Frau Präsidentin! Ich beziehe mich hier eigentlich auf die vorletzte Rede, aber ich möchte den Herrn dort drüben, der sich für die EU-Intervention eingesetzt hat, fragen, wie er sich die Intervention der EU in Bezug auf die Vulkanasche vorstellt.

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

Malika Benarab-Attou (Verts/ALE). – (FR) Frau Präsidentin! Ich würde mich freuen, wenn Sie bei der Erteilung der Redeberechtigung auf ein männlich-weibliches Gleichgewicht achteten. Sie haben fünf Männern nacheinander das Wort erteilt.

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

Damit ist dieser Tagesordnungspunkt geschlossen.

16. Übertragung legislativer Zuständigkeiten (Aussprache)

Die Präsidentin. – Als nächster Punkt folgt der Bericht von József Szájer im Namen des Rechtsausschusses zur Übertragung legislativer Zuständigkeiten

(KOM(2009)0673 - 2010/2021(INI)) (A7-0110/2010).

József Szájer, *Berichterstatte*r. – (HU) Frau Präsidentin, Herr Šefčovič! Viele Redner beginnen ihre Rede hier im Parlament damit, zu sagen, dass ihr Thema wichtig, sehr wichtig oder gar eines der wichtigsten ist. Auch ich möchte dies sagen, aber aus einem wesentlich triftigeren Grund als viele andere, da das Thema, das wir nun besprechen, nämlich die Befugnis des Parlaments, die Gesetzgebung an die Kommission zu übertragen, die vielleicht wichtigste und gleichzeitig die am öftesten vernachlässigste Innovation des Vertrages von Lissabon ist.

Diejenigen, die den Vertrag von Lissabon kritisieren, sprechen von einem Demokratiedefizit. Meine Damen und Herren, ich möchte sagen, dass diese Änderung, nämlich die Garantie der Befugnis des Parlaments zur Übertragung der Gesetzgebung, eine der bedeutendsten Erweiterungen der Zuständigkeiten des Parlaments ist. Das bedeutet, dass direkt von den Bürgerinnen und Bürgern gewählte Vertreter künftig in der Lage sein werden, im Parlament und aufgrund ihrer legislativen Befugnisse, die von der Europäischen Kommission vorgelegten Durchführungsentscheidungen und -entscheidungen zu überwachen und Einspruch dagegen zu erheben. Mit anderen Worten, dieses Element des Vertrages von Lissabon, das oftmals in Verbindung mit der Erweiterung der Befugnisse des Parlaments erwähnt wird, nämlich, dass die Anzahl der Mitentscheidungsverfahren bedeutend gestiegen ist und dass die Bereiche, an denen das Parlament sich beteiligen kann, erweitert wurden, stellt zusammen mit der Frage der Befugnis des Parlaments, die Gesetzgebung zu delegieren, nicht nur eine quantitative, sondern auch eine bedeutende qualitative Erweiterung dar. Mit anderen Worten wird uns von nun an, als Ergebnis eines langen Kampfes, der hier viele Jahre lang ausgetragen wurde und der von den Mitgliedern des Europäischen Parlaments nach wie vor ausgetragen wird, garantiert, dass die von der Europäischen Kommission getroffenen Entscheidungen, die nicht in ihren eigenen Zuständigkeitsbereich fallen, sondern mittels delegierter gesetzgebender Befugnisse angenommen werden, vom Parlament überwacht werden. Viele werden sagen, dass diese Überwachung formal bereits existierte. Auf gewisse Art und Weise stimmt das, jedoch verhinderten enge Terminvorgaben und die Umstände sowie eine gesetzgebende und interinstitutionelle Zusammenarbeit eine effektive Überwachung. Des Weiteren möchte ich die Aufmerksamkeit auf die Tatsache lenken, dass diese neue Möglichkeit, d.h. Artikel 290 des Vertrages von Lissabon, auch die Arbeit des Parlaments in den kommenden Jahren verändern wird, insbesondere dann, wenn wir, die Mitglieder des Parlaments, diese Befugnisse ernst nehmen und wirklich dazu in der Lage sind, Entscheidungen im Hinblick auf diese Angelegenheiten zu treffen.

Wenn Außenstehende und nicht auf diesen Bereich spezialisierte Personen ebenfalls verstehen sollen, worum es hier geht, da es sich hier um ein technisch sehr komplexes Thema handelt, das nichtsdestotrotz eine demokratische Institution betrifft und dazu dient, das so genannte Demokratiedefizit in Europa abzubauen, sollten wir auf Folgendes hinweisen: Dies bedeutet, dass das Parlament und der Rat, die beiden gesetzgebenden Organe der Europäischen Union, sich nicht alleine mit allen Details auseinandersetzen können. Das Parlament tagt einmal im Monat, und manchmal trifft es zu, wie z.B. jetzt, dass wir tagen, aber nicht abstimmen können, obwohl das Parlament diese Angelegenheiten, mit denen der Rat oder die Kommission sich im Rahmen der delegierten Gesetzgebung befassen, im Grunde überwachen muss. Ab sofort wird dies möglich sein.

In meinem Bericht habe ich mich darum bemüht, klarzustellen, dass das Parlament auf diese Rechte besteht. Wir werden keinerlei zusätzliche Verpflichtungen akzeptieren, die über das, was im Vertrag festgelegt wurde, hinausgehen. Wir werden diese nicht akzeptieren, da wir unsere Rechte vollständig ausüben möchten, und ich bin der Meinung, dass die europäische Demokratie folglich zunehmen wird. Wenn wir dies tun möchten, ist eine enge Zusammenarbeit mit der Kommission und mit dem Rat natürlich notwendig, aber wir dürfen nicht vergessen, dass die Zuständigkeit nun beim Gesetzgeber und somit beim Parlament und beim Rat liegen. Ich möchte mich bei all meinen Kolleginnen und Kollegen für ihre Kooperation im Hinblick auf dieses komplexe Thema bedanken und wünsche mir des Weiteren, dass das Parlament seine neuen Befugnisse in Zukunft voll und ganz nutzen wird.

Maroš Šefčovič, *Vizepräsident der Kommission*. – Frau Präsidentin! Ich möchte mich zunächst einmal bei Herrn Szájer für den qualitativ sehr hochwertigen Bericht bedanken, da wir von der Kommission die vom Parlament angedeutete Unterstützung für den horizontalen Ansatz bezüglich der delegierten Rechtsakte sehr schätzen.

Dem Gesetzgeber steht es natürlich voll und ganz frei, alle Fragen bezüglich delegierter Rechtsakte innerhalb aller Basisrechtsakte zu regulieren, es sind jedoch einige Richtlinien nötig, um einen unsystematischen Ansatz zu vermeiden.

Dies war der Zweck der bereits im Dezember erfolgten Mitteilung der Kommission, um dem Gesetzgeber anzuzeigen, welches die bevorzugte Vorgehensweise wäre, um einen guten und praktischen Ansatz für die zukünftige Gesetzgebung zu erzielen.

Ich möchte unterstreichen, dass die Kommission die Idee einer gemeinsamen Vereinbarung, oder sogar einer interinstitutionellen Vereinbarung zwischen den drei Institutionen im Hinblick auf die delegierten Rechtsakte absolut unterstützt, da dies die notwendige Ordnung in die Vorbereitung der Gesetzgebung bringen wird.

Ich kann lediglich wiederholen, dass die Kommission den Bericht im Wesentlichen sehr begrüßt. Im Hinblick auf einige spezifische Fragen sind wir uns vielleicht nicht einig, aber unsere Ziele sind die gleichen. Wir wollen Präzision, Effizienz, Transparenz und klare, faire und ausgewogene Machtverhältnisse sehen.

Wenn Sie mir erlauben, etwas mehr ins Detail zu gehen, dann möchte ich lediglich ein paar kurze Anmerkungen bezüglich einiger bestimmter Teile des Berichts machen.

Bezüglich der einschränkenden Form des Artikels 290, insbesondere des zweiten Absatzes, sind wir im Hinblick auf die Kontrollmittel des Gesetzgebers über die delegierten Rechtsakte etwas anderer Meinung, möchten jedoch nicht auf die rechtliche Kontroverse eingehen, da wir nämlich glauben, dass es sehr wichtig ist, im Hinblick auf spezifische Rechtsvorschriften nach den praktischen Lösungen zu suchen.

Bezüglich der Dauer der Übertragung von Befugnissen begrüßen und unterstützen wir die Idee einer wie in dem Bericht zum Ausdruck gebrachten stillschweigenden Verlängerung sehr, da wir dies sehr konstruktiv finden und wir sagen können, dass einige Lösungen dieser Art bereits in mehreren Gesetzgebungsakten zu finden sind.

Ich habe eine weitere spezifische Anmerkung zur Dauer des Einspruchsrechts. Hierzu würde ich erneut sagen, dass wir am selben Strang ziehen, da wir die Stellungnahme des Berichterstatters bezüglich der Standardabfassung von zwei Monaten, mit der Möglichkeit einer Verlängerung um weitere zwei Monate, ebenfalls weitgehend teilen, die in einer gemeinsamen Vereinbarung zwischen unseren drei Institutionen, die wir in Zukunft hoffentlich haben werden, festgelegt werden könnte. Ich glaube, wir haben bereits jetzt ca. 10 positive Beispiele dafür gesehen, wie dieses Konzept bei der gegenwärtigen gesetzgebenden Arbeit angewandt wurde.

Bezüglich des Dringlichkeitsverfahrens hatten wir in der Vergangenheit bereits einige eindeutige Beispiele, dass es z.B. Probleme im Hinblick auf die Lebensmittelsicherheit oder die Sicherheit von Spielzeugen gibt, die manchmal nach einer äußerst dringenden Vorgehensweise verlangen und daher sind wir der Meinung, dass wir etwas noch Dringenderes als die vom Berichterstatter vorgeschlagene frühzeitige Genehmigung finden müssen.

Wenn Sie es mir erlauben, möchte ich abschließend die Anpassung erwähnen, da diese für das Parlament sehr wichtig ist. Auch hier würden wir den pragmatischen Ansatz befürworten, da dieses Parlament zusammen mit der Kommission bereits eine beträchtliche Menge an Arbeit bezüglich der Anpassung von über 250 Basisrechtsakten, die im Rahmen des pragmatischen Ansatzes angepasst wurden.

Wir sind der Meinung, dass die Priorität nun den Bereichen gelten sollte, die wir bisher, vor dem Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon, noch nicht mittels genauer Überprüfung an das Regulierungsverfahren angepasst haben. Ich denke, dass wir uns auf diese Bereiche konzentrieren sollten. Auch dies wäre ein unglaublicher Arbeitsaufwand, aber wir denken bereits darüber nach, wie wir dies auf die pragmatischste und flexibelste Art und Weise angehen können.

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

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

Carlos Coelho, im Namen der PPE-Fraktion. – (PT) Ich bin der Meinung, dass es lediglich fair ist, Herrn Szájer zu dem hervorragenden Bericht zu gratulieren, den er uns vorgelegt hat. Wie zu Recht bereits gesagt wurde, stärkt der Vertrag von Lissabon die Befugnisse des Europäischen Parlaments und führt Regelungen zur

Stärkung der demokratischen Kontrolle ein. Daher bin ich der Meinung, dass dem Parlament zweifach gratuliert werden sollte: Nicht nur zu Herrn Szájer hervorragendem Bericht, den ich gerade erwähnt habe, sondern auch weil die neuen Regelungen das alte Komitologiesystem abschaffen, das wir in diesem Haus so oft kritisiert haben.

Nun haben wir Artikel 290 des Vertrags von Lissabon und mir ist aufgefallen, dass Herrn Szájer Bericht eine Reihe von Arbeitsweisen vorschlägt, die die Vorrechte des Parlaments schützen. Mittels dieser neuen Bestimmung kann das Parlament sich auf grundlegende Rechtssetzungsakte konzentrieren und der Kommission einen Flexibilitätsspielraum einräumen, um innerhalb der vom Gesetzgeber festgelegten Grenzen Rechtssetzungsakte zum Abschluss zu bringen, die nicht grundlegend sind. Wir Herr Leinen zu Recht angemerkt hat, befinden wir uns nun auf einer Stufe mit dem Rat und das Parlament befindet sich daher nicht in einer untergeordneten Position.

Frau Präsidentin, ich möchte einige Aspekte des Berichts von Herrn Szájer hervorheben, die, wie ich denke, besonders wichtig sind. Der erste ist die Idee, dass wir alle Bestimmungen ablehnen, die dem Gesetzgeber zusätzliche Verpflichtungen auferlegen, zusätzlich zu denjenigen, die bereits in Artikel 290 enthalten sind. Zweitens muss die Kommission eine frühzeitige und fortwährende Übermittlung von Informationen und relevanten Dokumenten sicherstellen. Drittens sollten die Zeitintervalle erst dann beginnen, wenn alle Sprachversionen - ich wiederhole, alle Sprachversionen - zur Verfügung stehen. Abschließend müssen die Ferienzeiten des Parlaments berücksichtigt werden.

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

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

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

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

William (The Earl of) Dartmouth, *im Namen der EFD-Fraktion*. – Herr Präsident! Der Berichterstatter weist zu Recht auf das Demokratiedefizit hin. Das elitäre Konstrukt, das die EU ist, weist ein Demokratiedefizit auf, das sich vergrößert hat, sich weiterhin vergrößert und sich nach dem Vertrag von Lissabon noch weiter vergrößern wird. Ich muss sagen, es verwirrt mich, dass der Berichterstatter Artikel 290 trotz seiner Eloquenz als eine Lösung betrachtet.

Unsere Interpretation des Artikels 290 ist, dass dieser der Kommission die Möglichkeit gibt, Rechtsvorschriften zu ergänzen oder abzuändern. Solch eine Möglichkeit ist weitreichend und lässt sich auf nahezu unbegrenzte Art und Weise interpretieren. Wir sind der Meinung, dass die Schutzmechanismen gegen eine unangemessene Ausnutzung der somit an die Kommission übertragenen Machtbefugnisse ganz klar unzureichend sind. Vielleicht wird der Berichterstatter in seiner Antwort darauf eingehen, weshalb sie unzureichend sind. Dies läuft daher auf eine weitere Übertragung von Befugnissen vom gewählten Parlament zur nicht gewählten Kommission hinaus, was auch immer der Vertrag von Lissabon beinhaltet.

Wir waren schon immer und sind nach wie vor der Meinung, dass es dem Vertrag von Lissabon an demokratischer Rechtmäßigkeit fehlt, vor allem, weil im Vereinigten Königreich von allen drei großen Parteien ein Referendum versprochen wurde, und alle drei großen Parteien haben diesbezüglich auf spektakuläre Art und Weise ihr Wort gebrochen. Artikel 290 ist daher ein Produkt des unrechtmäßigen

Vertrages von Lissabon. Er vergrößert das Demokratiedefizit - es würde mich interessieren, vom Berichterstatter zu hören, weshalb dies nicht der Fall ist - und sollte daher abgelehnt werden.

Hans-Peter Martin (NI). - Frau Präsidentin! Als glühender Pro-Europäer war ich gegen den Vertrag von Lissabon, eben weil er solche Argumente, wie wir sie gerade gehört haben, möglich macht, eben weil er nicht diese Klarheit und Eindeutigkeit geschaffen hat, die ich mir vor allen Dingen für die nachfolgenden Generationen wünschen würde. Allerdings bin ich auch Realist und sage, jetzt leben wir damit. Es ist sehr wichtig, noch einmal ausdrücklich festzuhalten, dass genau dieser Artikel 290 ja jedenfalls die Interpretation zulässt, dass nicht nur der Rat, sondern auch das Parlament selbstständig und in relativ einfacher Form die entsprechende Delegation widerrufen kann. Daran werden wir bei Gelegenheit immer wieder erinnern müssen.

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

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

Silvia-Adriana Țicău (S&D). - (RO) Frau Präsidentin, Herr Kommissar! Bezüglich des Prozesses der Übertragung von Exekutivgewalt an die Kommission gibt der Vertrag von Lissabon Einblick in neue Aspekte. Tatsächlich verweist Artikel 290 genau hierauf. Delegierte Rechtsakte sind in Wahrheit allgemeine Rechtsakte, die unter Umständen unnötige Aspekte eines Basisrechtsakts modifizieren und somit ein Mandat für die Übertragung der Exekutivgewalt an die Kommission schaffen.

In der Praxis lässt sich auf diese Weise entsprechend der Dauer der Übertragung - der Zeitraum, in dem das Parlament und der Rat Einspruch erheben können - sowie den Bedingungen für die Aufhebung des Mandats ein Mandat festlegen. Das Parlament und der Rat üben Kontrolle aus, jedoch erst nach der Annahme der delegierten Rechtsakte. Delegierte Rechtsakte können auch während des Zeitraums, in dem das Europäische Parlament und der Rat Einspruch erheben können, veröffentlicht werden. Ich bitte Sie, Herr Kommissar, jedoch darum, auch während des Prozesses der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte eine größere Transparenz zu gewährleisten.

Maroš Šefčovič, Vizepräsident der Kommission. - Frau Präsidentin! Erlauben Sie es mir, auf die Anmerkungen der ehrenwerten Mitglieder einzugehen. Ich stimme Herrn Leinen voll und ganz zu, dass der Vertrag von Lissabon gewaltige Veränderungen mit sich gebracht hat. Dies wurde vom Berichterstatter, Herrn Szájer, unterstrichen. Ich möchte Ihnen versichern, dass wir uns dessen voll und ganz bewusst sind und dass wir das Verfahren mit der größtmöglichen Achtung vor dem Gesetzgeber anwenden werden, da dies für unser gegenseitiges Verhältnis und für unsere gute Zusammenarbeit sehr wichtig ist.

Bezüglich der Dringlichkeit und dringender Verfahren möchte ich Ihnen allen versichern, dass wir davon nur in extremen, außergewöhnlichen Fällen Gebrauch machen werden. Wir wissen, dass, wenn wir dieses Instrument missbrauchen, wir ein sehr schwieriges Verhältnis haben würden, und es ist definitiv nicht unsere Absicht, dies zu tun.

Hinsichtlich der Anmerkungen von Herrn Coelho und Frau Lichtenberger möchte ich Ihnen ebenfalls versichern, dass wir unser Möglichstes tun werden, um Ihnen zeitgleich mit dem Rat eine frühzeitige Abschrift aller Dokumente zusammen mit allen nötigen Übersetzungen zu garantieren und zu übermitteln. Wir wissen, dass diese sehr wichtige Änderung mit dem Vertrag von Lissabon eingeführt wurde, die besagt, dass das Europäische Parlament im Hinblick auf gesetzgebende oder finanzielle Angelegenheiten dem Rat gleichgestellt ist.

Darüber hinaus planen wir die Entwicklung einer neuen Art der Zusammenarbeit, bei der das Europäische Parlament an den vorbereitenden Arbeiten delegierter Rechtsakte beteiligt wäre, und wir möchten dies auf

eine sehr solide Grundlage stellen. Diese neue Konstellation wird auch in der Rahmenvereinbarung, die wir gegenwärtig zwischen der Kommission und dem Europäischen Parlament verhandeln, festgelegt.

Ich möchte nun auf die Anmerkungen des Earls of Dartmouth und jene von Herrn Martin bezüglich der uneingeschränkten Befugnisse eingehen, die dieser Artikel 290 der Kommission verleihen sollte. Ich bin der Meinung, dass dies nicht wirklich der Fall ist, da Sie als Gesetzgeber entscheiden werden, die Befugnisse an die Kommission zu delegieren (oder nicht). Sie als Gesetzgeber haben die Möglichkeit diese Befugnisse zu widerrufen oder die Vorschläge der Kommission abzulehnen. Daher kann ich nicht akzeptieren, dass wir uns in eine Grauzone begeben, da ich der Meinung bin, dass die Befugnisse des Gesetzgebers im Vertrag sehr genau festgelegt sind und die Kommission wird diese natürlich respektieren.

József Szájer, Berichterstatter. – (HU) Ich möchte mich bei meinen Kolleginnen und Kollegen für diese Aussprache bedanken, da die Ausarbeitung dieses Berichts durch die sehr enge Zusammenarbeit zwischen den Ausschüssen - und ich möchte insbesondere den Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit erwähnen, der im Laufe der bevorstehenden Legislaturperiode mit vielen solcher Aufgaben betraut werden wird - und den politischen Parteien ermöglicht wurde. Ich möchte auch hinzufügen, liebe Kolleginnen und Kollegen, dass dies ein Kampf ist. Ein Kampf mit der Kommission, ein Kampf mit dem Rat, da es ein Kampf um unsere Rechte ist. In diesem Bericht wird klar bekräftigt, dass dies unsere Rechte sind und dass wir auf diese bestehen. Es ist wesentlich einfacher, dies in einer Situation zu tun, in der die Ausschüsse sowie auch Kolleginnen und Kollegen anderer Parteien hinter mir stehen, damit wir unseren Partnerinstitutionen klar machen, dass das Parlament ganz entschieden auf diese Angelegenheiten besteht. Gleichzeitig, damit wir dieses Recht hoffentlich effektiv ausüben können, betrachte ich die Worte von Herrn Šefčovič als Ermutigung, dass die allgemeine Anpassung in den kommenden Monaten beschleunigt werden kann und dass wir diese Rechte tatsächlich so weit wie möglich ausweiten können. Wir betrachten es hauptsächlich für die Bereiche als wichtig, in denen es bisher keine Mitentscheidung gab.

Ein weiterer sehr bedeutender Aspekt, auf den Kolleginnen und Kollegen hier ebenfalls eingegangen sind, ist, dass der Zugang zu Informationen wichtig ist. Dieser Zugang muss in einer interinstitutionellen Vereinbarung festgelegt werden, und es sind Gespräche mit der Kommission und dem Rat diesbezüglich im Gange. Wir würden jedoch gerne wissen, wie der Rat vorgeht. Welche Gespräche er bezüglich dieser Angelegenheiten führt. Wenn Sie wissen möchten, ob unsere Rechte erweitert oder eingeschränkt wurden, meine Damen und Herren, lesen Sie bitte den Bericht und werfen Sie einen Blick auf die Rechtsvorschriften. Ich kann letztere nur so interpretieren, dass unsere Rechte erweitert wurden. Bisher hatten wir kein Mitspracherecht in Bezug auf die Befugnisse, die wir im Vorfeld delegiert hatten. In der Praxis wurde dem Parlament in diesem Prozess keine Rolle zugesprochen. Sie haben uns aus Höflichkeit zugehört, aber die Termine waren so kurz, dass das Parlament während dieses Zeitraums nicht einmal tagte. Nun hingegen können wir Einspruch gegen diese Entscheidungen erheben oder diese widerrufen und müssen nicht einmal unsere Gründe dafür angeben - mit anderen Worten, dies ist auf alle Fälle eine Erweiterung von Rechten. Wir sind diejenigen mit den gesetzgebenden Befugnissen und wir übertragen diese Befugnisse an die Kommission. Daher kann ich dies nur als eine Erweiterung unserer Rechte betrachten. Liebe Kolleginnen und Kollegen, es liegt nun an uns, alleine zu entscheiden, ob wir diese Rechte in Zukunft ausüben.

Die Präsidentin. – Die Aussprache ist geschlossen.

Die Abstimmung findet während der nächsten Plenartagung in Brüssel statt.

Schriftliche Erklärungen (Artikel 149)

Raffaele Baldassarre (PPE), schriftlich. – Zunächst einmal möchte ich mich bei Herrn Szájer für die in so kurzer Zeit gelieferte, hervorragende Arbeit bedanken. Die delegierten Rechtsakte werden für die Gesetze der Union und für das interinstitutionelle Gleichgewicht in der EU von höchster Bedeutung sein. Daher ist es elementar, dass sie absolut transparent ausgearbeitet und beschlossen werden, wodurch es dem Parlament und dem Rat gewissermaßen möglich ist, die Ausübung der an die Kommission übertragenen Befugnisse demokratisch zu kontrollieren. Diesbezüglich sind einige Angelegenheiten, wie vom Szájer-Bericht verfochten, von höchster Bedeutung und erfordern ein größeres Engagement unsererseits. Darunter u.a. die Möglichkeit für das Europäische Parlament, die Übertragung jederzeit zu widerrufen und die Gewährleistung, dass das Parlament und der Rat über die gleichen Rechte im Hinblick auf ihre Einbindung in den Prozess der Übertragung verfügen. Abschließend möchte ich betonen, dass es eine Priorität der Kommission sein sollte, alle Gesetzesvorschläge vorzulegen, die für die Anpassung des *Besitzstandes* an die Vorschriften der Artikel 290 und 291 nötig sind, einschließlich des *Besitzstandes* in Politikbereichen, die nun gemäß dem Vertrag von Lissabon der Mitentscheidung unterliegen.

Zita Gurmai (S&D), schriftlich. – Ich begrüße den Erfolg des Berichts von Herrn Szájer sehr. Die Definition des neuen Gesetzgebungssystems ist eine schwierige und komplexe Angelegenheit. Ich bin davon überzeugt, dass der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (TFEU) und insbesondere die Artikel 290 und 291 den demokratischen Charakter der Union stärkt und ihre Rechtsordnung effizienter macht. Die Einführung des neuen Konzepts von Rechtsetzungsakten hat weitreichende Auswirkungen. Der Bericht unterstreicht die geringfügigen Unterschiede zwischen den wichtigsten Mitgesetzgebern, die Befugnisse und eine detaillierte Agenda deren Zusammenarbeit. Die wirkliche Frage ist: Für den Fall, dass die EK mehr gesetzgebende Befugnisse und umfassendere gesetzgebende Vollmachten erhält, was mit einer unmittelbaren Zunahme an Gemeinschaftsinteressen einhergeht, welche Kontrollverfahren sollten im Namen des Rates und des EPs eingeführt werden? Das neue rechtliche Regelwerk des TFEU stellt die Mittel zur Verfügung, aber bisher gab es noch keine praktischen Erfahrungen betreffend ihrer Anwendung auf Gemeinschaftsebene. Abschließend fordere ich die Mitgesetzgeber dazu auf, so bald wie möglich eine interinstitutionelle Vereinbarung zwischen dem Parlament, dem Rat und der Kommission im Hinblick auf die Umsetzung des Artikels 290 zu treffen, da die dringende Notwendigkeit für mehr Transparenz besteht.

Rafał Trzaskowski (PPE), schriftlich. – (PL) Die Übertragung von Befugnissen im Rahmen der delegierten Gesetzgebung ist, wenn auch verdeckt, ein sehr wichtiger Qualitätsübergang, der mit dem Vertrag von Lissabon eingeführt wurde. Es sollte als eine Erfüllung des Vertrags betrachtet werden, ohne die die Position des Parlaments in Bezug auf die anderen am Entscheidungsfindungsprozess beteiligten Institutionen nicht vollständig konsolidiert wird. Wir erlangen nämlich nur mittels dieses Verfahrens die vollständige gesetzgebende Gewalt und eine Rolle im Umsetzungsprozess der Rechtsvorschriften. Wir kennen die Frustration im Zusammenhang mit dem mühsamen Prozess des Verhandelns mit dem Rat beim Mitentscheidungsverfahren und im Falle von Entscheidungen, bei denen die Umsetzung im Widerspruch zur interinstitutionellen Vereinbarung steht, sehr gut. Bisher war „Komitologie“ ein Ausdruck für das fehlende Vertrauen der Mitgliedstaaten in die Kommission, wohingegen die Rolle des Parlaments bei der Umsetzung von Rechtsakten dem Prozess eine größere Rechtmäßigkeit verleiht. Das Parlament und indirekt die Bürgerinnen und Bürger der EU sind nun stärker in den Gesetzgebungsprozess eingebunden, und so sollten wir auch das delegierte Gesetzgebungsverfahren betrachten. Damit dies jedoch Sinn ergibt, muss dem Parlament uneingeschränkt Zugang zu Informationen gewährt werden und dahingehend stimme ich dem voll und ganz zu, was die anderen Teilnehmer in dieser Aussprache gesagt haben.

Zbigniew Ziobro (ECR), schriftlich. – (PL) Die Einführung der delegierten Gesetzgebung zielt darauf ab, sicherzustellen, dass Rechtsvorschriften, und insbesondere technische Rechtsvorschriften, effizienter abgeschlossen und aktualisiert werden, ohne dass dazu jedes Mal ein vollständiges Gesetzgebungsverfahren eingeleitet werden muss. Die delegierte Gesetzgebung sollte daher als ein Mittel zur Verbesserung des Gesetzgebungsprozesses auf EU-Ebene betrachtet werden.

Gleichzeitig ist es unerlässlich, eine angemessene Kontrolle über die Anwendung der an die Kommission übertragenen Regulierungsbefugnisse sicherzustellen. Das Parlament und der Rat müssen u.a. ausreichend Zeit zur Verfügung haben, um von ihrem Recht, geplante Rechtsvorschriften abzulehnen, Gebrauch zu machen. Vor allem müssen sie jedoch angemessenen Zugang zu Dokumenten, Analysen und Beiträgen haben, die während der vorbereitenden Arbeiten an den Entwürfen delegierter Rechtsakte erstellt wurden. Nur so können die Befugnisse der Kommission, delegierte Rechtsakte zu veröffentlichen, wirklich dazu beitragen, den Gesetzgebungsprozess in der Union zu verbessern, während gleichzeitig die notwendige Kontrolle und Transparenz bezüglich der Aktivitäten der Kommission beibehalten wird. Des Weiteren ist es entscheidend, geeignete Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen dem Parlament und der Kommission zu entwickeln, damit das Parlament über die laufenden vorbereitenden Arbeiten informiert bleibt und dazu in der Lage ist, einen guten Kenntnisstand über die zu prüfenden Angelegenheiten zu erlangen.

Die Entschließung über die Befugnis der delegierten Gesetzgebung, die das Ergebnis eines zwischen allen politischen Parteien beschlossenen Kompromisses ist, stellt die vorgenannten Angelegenheiten ordnungsgemäß dar und verdient die Unterstützung des Parlaments.

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

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

Silvia-Adriana Țicău, *in Vertretung des Verfassers*. – Frau Präsidentin! Die Frage wurde von Brian Simpson, im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr des Parlaments infolge des Berichts des Ausschusses vorgebracht, der sich mit der Effektivität der schwarzen Liste der EU befasst. Die schwarze Liste der EU wurde 2006 eingeführt, um Fluggesellschaften, die die internationalen Sicherheitsvorschriften nicht einhalten, anzuprangern und zu verbieten. Sie wurde als Antwort auf Bedenken bezüglich der Durchsetzung internationaler Sicherheitsvorschriften und infolge mehrerer Flugzeugunglücke mit Todesopfern eingeführt, die sich innerhalb eines kurzen Zeitraums zwischen 2004 und 2005 ereigneten.

Vier Jahre später wissen wir, dass die schwarze Liste sich als ein effektives und wertvolles Mittel zur Förderung der Durchsetzung der ICAO-Sicherheitsvorschriften und zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger der EU erwiesen hat. Wie wir nun darauf aufbauen können, ist die Frage, mit der wir uns heute konfrontiert sehen. Mit anderen Worten, wie können wir den Schutz über unsere eigenen Grenzen hinaus ausweiten und weiter auf das Ziel hinarbeiten, die Luftfahrtsicherheit weltweit zu verbessern? Die schwarze Liste trägt eine Verantwortung, nicht nur um herauszufinden, wo die Sicherheitsrisiken liegen, sondern auch um sicherzustellen, dass diese Informationen effektiv an die Bürgerinnen und Bürger der EU weitergeleitet werden. Wie können wir im Einklang damit sicherstellen, dass Bürgerinnen und Bürger der EU, die Flüge außerhalb Europas antreten, über verbotene Fluggesellschaften, die weltweit noch in anderen Regionen weiterhin operieren, informiert sind?

Wie können wir in Fällen, in denen einer Fluggesellschaft die Lizenz entzogen wurde und die Fluggesellschaft daher nicht auf der schwarzen Liste erscheint, sicherstellen, dass Fluggäste über diese Situation Bescheid wissen? Wir haben gesehen, wie effektiv es ist, verschiedene nationale schwarze Listen zu einer umfassenden EU-weiten Liste zusammenzufassen. Die schwarze Liste ist jedoch nur so gut, wie der Zugang, den wir auf die Informationen bezüglich der Sicherheit von Fluggesellschaften haben. Wie können wir auf den Informationen aufbauen, die die Basis der schwarzen Liste bilden, indem wir den Zugang zu überprüfbaren und zuverlässigen Informationen verbessern? Das bedeutet, nicht nur die Überprüfung in EU-Mitgliedstaaten zu verstärken, sondern auch die zu Informationszwecken erhaltenen Daten von Nicht-EU-Mitgliedstaaten nachzuprüfen.

Würde die Kommission die Einführung harmonisierter und genormter Ramp-Checks - Kontrollen an ausländischen Luftfahrzeugen - mit Berichterstattung in Betracht ziehen? Würde die Kommission hinsichtlich der Verbesserung der zu Informationszwecken weitergeleiteten Daten aus Drittländern in Erwägung ziehen, ein effektives System zum internationalen Austausch zuverlässiger Daten einzuführen, um uns so näher an eine so genannte weltweite schwarze Liste heranzubringen, eine Möglichkeit, von der ich weiß, dass sie in der Vergangenheit bereits erörtert wurde? Darüber hinaus lohnt es sich, darauf hinzuweisen, dass die schwarze Liste sich als Anreiz für Fluggesellschaften zur Erfüllung internationaler Normen als effektives Mittel erwiesen hat. Aber wie können wir mehr Initiativen ergreifen, um auf das ultimative Ziel der Verbesserung der weltweiten Luftfahrtsicherheit hinzuarbeiten? Damit meine ich, wie beabsichtigt die Kommission nationale Zivilluftfahrtbehörden bei der Behebung der im Rahmen von ICAO-Audits festgestellten Sicherheitsdefizite zu unterstützen und deren Kontrollmöglichkeiten zu verbessern?

Es ist entscheidend, dass wir effektive Kommunikationskanäle mit der Öffentlichkeit gewährleisten, es ist jedoch auch sehr wichtig, dass wir langfristig betrachtet weiterhin an der Förderung der Durchsetzung internationaler Luftfahrtsicherheitsstandards weltweit arbeiten. Dies wird letztendlich die effektivste Art und Weise zur Verbesserung der Sicherheit aller Fluggäste sein. Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments freut sich darauf, mit der Kommission zusammenzuarbeiten und zu versuchen, auf den Errungenschaften der schwarzen Liste der EU aufzubauen.

Andris Piebalgs, *Mitglied der Kommission*. – Frau Präsidentin! Ich danke Frau Țicău für ihre sehr positive Bewertung des Ansatzes zur schwarzen Liste. Die Kommission ist davon überzeugt, dass die existierenden Maßnahmen bereits jetzt ein sehr hohes Niveau an Informationen und Rechten für die Öffentlichkeit im Hinblick auf Flüge innerhalb und außerhalb der Europäischen Union sicherstellen.

Die Liste der innerhalb der Europäischen Union verbotenen Fluggesellschaften wird der Öffentlichkeit im Internet und mittels zielgerichteter Informationsmaßnahmen leicht zugänglich gemacht. Die Kommission arbeitet bei jeder Aktualisierung der Liste eng mit europäischen und internationalen Reiseveranstalterverbänden zusammen, wodurch Fluggästen durch die Tourismusbranche größtmögliche Unterstützung gewährt werden kann.

Nationale Zivilluftfahrtbehörden und Flughäfen in den Hoheitsgebieten der Mitgliedstaaten sind dazu verpflichtet, die Fluggäste sowohl via Internet als auch gegebenenfalls vor Ort über die EU-Liste zu informieren.

Die Liste liefert Personen, die außerhalb der Europäischen Union reisen möchten, nützliche Informationen, damit diese die betreffenden Fluggesellschaften umgehen können. Die Liste ist außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten unwirksam - sie gilt nicht außerhalb der Europäischen Union. Daher etabliert die Vorschrift das Recht von Fluggästen, die Identität jeder Fluggesellschaft, mit der sie während ihrer Reise fliegen, zu kennen. Die Fluggesellschaft - oder das Reisebüro oder der Reiseveranstalter - muss Fluggäste bei Abschluss einer Buchung von der Identität der Fluggesellschaft oder Fluggesellschaften, die den Flug durchführt/durchführen, in Kenntnis setzen. Der Fluggast muss ebenfalls darüber informiert werden, wenn eine andere Fluggesellschaft eingesetzt wird. Diese Information muss entweder beim Check-in oder allerspätestens beim Einsteigen ins Flugzeug erfolgen. Die Vorschrift verleiht Fluggästen darüber hinaus auch das Recht auf Kostenerstattung oder Umbuchung, wenn eine Fluggesellschaft, mit der der Flug gebucht wurde, nachträglich auf die Liste gesetzt wird und dies zur Stornierung des betreffenden Fluges führt.

Zur Überwachung und Bewertung der Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards seitens der Fluggesellschaften werden unterschiedliche Informationsquellen genutzt, nämlich die von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation durchgeführten Audits, die von den zuständigen Behörden aus Drittländern zur Verfügung gestellten Informationen, die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit im Rahmen ihrer Inspektionen und Untersuchungen innerhalb der Europäischen Union oder im Rahmen technischer Einsätze außerhalb der Europäischen Union zur Verfügung gestellten Informationen, die Ergebnisse der Ramp-Checks - Kontrollen, die an Flugzeugen auf Flughäfen der EU im Rahmen von Sicherheitsüberprüfungen von Luftfahrzeugen aus Drittländern gemäß den Anforderungen der einschlägigen EU-Regelungen durchgeführt werden -, und zu guter Letzt fundierte, mit Unfällen zusammenhängende Informationen aus Berichten über Untersuchungen von Unfällen oder schwerwiegenden Vorfällen.

Ich sollte des Weiteren erwähnen, dass die Europäische Kommission zu diesem Zeitpunkt noch nicht über eine flächendeckende vollständige Liste der Länder verfügt, die eine ähnliche Gesetzgebung haben, jedoch finden in einigen Staaten - in der Republik Korea, Bahrain und im Königreich Saudi-Arabien - dieselben Einschränkungen, die in der europäischen Liste festgelegt sind, Anwendung.

Ich kann bestätigen, dass die Kommission bereit ist, mit dem Parlament zusammenzuarbeiten, um diese Gesetzgebung der schwarzen Liste wirklich zu verbessern, da sie für die äußerst notwendige Sicherheit in der Luft sorgt.

Christine De Veyrac, im Namen der PPE-Fraktion. – (FR) Frau Präsidentin! Da ich vor nahezu fünf Jahren Berichterstatterin für diese Vorschrift war, freue ich mich zu sehen, dass wir einen Mechanismus eingeführt haben, der funktioniert und der im Laufe der Jahre sogar erweitert wurde. Der Bericht der Kommission über die Anwendung der Vorschrift der „schwarzen Liste“ scheint umfassend zu sein und liefert interessante Denkanstöße. Insbesondere befürworte ich die Idee einer internationalen schwarzen Liste, der einzigen Garantie eines globalen harmonisierten Niveaus der Sicherheit von Flugzeugen.

Trotzdem möchte ich der Kommission einige Fragen stellen. Erstens würde ich gerne wissen, wie das Recht auf Verteidigung ausgeübt wird, wenn nicht nur eine, sondern alle Fluggesellschaften eines Staates verboten werden. Bringen alle Fluggesellschaften ihren Fall vor oder lediglich die Zivilluftfahrtbehörde des betreffenden Landes, und wie können bestimmte sichere Fluggesellschaften im Hinblick darauf vermeiden, auf die schwarze Liste gesetzt zu werden?

Darüber hinaus ist die Überwachung von Flugzeugen meiner Meinung nach ein weiterer sehr wichtiger Punkt. Überwacht die Kommission speziell alle Flugzeuge einer Fluggesellschaft, die auf die Liste gesetzt wurde oder deren Lizenz entzogen wurde, um sicherzustellen, dass diese Flugzeuge nicht unter einem anderen Namen wieder abheben? Hat die Kommission im Hinblick darauf Staaten ermittelt, deren Flaggen vermutlich als Billigflaggen verwendet werden und die verbotene Fluggesellschaften zulassen, die anschließend ihren Namen und den Staat ihrer Registrierung ändern? Verfügt die Kommission darüber hinaus für den Fall, dass eine Fluggesellschaft sich auf der schwarzen Liste befindet über Informationen darüber, wie Reisebüros und Ticketverkaufsstellen Reisende benachrichtigt und entschädigt oder diesen Alternativen angeboten haben?

Abschließend, bevor ich meine Ausführungen beende, habe ich eine Frage bezüglich einer speziellen Angelegenheit: Eine Reihe von Abgeordneten hat Informationen über Indonesien, ein Land, in dem alle Fluggesellschaften verboten wurden, erhalten, die als nachdrücklich bezeichnet werden können und in denen gefordert wird, dass wir die Kommission darum bitten, Indonesien von der schwarzen Liste zu streichen. Ich finde dieses Drängen unangemessen, da kommerzielle Gründe es nicht rechtfertigen, das Leben von Fluggästen zu gefährden. Ich würde gerne über die gegenwärtige Situation in diesem Land Bescheid wissen und darüber informiert werden, ob Indonesien aufgrund der Tatsache, dass es sich mehrere Jahre lang auf

der schwarzen Liste befand, Maßnahmen eingeleitet hat, um die Sicherheitsdefizite, die man festgestellt hatte, zu beheben.

Saïd El Khadraoui, *im Namen der S&D-Fraktion.* – (NL) Frau Präsidentin, Herr Kommissar, meine Damen und Herren! Es ist offenkundig etwas surreal, zu einem Zeitpunkt über die schwarze Liste zu diskutieren, wo die Luftfahrt in ganz Europa sich im Chaos befindet, aber ich weiß, dass wir morgen die Gelegenheit zu einer themenbezogenen und dringlichen Aussprache haben werden.

Die schwarze Liste selbst ist ein wichtiges Thema, und wir können sagen, dass diese auch dank des Einsatzes von Frau de Veyrac, die vor einigen Jahren wirklich hart daran gearbeitet hat, sie in die Realität umzusetzen, ein Erfolg ist. Wir müssen auf den Erfahrungen, die wir gemacht haben, aufbauen und daraus lernen. In einigen Bereichen sind weitere Maßnahmen nötig.

Zunächst einmal im Bereich der Kommunikation mit den Fluggästen. Fluggäste müssen davon in Kenntnis gesetzt werden, wenn sie z.B. in einem Reisebüro einen Flug bei einer Fluggesellschaft buchen, die auf der schwarzen Liste steht, aber oftmals entscheiden Fluggäste sich erst dann für einen Inlandsflug, wenn sie sich bereits an einem bestimmten Ort befinden. Mein Vorschlag ist daher herauszufinden, ob Reisebüros und Fluggesellschaften, bei denen Flüge in Länder gebucht werden können, in denen unsichere Fluggesellschaften oder unsichere Flugzeuge operieren, Fluggäste automatisch davon in Kenntnis setzen könnten, obwohl diese Veranstalter selbst natürlich nicht auf der schwarzen Liste stehen. Darüber müssen wir nachdenken.

Ein zweiter Aspekt hier ist es, Fluggäste dabei zu unterstützen, Flugzeuge, Fluggesellschaften und Länder zu umgehen, die auf die schwarze Liste gesetzt wurden. Wenn es um die Unterstützung beim Kapazitätsaufbau für Drittländer und mit Sicherheit in den ärmsten Ländern geht, könnte die Europäische Union wesentlich mehr Hilfe und Know-how anbieten und sicherstellen, dass die Luftfahrtbehörden ebenfalls über die nötigen Kapazitäten verfügen, um eigene Probleme zu lösen. Ein von Frau de Veyrac erwähnter Punkt bezieht sich natürlich darauf, dass Leute sich täuschen lassen. Verfügen wir wirklich über ein hieb- und stichfestes System? Gibt es vielleicht nicht hier und da Gesetzeslücken, durch die Fluggesellschaften eines Landes, das sich auf der schwarzen Liste befindet, über andere Länder oder Inseln operieren könnten? Wir haben einige Beispiele hierfür gesehen.

Abschließend bin ich ebenfalls der Meinung, dass wir auf eine weltweite schwarze Liste hinarbeiten sollten. Es würde mich interessieren, welche Anstrengungen Sie zusammen mit Ihren Kolleginnen und Kollegen aus anderen Ländern, z.B. auf ICAO-Ebene unternommen haben, um solch eine Liste in die Realität umzusetzen.

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

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

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

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

dass diese Gesellschaft kurz vor der Pleite stand. Sie sind geflogen, sie sind gestrandet und hatten also entsprechend keine Informationen, die sie geschützt hätten.

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

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

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

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

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

Ryszard Czarnecki, *im Namen der ECR-Fraktion*. – (PL) Frau Präsidentin, Herr Piebalgs! Ich hoffe, bin mir jedoch keineswegs sicher, ob die Auswirkungen des Vulkanausbruchs in Island nicht zufällig auf europäische Fluggäste umgelegt werden, wenn wir über Ticketpreise sprechen. Da haben Sie natürlich Recht, dass diese Ausfälle im Luftverkehr wahrscheinlich durch höhere Ticketpreise ausgeglichen werden. Es lohnt sich, dies zur Verteidigung der Interessen der europäischen Verbraucher zu erwähnen. Das Europäische Parlament berät sich erneut über diese Angelegenheit. Das zeigt, wie wichtig uns diese Angelegenheit ist. Ich habe vor ein paar Monaten bereits darüber gesprochen. Viele von Ihnen haben damals ebenfalls darüber gesprochen, und ich erinnere mich an die vorangegangene Legislaturperiode, als wir ebenfalls sehr offen über dieses Thema diskutiert haben. Nach allem, was gesagt wurde, habe ich persönlich darüber nachgedacht. Ein Journalist der einflussreichsten Zeitung in Polen fragte mich, „Was macht ihr eigentlich im Europäischen Parlament? Es ist doch im Grunde nur eine unwichtige Angelegenheit.“ Erst jetzt sind die Medien darauf aufmerksam geworden, dass dies eine sehr wichtige Frage ist, eine Frage der Sicherheit und eine absolut elementare Frage vom Standpunkt der Interessen europäischer Bürgerinnen und Bürger, Steuerzahler, Wähler und Verbraucher aus betrachtet.

Es ist nicht normal, dass wir wissen, wie die schwarze Liste in der Europäischen Union aussieht, dass wir jedoch nicht wissen, wie sie außerhalb der Europäischen Union aussieht. Dies ist eine völlig schizophrene Situation.

Nun zur letzten und einer sehr wichtigen Angelegenheit: Es darf nicht sein, dass europäische Fluggäste für Sicherheit extra bezahlen - hier handelt es sich schließlich um eine Angelegenheit für Staaten und Regierungen.

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

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

Die weitere Entwicklung ist für uns auch wichtig. Wir haben bereits in der Debatte vor einigen Jahren erklärt, dass es für uns wichtig bleibt, dass die Kommission die Weiterverfolgung dieser Akte und dieser Maßnahmen in der Kommunikation mindestens in Richtung Parlament verbessert, weil für uns einige Fragen offen bleiben, nicht zuletzt die Kontrolle der Fluggesellschaften bzw. der Flugzeuge, die plötzlich einmal unter einem

anderen Namen fliegen könnten, und in Anbetracht dessen, dass ja heute besonders die Entscheidungen, die in letzter Minute erfolgen könnten, auch eine gewisse Transparenz verlangen.

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

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

Fiona Hall (ALDE). – Frau Präsidentin! Ich möchte eine Angelegenheit ansprechen, die in engem Zusammenhang mit der Luftfahrtsicherheit steht und die Notwendigkeit, die Effizienz der schwarzen Liste der EU zu optimieren, unterstreicht.

Im Dezember 2008 hat der Rat endgültig den EU-Verhaltenskodex bezüglich der Verbringung von Waffen angenommen. Dieser Kodex regelt den Export von Militärtechnologie und -gütern aus der EU. Es bestehen jedoch Bedenken, dass sich nicht alle Waffen exportierenden Länder der EU an diesen Kodex halten und dass Krisengebiete nach wie vor mit europäischen Waffen versorgt werden.

Eine Maßnahme war bei der Einschränkung der illegalen Bereitstellung von Waffen jedoch sehr effektiv, nämlich die schwarze Liste der Luftfahrt der EU. Eine schwedische Studie aus dem Jahr 2008 hat ergeben, dass die in die Verbringung von Waffen in Krisengebiete verwickelten Luftfrachtbetreiber dieselben sind wie diejenigen, die gewöhnlich gegen Luftfahrtsicherheitsstandards verstoßen.

Es überrascht vielleicht nicht, dass fragwürdige Betreiber mit einer laxen Einstellung zur Sicherheit auch als fragwürdige Betreiber im Hinblick auf die von ihnen beförderten Frachten angeht, enttarnt werden sollten. Aber die glückliche Fügung in diesem Zusammenhang ist, dass die Maßnahmen zur Gewährleistung einer strikten Kontrolle von Flugzeugen, Maßnahmen, die dem Schutz der Bürgerinnen und Bürger Europas dienen, auch dazu beitragen, die Bürgerinnen und Bürger anderer Länder, insbesondere in Afrika, vor der Zerstörung zu schützen, die stattfindet, wenn Konflikte von im Überflüss verfügbaren Handfeuer- und leichten Waffen geschürt werden.

Deshalb möchte ich Kommissar Piebalgs als Kommissar für Entwicklung darum bitten, sich persönlich in die Bemühungen der Kommission einzubringen, um sicherzustellen, dass die schwarzen Listen effektiv und systematisch umgesetzt werden.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Die schwarze Liste unsicherer Fluggesellschaften ist eine Maßnahme zum Schutz europäischer Fluggäste, die ich sehr begrüße. Die Liste muss sowohl von der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten als auch insbesondere von Reiseveranstaltern weitreichend bekannt gemacht werden. Genaugenommen läuft das Ganze auf den guten Glauben und den guten Willen von Reiseveranstaltern und Reisebüros hinaus.

Andererseits muss eine Lösung für das Szenario gefunden werden, bei dem ein bestimmtes Urlaubsziel nur von unsicheren Fluggesellschaften angeflogen wird. Sehr viele der Fluggesellschaften auf der schwarzen Liste fliegen Ziele in Entwicklungsländern in Afrika, Südostasien und Mittelamerika an. Dies wirft eine berechnete Frage auf: In welchem Maße kann ein fairer Wettbewerb zwischen großen Fluggesellschaften aus Europa, den USA und dem Nahen Osten und kleinen Beförderern, die ihren Sitz in diesen Entwicklungsländern haben, nach wie vor garantiert werden?

Im Hinblick darauf bin ich der Meinung, dass wir darüber nachdenken müssen, wie die Europäische Union die Entwicklung dieser Länder durch die Verbesserung der Sicherheit ihrer Flüge unterstützen könnte, statt sie mittels eines Verbots vom Markt zu drängen. So könnte die Europäische Union eine Ehrenverpflichtung erfüllen, indem sie auch die nachhaltige Entwicklung des Lufttransportsektors in diesen weniger begünstigten Staaten unterstützt.

Jörg Leichtfried (S&D). – Frau Präsidentin! Ich hätte eine generelle Anmerkung und dann zwei bis drei Fragen, je nachdem, wie viel Zeit Sie mir zugestehen. Die generelle Anmerkung lautet wie folgt: Ich finde es beinahe skurril, dass wir als sozialdemokratische Fraktion in der jetzigen Situation in drei Luftsicherheitsberichten insgesamt neun Minuten Redezeit bekommen haben. Natürlich gibt es morgen

diese Sondersitzung, aber ich glaube, es wird Zeit, dass sich dieses Haus vermehrt um Dinge kümmert, die die Menschen wirklich betreffen, und vielleicht bei künstlich aufgewerteten Debatten etwas zurückschraubt.

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

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

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

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Die schwarze Liste, die am 30. März dieses Jahres aktualisiert wurde, umfasst 278 Fluggesellschaften aus 17 Ländern. Die EU muss ihr technisches und verwaltungstechnisches Potenzial ausbauen, um die Einhaltung der nötigen Zivilluftfahrtnormen sicherzustellen, damit ausschließlich Fluggesellschaften, die die internationalen Sicherheitsvorschriften einhalten, Flüge in der Europäischen Union betreiben können. Gleichzeitig müssen wir jedoch Drittländer dabei unterstützen, ihre Sicherheitsstandards in der Zivilluftfahrt zu verbessern.

Die zuständigen Behörden in Drittländern müssen ihre Möglichkeiten zur Überwachung der Fluggesellschaften, denen sie Lizenzen ausstellen, verbessern. Die in der Europäischen Union für Betreiber aus Drittländern durchgeführte Flugsicherheitsanalyse wird auch am Boden durchgeführte Überprüfungen der Flugzeuge dieser Gesellschaften umfassen, wobei Nachweise schwerwiegender Vorkommnisse und Unfälle im Zusammenhang mit Fluggesellschaften im vergangenen Jahr berücksichtigt werden. Fluggästen müssen jedoch über den gesamten Verlauf ihrer Reiseroute hinweg entsprechende Informationen zur Verfügung gestellt werden, einschließlich Informationen über alle Fluggesellschaften, mit denen sie im Verlauf ihrer Route reisen werden. Diese Informationen sollten spätestens beim Kauf des Tickets zur Verfügung gestellt werden.

Andris Piebalgs, Mitglied der Kommission. – Frau Präsidentin! Ich möchte mich für die Fragen bedanken. Diese haben auf alle Fälle gezeigt, dass dieses Haus das Konzept der schwarzen Liste stark befürwortet. Ich verspreche Ihnen, im Namen von Vizepräsident Kallas, dass wir unseren Austausch mit dem Parlament bezüglich dieser Angelegenheiten verbessern werden.

Ich verspreche Ihnen auch, dass alle gestellten Fragen zur Erstellung einer schriftlichen Antwort weitergeleitet werden, denn wenn ich nun beginne, alle Fragen zu beantworten, wird mir dies in den verbleibenden eineinhalb Minuten mit Sicherheit nicht gelingen. Ich werde daher auf einige davon eingehen, aber nicht, weil ich nicht in der Lage wäre, alle zu beantworten.

Erstens, internationale Aspekte: Die Kommission unternimmt z.B. alle möglichen Anstrengungen zur Stärkung der internationalen Zusammenarbeit mit Drittländern, indem sie Staaten dazu ermutigt, an den Sicherheitsüberprüfungen von Luftfahrzeugen aus Drittländern teilzunehmen, an dem sich alle 40 Staaten in Europa beteiligen, aber auch durch technische Unterstützungsprojekte, um die weltweiten Standards zu erlangen.

Wir arbeiten auch sehr eng mit der ICAO zusammen. Wir haben an der ICAO-Konferenz für Sicherheit auf hoher Ebene Ende März in Montreal teilgenommen und verhandeln gegenwärtig des Weiteren ein Memorandum für eine zusätzliche Erweiterung der Zusammenarbeit mit der ICAO. Sie haben Recht. Wir benötigen einen globalen Ansatz im Hinblick auf diese Angelegenheit, wir sollten die Folgen, die sich aus dem Ansatz einer schwarzen Liste für andere Länder ergeben, jedoch nicht unterschätzen.

Ich werde ein Beispiel aus Indonesien erwähnen, zu dem eine Frage gestellt wurde. Indonesien hat große Anstrengungen unternommen, um sein Luftfahrtssystem und die einschlägigen Rechtsvorschriften, die Organisation der Luftfahrtbehörde und infolgedessen die Zertifizierungsverfahren, ein Überblick über die in diesem Land registrierten Fluggesellschaften, zu modernisieren. Bisher hat das Land gezeigt, dass es im Falle von vier Fluggesellschaften bedeutende Verbesserungen erzielt hat. Garuda, Airfast, Mandala und Premier. Diese wurden mit Unterstützung der Kommission und auch der Mitgliedstaaten und der Industrie erzielt. Dies ist ein Prozess, der entsprechende Mittel erforderlich macht, aber die Kommission arbeitet sehr eng mit diesen Behörden und Fluggesellschaften in diesem Land zusammen, um weitere positive Entwicklungen voranzutreiben. Unser Ansatz ermutigt Länder definitiv dazu, ihr Konzept der Luftfahrtsicherheit zu ändern, und dies ist lediglich ein Beispiel.

Abschließend möchte ich etwas zu einem besonders wichtigen Thema sagen, das angesprochen wurde, nämlich zur Information der Verbraucher. Reisebüros müssen Fluggäste zum Zeitpunkt der Buchung mündlich und/oder schriftlich informieren. Des Weiteren fordern Reisebüros von Fluggästen oftmals, dass diese auf ihr Recht auf eine spätere Entschädigung verzichten, wenn sie einwilligen, mit einer verbotenen Fluggesellschaft zu reisen, aber ich beantworte gerne alle diese Fragen auch schriftlich, da ich sehe, dass ich am Ende meiner Redezeit angelangt bin, Frau Präsidentin.

Die Präsidentin. – Die Aussprache ist geschlossen.

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

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

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

Schriftliche Erklärungen (Artikel 149)

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), schriftlich. – (PL) Frau Präsidentin! Bezugnehmend auf die von Herrn Simpson gestellten Fragen möchte ich die Kommission bitten, zu erläutern, welche neuen Prinzipien und Pläne diese in Verbindung mit der Sicherstellung der Sicherheit von Fluggästen aus Mitgliedstaaten vorsieht, die mit Fluggesellschaften reisen, die Inlandsflüge in Lufträumen unternehmen, die nicht der Rechtsprechung der Europäischen Union unterliegen und die häufig gegen Vorschriften verstoßen und somit Fluggäste gefährden. Ich schlage vor, dass die Kommission mittels der Bemühungen der Hohen Vertreterin eine internationale Vereinbarung bezüglich dieser Angelegenheit erarbeiten sollte, die als Garantie unserer allgemeinen Sicherheit dienen würde. Darüber hinaus würde ich mir wünschen, dass die schwarze Liste genaue Informationen über die Fluggesellschaften zur Verfügung stellt, die umfassende Daten und Statistiken beinhalten und die Risiken sowohl im Hinblick auf die Sicherheit als auch den Komfort aufzeigen und denen Fluggäste ausgesetzt sind.

Artur Zasada (PPE), schriftlich. – (PL) Die heutige Diskussion ist für die Sicherheit von Fluggästen, die Flüge in der Europäischen Union antreten, fraglos äußerst wichtig. Ich freue mich über die Tatsache, dass die EU-Mitgliedstaaten die ICAO-Standards auf dem Gebiet der Prinzipien und Techniken des internationalen Luftverkehrs einhalten. Es ist jedoch offensichtlich, dass der Luftverkehr nicht ausschließlich auf den Luftraum der Europäischen Union begrenzt ist. Es stellt sich daher eine Frage: Wie können wir die Sicherheit von Bürgerinnen und Bürgern der EU außerhalb der Hoheitsgebiete der EU gewährleisten? Meiner Meinung nach sollte die Europäische Kommission Länder außerhalb der Gemeinschaft dazu auffordern, zusammenzuarbeiten, um eine schwarze Liste nach EU-Standards ins Leben zu rufen, oder auch eine Führungsrolle bei der Einführung einer globalen schwarzen Liste spielen. Darüber hinaus möchte ich die Aufmerksamkeit auf ein mögliches Problem lenken: Wenn die Kommission eine Fluggesellschaft überwacht, die auf der schwarzen Liste steht, überwacht sie auch die gesamte Flotte dieser Gesellschaft genau? Es könnte nämlich sein, dass ein Flugzeug

von einer Fluggesellschaft, die auf der schwarzen Liste steht, nicht eingesetzt wird, dieses Flugzeug jedoch von einer anderen Gesellschaft, die einzelne Flugzeuge chartert, mit einer anderen Livree eingesetzt wird.

18. Luftsicherheitsentgelte (Aussprache)

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

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

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

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

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

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

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

Schließlich sind wir zu einem Punkt gelangt, zu dem hier im Plenum sehr große Einstimmigkeit herrscht, nämlich dass wir einen Unterschied machen sollen zwischen den Gebühren bei Sicherheitseinrichtungen, Sicherheitsmaßnahmen, die im EU-Regelwerk beinhaltet sind, und Gebühren für Sicherheitsmaßnahmen, die darüber hinausgehen, die so genannten *more stringent measures*.

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

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

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

denke, das ist ganz wichtig, insbesondere in Zeiten, in denen Fluggesellschaften und Flughäfen unter Druck stehen.

Andris Piebalgs, Mitglied der Kommission. – Frau Präsidentin! Der Vorschlag einer Richtlinie für Luftfahrtsicherheitsgebühren ist das Ergebnis der Aussprache über die Finanzierung der Luftfahrtsicherheit, die seit 2001 aktuell ist. Sie ist die Folge steigender Kosten für die Sicherheit, die seit den Terroranschlägen vom 11. September 2001 zu beobachten sind, sowie der Einführung von EU-Rechtsvorschriften für die Luftfahrtsicherheit.

Mit ihrer Gesetzesvorlage beabsichtigt die Kommission die Einführung eines transparenten und nicht diskriminierenden Rahmens zur Erhebung von Luftfahrtsicherheitsgebühren in Europa. Darüber hinaus ist die Kommission der Auffassung, dass Luftfahrtsicherheitsgebühren in Absprache mit Flughafennutzern festgelegt werden und kostenbezogen sein sollten. Ich möchte Herrn Leichtfried für seine fantastische Arbeit an diesem Bericht gratulieren und mich darüber hinaus bei den Mitgliedern des TRAN-Ausschusses bedanken, die ebenfalls zu diesem Bericht beigetragen haben.

Ich glaube, dass der Bericht genau in die von der Kommission beabsichtigte Richtung geht, und ich begrüße die Unterstützung für den Vorschlag der Kommission.

Ich möchte lediglich zwei spezielle Angelegenheiten hervorheben, die in diesem Bericht behandelt werden. Erstens führt der Bericht ein wirklich neues Element ein, nämlich die wichtige und manchmal sehr kontroverse Frage, wer für die Luftfahrtsicherheit bezahlt. Nun, der Vorschlag der Kommission hat sich nicht mit dieser Angelegenheit befasst und der Grund dafür ist, dass nahezu alle Mitgliedstaaten darauf bestehen, dass sie sich nicht in der Lage sehen, Verpflichtungen diesbezüglich einzugehen, obwohl sie zugeben, dass die öffentliche Finanzierung der Luftfahrtsicherheit genehmigt werden sollte.

Die Wahl sollte daher unserer Ansicht nach den einzelnen Mitgliedstaaten überlassen bleiben und somit das Subsidiaritätsprinzip geregelt werden.

Unter Berücksichtigung dessen und im Hinblick auf die Position, die in dem zur Annahme vorgelegten Bericht umrissen wird, möchte die Kommission anmerken, dass der Änderungsantrag 32, der Mitgliedstaaten dazu verpflichten würde, striktere Maßnahmen zu finanzieren, zu ernsthaften Diskussionen mit dem Rat über diese vorgeschlagene Richtlinie führen wird. Ich bin jedoch davon überzeugt, dass der Berichterstatter all dies wusste und diese Auseinandersetzung mit dem Rat erwartet hat.

Die zweite Angelegenheit dient mehr der Klarstellung und bezieht sich auf die Bewertung der Auswirkungen, die vor weiteren Luftfahrtsicherheitsmaßnahmen unter der Rahmenregelung durchgeführt werden muss. Dies ist definitiv eine äußerst gerechtfertigte Maßnahme, aber ich möchte, dass Sie wissen, dass wir bereits über einige Mechanismen verfügen und wir uns nicht selbst überlasten sollten.

Zunächst einmal gibt es die Beratende Gruppe der Interessenvertreter für die Luftfahrtsicherheit, die sich u.a. aus Vertretern der Luftverkehrsindustrie zusammensetzt, und sie ist voll und ganz in die Konzeptionierung vorgeschlagener Maßnahmen bezüglich der Luftfahrtsicherheit eingebunden.

Zweitens, das Regelungsverfahren mit genauer Überprüfung stellt sicher, dass das Parlament von seinem Vetorecht Gebrauch machen kann, wenn es dies für angemessen erachtet.

Vielen Dank für diesen hervorragenden Bericht. Wir freuen uns sehr darauf, mit dem Berichterstatter und dem Parlament zusammenzuarbeiten und weitere Fortschritte bezüglich dieser Angelegenheit zu erzielen.

Hans-Peter Martin (NI). - Frau Präsidentin! Es tut mir leid, dass ich das Plenum belästigen muss, aber nach Artikel 151 sehe ich mich gezwungen, eine persönliche Bemerkung zu machen. Ich wurde vorhin angesprochen. Das ist so typisch, wenn Sie in Österreich leben. Da gibt es eine Gruppe, die nach internationalen Standards als rechtsradikal einzustufen ist. Die haben Parteiführer, die irgendwelche Gesten in der Luft machen und im Nachhinein nichts sagen. Das sind auch Leute, die es nicht ertragen, bei demokratischen Wahlen geschlagen zu werden, dann aber jede Form von Handschlag oder Kontakt verweigern. Winkt man ihnen dann zu, können sie daraus nur eines erkennen, nämlich das, worin sie wirklich Erfahrung haben, den Hitlergruß.

Das sind natürlich schon Probleme, die einfach zeigen, dass es meiner Heimat leider bisher nicht gelungen ist, die Vergangenheit aufzuarbeiten, dass wir es nicht nur mit einer rechtsradikalen Partei zu tun haben, die schon Vertreter hat, sondern bald mit zweien. Ich möchte einfach nochmals klarstellen: Wir sind die Demokraten. Da drüben sitzen die Rechtsradikalen. Und ich bin stolz darauf, einer politischen Gruppe

anzugehören, die es geschafft hat, einen entscheidenden Beitrag zu leisten, dass wir noch keine rechtsradikale Fraktion in diesem Parlament haben und hoffentlich nie eine bekommen werden. Die Antwort ist nämlich mehr Demokratie und nicht mehr Rechtsradikalität, Menschenfeindlichkeit und zynische Menschenverachtung. Das sind die Herren, die mich schon in die Psychiatrie gewünscht haben, weil sie es nicht ertragen können, dass sie Wahlen auf demokratische Art und Weise verlieren.

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

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Dies ist eine „Blue-Card“-Frage gemäß Artikel 149 Absatz 8 GO an den vorangegangenen Redner. Ich hätte gerne eine halbe Minute, um eine Frage zu stellen.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Frau Präsidentin! Diese Intervention - die absolut akzeptabel ist - stört die Aussprache über ein Thema. Ich würde vorschlagen, dass sie diese Art von Angelegenheit zwischen den Berichten einfügen.

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

Artur Zasada, im Namen der PPE-Fraktion. – (PL) Frau Präsidentin! Zu Beginn möchte ich dem Berichtersteller, Herrn Leichtfried, zu einem großartigen Bericht und für eine ideale Zusammenarbeit während unserer Arbeit an diesem Dokument danken.

Wir mussten vier Fragen beantworten, aber zunächst einmal mussten wir die Aufgabe festlegen, nämlich die Wahrung der Interessen von Fluggästen, und dies war der wichtigste Teil unserer Arbeit. Die vier Fragen, die wir uns selbst gestellt haben, waren eine Sache der Beantwortung einer Frage bezüglich der Transparenz, oder welchen Gruppen es erlaubt sein sollte, Teil des Verfahrens zu sein. Es war eine Frage bezüglich des Anwendungsbereichs der Richtlinie, oder an welchen Flughäfen die Richtlinie angewandt werden kann. Es gab eine sehr wichtige Frage bezüglich der Finanzierung, die die Kommission nicht beantworten konnte. Wir haben jedoch zusammen mit Herrn Leichtfried eine Lösung gefunden und ich bedanke mich bei ihm speziell dafür. Ich spreche über die strikteren Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten finanziert werden sollten.

Eine weitere Angelegenheit betraf die Befugnisse der unabhängigen Aufsichtsbehörde bei der Einführung von Gebühren im Zusammenhang mit der Luftverkehrssicherheit. Während unserer Arbeit haben wir einen gemeinsamen Standpunkt erlangt, den ich als sehr ehrgeizig betrachte. Heute werden der Rat und die Kommission herausgefordert. Ich bin der Meinung, dass wir als Fluggäste, und im Gegensatz zu Passagieren auf Schiffen, in Autos und in Zügen, nicht für diese Sicherheit zu bezahlen haben. Dies ist eine Geste in Richtung des Rats, ein Kompromiss, und ich erwarte heute eine gleichermaßen ehrgeizige Positionierung des Rates.

Saïd El Khadraoui, im Namen der S&D-Fraktion. – (NL) Frau Präsidentin, meine Damen und Herren, Herr Kommissar! Ich möchte mich zu Beginn beim Berichtersteller für eine ausgezeichnete Stück Arbeit bedanken, einige würden es vielleicht sogar eine fantastische Arbeit nennen. Vielen Dank dafür und vielen Dank auch denjenigen, die dazu beigetragen haben.

Darf ich Sie nur kurz daran erinnern, dass das Problem der Finanzierung nicht neu ist. Dieses Dossier ist genau genommen bereits seit der Zeit in Arbeit, als wir infolge der Anschläge vom 11. September 2001 eine europäische Verordnung zur Anwendung von Sicherheitsmaßnahmen auf europäischer Ebene angenommen haben. Das Europäische Parlament hat von Anfang an immer betont, dass das Problem der Finanzierung ein ernsthaftes ist und dass wir eine europäische Lösung dafür finden müssen. Der Rat hat dies jedoch immer verhindert. Im Anschluss an diese Aussprache sollten wir erneut an den Rat appellieren, die mit uns in der Vergangenheit getroffenen Vereinbarungen einzuhalten, insbesondere diejenigen, die es uns ermöglichen würde, einen separaten Vorschlag zu dieser Frage zu erarbeiten, und sich dazu zu verpflichten, mit uns zur Erzielung einer Lösung zusammenzuarbeiten.

Natürlich müssen wir einige Punkte berücksichtigen. Der erste und wichtigste davon ist Transparenz. Momentan überprüfen wir nicht, wer genau in den einzelnen Mitgliedstaaten für die Rechnung aufkommen sollte. Eine Sache, die wir jedoch *sicherlich* organisieren möchten, ist eine Konsultation über diesen Themenbereich, um Vereinbarungen zu treffen und diese anschließend einzuhalten. Mit anderen Worten,

was wir erreichen möchten ist, dass die durch Sicherheitsgebühren erwirtschafteten Erträge auch wirklich für die Finanzierung von Sicherheitsmaßnahmen eingesetzt werden und nicht z.B. für Parkmöglichkeiten. Das ist äußerst wichtig und es sollte klar sein, dass wir in dieser Angelegenheit nicht nachgeben dürfen.

Ein zweiter wichtiger, zu berücksichtigender Punkt ist, dass wir zwischen Sicherheitsmaßnahmen, die wir alle zusammen auf europäischer Ebene beschlossen haben und anderen zusätzlichen Maßnahmen, die von einzelnen Mitgliedstaat ergriffen werden, unterscheiden müssen. Was den ersten zu berücksichtigenden Punkt betrifft, sind die Regelungen bezüglich der Transparenz klar und müssen angewandt werden. Was den zweiten Punkt betrifft, müssen wir klarstellen, dass die finanzielle Verantwortung bei den Mitgliedstaaten liegt und dass diese die Rechnung für zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen bezahlen müssen. Die Koordination von Sicherheitsmaßnahmen auf europäischer Ebene wäre ebenfalls ein Bonus, und wenn Mitgliedstaaten sich selbst dazu entscheiden, Körperscanner oder ähnliches einzuführen, müssen sie auch die finanziellen Konsequenzen daraus tragen.

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

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

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

Also, Luftsicherheitsentgelt in dieser Form muss transparent gehandhabt werden.

(Die Präsidentin entzieht der Rednerin das Wort.)

Anna Rosbach, im Namen der EFD-Fraktion. – (DA) Frau Präsidentin! Ein Flughafen war einmal ein Ort, an dem man ein Ticket für einen Flug kaufte, sein Gepäck aufgab, seinen Reisepass vorzeigte und startete oder landete. Heutzutage sind Flughäfen eher wie eine kleine Stadt und bieten alle möglichen Einrichtungen an – jedoch mit Sicherheitsmaßnahmen, die eher Fort Knox gleichen, und der Trend geht nur in eine Richtung: Immer noch mehr Sicherheitsmaßnahmen.

Sicherlich sind früher Flugzeuge abgestürzt und leider passiert dies auch heute noch. Deshalb ist wichtig, dass sowohl innerhalb als auch außerhalb der EU die gleichen Regeln gelten. In diesem Zusammenhang ist die EU zu klein, um eine isolierte Insel zu sein. Dies ist ein Bereich, in dem wir die Vorteile erkennen können, die sich daraus ergeben, dieselben Vorschriften, dieselben transparenten Vorschriften für Flugzeuge aus allen Ländern zu haben. Das gleiche gilt für Gebühren. Jeder – sowohl Fluggäste als auch Fluggesellschaften – muss sich darüber im Klaren sein, was von einer Luftfahrtsicherheitsgebühr abgedeckt wird. Keiner sollte sich in einem Dschungel aus unklaren Gebühren und Abgaben verlaufen. Fluggäste müssen genau darüber Bescheid wissen, was von der Gebühr abgedeckt wird. Darüber hinaus sollten sie keine speziellen nationalen oder zusätzlichen Gebühren für bestimmte Fluggesellschaften bezahlen müssen. Ich unterstütze den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr voll und ganz ...

(Der Präsident unterbricht die Rednerin.)

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

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

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

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Die vorgelegten Rechtsvorschriften liefern einen Rahmen für die Festlegung von Luftfahrtsicherheitsgebühren, der transparent und nicht diskriminierend ist und das Recht auf Einspruch gewährt. Die Sicherheit auf Flughäfen liegt in der Verantwortung der Mitgliedstaaten.

Jedoch bezahlen letzten Endes die Fluggäste durch den Preis ihres Tickets für Sicherheitsmaßnahmen. Deshalb steht es Fluggästen zu, separat darüber informiert zu werden, welcher Anteil des Ticketendpreises für Sicherheit abgeführt wird.

Die Richtlinie über Luftfahrtsicherheitsgebühren und die Richtlinie über Flughafengebühren sollten harmonisiert werden. Das Parlament hat wiederholt darum gebeten, dass die in dieser Richtlinie festgelegten Luftfahrtsicherheitsgebühren von den Fluggesellschaften und Flughafenbetreibern lediglich für die Umsetzung von Luftfahrtsicherheitsmaßnahmen verwendet werden. Das Parlament hat des Weiteren um Transparenz und um eine Zuordnung der Sicherheitssteuern und -gebühren zu den damit verfolgten Zielen gebeten.

Die Mitgliedstaaten können darüber hinaus auch strengere Sicherheitsmaßnahmen anwenden, deren Kosten die Mitgliedstaaten jedoch voll und ganz selbst zu tragen haben. Diese Sicherheitsmaßnahmen sollten den reibungslosen Verlauf der Fluggastabfertigung an Flughäfen jedoch nicht behindern. Leider werden wir, besonders hier in Brüssel, mit endlos langen Schlangen konfrontiert, in denen die Fluggäste warten müssen, um reisen zu können.

Des Weiteren möchte ich das Verbot erwähnen, Flüssigkeiten mit an Bord nehmen zu dürfen. Das bedeutet, dass verschiedene Gegenstände konfisziert werden können. Leider gibt es z.B. am Brüsseler Flughafen eine langwierige Prozedur, die sowohl mit zusätzlichen Gebühren als auch mit der Konfiszierung von Gegenständen einhergeht. Bedauerlicherweise bietet dieses Prozedere leider nicht die Möglichkeit, den Gegenstand später an seine Adresse schicken zu lassen.

Jaroslav Paška (EFD). – (SK) Die Einführung von Sicherheitsgebühren hat eine neue finanzielle Belastung für den Luftverkehrsmarkt mit sich gebracht, die Flughafenbetreiber und Fluggesellschaften klugerweise an Fluggäste weitergeben werden.

Daher ist es richtig, nach Mechanismen zum Schutz von Fluggästen zu suchen, um zu vermeiden, dass als Sicherheitsgebühren getarnte, fiktive Summen auf nicht transparente Art und Weise als gut versteckte Posten

mit dem Ziel aufgeschlagen werden, gewieften Unternehmern des Luftfahrtsektors ungerechtfertigte Gewinne zu bescheren. Die Höhe dieser Gebühren sollte lediglich den Kosten entsprechen, die nachweislich für die Sicherstellung der Sicherheit von Fluggästen angefallen sind.

Unsere Pflicht, Herr Kommissar, ist es daher, klare und transparente Regeln festzulegen - Regeln, die die gegenwärtig auf diesem Sektor herrschende Anarchie beseitigen und Betreiber in Zukunft daran hindern, obligatorische Maßnahmen zum Schutz von Fluggästen auszunutzen, um unlautere Gewinne zu erzielen.

Es ist nötig, Regeln festzulegen und nicht noch mehr Institutionen und Behörden ins Leben zu rufen, die Fluggästen, Fluggesellschaften und auch dem Steuerzahler noch mehr zusätzliche Kosten aufbürden.

Herr Kommissar, wenn wir Europa unterstützen wollen, wettbewerbsfähig zu werden, müssen wir davon Abstand nehmen, neue Behörden ins Leben zu rufen. Behörden schaffen nicht den Mehrwert, der den Lebensstandard unserer Bürgerinnen und Bürger verbessern kann. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

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

Andreas Mölzer (NI). - Frau Präsidentin, Herr Kommissar! Gerade die Auswirkungen der Vulkanaschenwolke auf den Luftraum Europas, aufgrund derer bekanntlich zigtausende Flüge gestrichen wurden, zeigt die Bedeutung der Flugsicherheit. Es tobt bereits ein heftiger Streit, wer für die dadurch entstehenden Kosten aufkommen soll, wer für die Naturkatastrophe sozusagen zahlen soll und inwiefern die Sperren gerechtfertigt sind. Während sich die Verkehrsminister darüber den Kopf zerbrechen, müssen wir entscheiden, welche Kosten im Zusammenhang mit den immer restriktiver werdenden Antiterror-Sicherheitsbestimmungen den Passagieren zugemutet werden können. Schließlich können die Kosten einer Staatsaufgabe, nämlich der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit, nicht einfach so auf den Bürger abgewälzt werden. Nur wenn die Länder selbst für die vorgeschriebenen strengen Sicherheitsmaßnahmen finanziell einstehen müssen, lässt sich verhindern, dass hier ein Wildwuchs an Körperscannern und anderen eher skurril anmutenden Sicherheitsmaßnahmen entsteht.

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

Christine De Veyrac (PPE). – (FR) Frau Präsidentin! Auch ich möchte unserem Berichterstatter, Herrn Leichtfried, zu seinem Text und seiner Zusammenarbeit im Hinblick auf diese Angelegenheit gratulieren, und ich unterstütze insbesondere seine Vorschläge zur Finanzierung der Luftfahrtsicherheit, da wir hier die Luftfahrtsicherheit und nicht die Flugsicherheit diskutieren.

Unser Ausschuss hat viele Jahre um die Anerkennung des Prinzips gekämpft, dass die striktesten Sicherheitsmaßnahmen von den Mitgliedstaaten finanziert werden sollten, und ich unterstütze unseren Berichterstatter in diesem Punkt voll und ganz. Vielmehr betrifft Sicherheit nicht nur Reisende, sondern alle Bürgerinnen und Bürger, und es liegt in der Verantwortung der Staaten Maßnahmen zur Terrorismusbekämpfung zu ergreifen.

Daher ist es nicht zu rechtfertigen, dass Fluggäste die Kosten für Sicherheitsmaßnahmen an Flughäfen und an Bord von Flugzeugen alleine tragen sollen, insbesondere auch deshalb, weil Sicherheitsmaßnahmen in anderen Transportmitteln, wie z.B. in Zügen und auf Schiffen, von den Staaten, je nach Angemessenheit, entweder teilweise oder ganz finanziert werden. Ich bin daher der Meinung, dass wir uns vor dem Rat behaupten und den Änderungsantrag 32 des vom Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr angenommenen Berichts bis zum bitteren Ende verteidigen müssen.

Ich möchte noch kurz einen anderen Punkt ansprechen. Während ich den Fortschritt, den der Text auf dem Gebiet der Nichtdiskriminierung und Transparenz bringen wird, unterstütze, glaube ich nicht daran, dass das Ziel dieser Richtlinie ist, ein einziges und in ganz Europa identisches System für Sicherheitsgebühren einzuführen.

Obwohl die Regeln der Gemeinschaft eingehalten werden müssen, muss es den Mitgliedstaaten erlaubt sein, an ihren gegenwärtigen Systemen zur Erhebung von Gebühren festzuhalten. Daher werden die Gebühren in Staaten wie z.B. Spanien, Italien oder Frankreich von ihrem Parlament gebilligt, und in diesen Fällen ist dies die Behörde für die Untersuchung von Gesetzesanfechtungen, die daher als unabhängige Aufsichtsbehörde fungieren muss. Dies ist der Gegenstand des Änderungsantrags 40, den viele von Ihnen, wie ich hoffe, unterstützen werden, wenn wir darüber abstimmen.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Frau Präsidentin! Trotz der Schwierigkeiten, die diese Woche im Zusammenhang mit dem gegenwärtigen Mangel eines einheitlichen europäischen Luftraums und, noch wichtiger, einer wirklich einheitlichen Behörde zur Kontrolle und Regelung dieses einheitlichen Luftraums ganz offenkundig wurden, bewegen wir uns näher auf das uns selbst gesetzte Ziel zu, und dieser Text sollte ein weiteres Hilfsmittel sein, um uns auf diesem Weg zu unterstützen.

Ich bin mir der Zuverlässigkeit des Berichterstatters, Herrn Leichtfried, bewusst, dem ich zu seiner Arbeit gratuliere und auch zu seiner besonderen Sensibilität, die er gegenüber den Themenbereichen der Luftfahrt und sozialen Angelegenheiten zum Ausdruck gebracht hat. In diesem Fall habe ich jedoch das Gefühl, dass wir einem gewissen Grad an Naivität und Maximalismus zum Opfer fallen könnten und dass wir, indem wir nach Perfektion streben, das Risiko eingehen, nicht das bestmögliche Ergebnis zu erzielen.

Während ich der Schaffung eines gemeinsamen Systems, einschließlich einer unabhängigen Überwachungsbehörde mit den Befugnissen zur Einführung fairer und transparenter Gebühren unter Berücksichtigung umwelttechnischer und sozialer Kriterien und des Schutzes von Fluggästen etc. voll und ganz zustimme, bin ich nach wie vor der Meinung, dass einige Aspekte fehlen, die ich die Kommission bitten würde, klarzustellen. So beziehe ich mich z.B. darauf, was Frau De Veyrac gerade gesagt hat: Ich kann kein klares Bekenntnis zu dem System erkennen, bei dem ein nationales Parlament durch parlamentarische Absprache über Gebühren abstimmt, da es die Einrichtung ist, die diese erheben muss. Des Weiteren finde ich es schwierig zu erkennen - und ich würde die Kommission bitten, dies klarzustellen -, wie realisierbar dieser Text angesichts der Unstimmigkeiten mit dem Rat und der Übereinstimmungen oder Diskrepanzen sein kann, die meiner Meinung nach zwischen diesem Text und der allgemeinen Richtlinie über Flughafengebühren bestehen.

Angesichts der großen Ungewissheit und Uneinigkeit darüber, wer für diese Sicherheit bezahlen wird - die, wie ich zugebe, eine öffentliche Sicherheit ist -, denke ich, dass wir klarstellen müssen, dass, wenn wir darüber sprechen, dass die Mitgliedstaaten bezahlen, es die allgemeine Öffentlichkeit ist, die bezahlen wird. Wenn wir über Mitgliedstaaten sprechen, klingt dies wie eine abstrakte Person, ist es aber nicht: Jeder einzelne von uns Bürgerinnen und Bürgern, die oder der reist, ist ebenfalls davon betroffen. Ich habe daher Angst, dass wir letztendlich nur einen sehr geringen Fortschritt erzielen werden.

Daher würde ich die Kommission darum bitten, ihre Meinung bezüglich der Zukunft dieses Textes darzustellen.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Es stimmt, dass Fliegen die sicherste Art der Fortbewegung ist. Vorkommnisse in der Luftfahrt mit globalen Auswirkungen, wie jenes vor 10 Tagen oder das von einem Vulkanausbruch verursachte Chaos, konfrontiert uns mit der ganzen Sicherheitskette im Luftfahrtsektor: Flughäfen, Fluggesellschaften, Kontrolltürme, Flugzeuge, Flugzeugbesatzungen und Fluggäste. Zwischen all diesen Bindegliedern muss eine besonders enge Verbindung zusammen mit einer offenen Kommunikation bestehen.

Fluggäste, die sich über ihre eigene Reise und Bequemlichkeit Sorgen machen, können die Notwendigkeit für Sicherheitsmaßnahmen, egal wie lax oder streng diese auch sein mögen, und die damit einhergehenden Kosten nicht verstehen, es sei denn, sie sind sich der Bedeutung solch dramatischer oder tragischer Ereignisse wie am 11. September 2001 bewusst. Eine Terrordrohung, ein Pilotenfehler, technische Defekte, ein Missverständnis zwischen dem Piloten und dem Kontrollturm und unvorhergesehene atmosphärische Bedingungen sind alles Faktoren, die vorhergesehen werden müssen, und es müssen strikte Maßnahmen ergriffen werden, um die Vorschriften sowohl im Geiste als auch dem Wortlaut nach anzuwenden.

Ich stimme zu, in den bereits erwähnten Szenarien Sondermaßnahmen einzusetzen. Diese Maßnahmen müssen jedoch transparent sein. Fluggäste haben in gleichem Maße ein Recht auf eine sichere Reise, in dem sie ein Recht darauf haben, die Wahrheit zu kennen. Leider sind Kommunikation und Transparenz Charakteristiken des Luftfahrtsicherheitssektors, die dringend verbessert werden müssen. Dies ist die Aufgabe von Flughäfen und Fluggesellschaften, die offener und transparenter werden müssen. Andererseits müssen Fluggäste einsehen, dass sie sich darüber im Klaren sein müssen, dass die an Flughäfen und an Bord von

Flugzeugen angewandten Sicherheitsmaßnahmen, wie strikt auch immer diese sein mögen, letztendlich zur ihrem und nur zu ihrem eigenen Vorteil sind.

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

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

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

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

Zuzana Roithová (PPE). – (CS) Obwohl ich diesen Vorschlag voll und ganz unterstütze, da er die Transparenz und die Berechnung von Sicherheitsgebühren für alle mit Flugzeugen reisenden europäischen Verbraucher stark verbessert, bin ich erstaunt darüber, dass die Harmonisierung auf diesem wichtigen Gebiet nicht größer ist. Ich mache mir Sorgen, dass Fluggäste aufgrund der dominanten Position bestimmter Flughäfen übermäßig hohe Sicherheitsgebühren bezahlen müssen, ohne dass dies sich direkt auf das Prozedere (z.B. Schnelligkeit, Qualität) der Sicherheitsmaßnahmen beim Check-in auswirkt.

Die Kommission hätte in ihrem Evaluierungsbericht innerhalb von zwei Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie wesentlich mutiger sein sollen und ein einheitliches und bindendes Verfahren zur Berechnung von Sicherheitsgebühren in der gesamten EU vorschlagen sollen.

Ich stimme der Forderung, dass striktere Maßnahmen, wie z.B. Körperscanner, von den Staaten und nicht von den Fluggästen finanziert werden sollen, voll und ganz zu, insbesondere, da die Debatte über deren Notwendigkeit und die damit verbundenen Gesundheitsrisiken nach wie vor andauert. Nicht zuletzt mache ich mir Sorgen über die Interpretation der Vorschriften bezüglich der Berechnung der Kosten für Sicherheitsmaßnahmen, die nicht von den Flughäfen, sondern direkt von den Fluggesellschaften eingeführt werden, da diese Kosten widrigerweise den Fluggästen berechnet werden könnten, und das bedeutet meiner Meinung nach, dass hier das Risiko des Missbrauchs in Form der Berechnung zu hoher Gebühren besteht.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Frau Präsidentin! Herr Leichtfried hat Recht. Die Kosten für zusätzliche Sicherheit sollten letzten Endes von den Mitgliedstaaten abgedeckt werden. Schließlich bezahlen die Fluggäste und alle Bürgerinnen und Bürger bereits jetzt für die Sicherheit der Mitgliedstaaten im Allgemeinen.

Die Staaten können zu ihren Bürgerinnen und Bürgern nicht einfach sagen, „Sie bekommen genau das, wofür Sie bezahlen“. Ihre Verpflichtungen gehen darüber hinaus, da Staaten nicht einfach nur Dienstleistungsanbieter sind, die ausschließlich gewinnorientiert sind. Ich erinnere Sie an diese einfache Wahrheit, da letzten Endes trotz dieses Prinzips die Fluggäste und nicht ihre Staaten die Rechnung für zusätzliche Luftfahrtsicherheit bezahlen, wie der Berichterstatter ganz richtig angemerkt hat.

Darüber hinaus wird die zusätzliche Sicherheit, die Fluggäste durch die Bezahlung zusätzlicher Gebühren erfahren, sehr oft nicht einmal von den Staaten, sondern von damit beauftragten privaten Unternehmen bereitgestellt, wodurch die Rechte von Fluggästen im Rahmen des allgemeinen Sicherheitsmaßnahmen abdeckenden Geheimhaltungsschutzes oftmals missachtet werden. Dies sollte ganz einfach ein Ende haben.

Franz Obermayr (NI). - Frau Präsidentin! Nachdem Luftsicherheitsentgelte innerhalb der EU sehr unterschiedlich gehandhabt werden, halte ich es für wichtig, dass hier ein objektiver Maßstab angewandt

wird. Als Bemessungsgrundlage wäre eine Kombination aus der Anzahl der Fluggäste, aber auch Starthöchstgewicht durchaus sinnvoll. Wichtig ist aber, dass ein konkreter Zusammenhang zwischen dem erhobenen Sicherheitsentgelt und den tatsächlich erbrachten Dienstleistungen besteht. Es ist wichtig, Flugsicherheit an sich zu definieren, und man muss auch genau wissen, wofür man bezahlt. Es muss nachvollziehbar sein, wie die Sicherheitsentgelte genau berechnet werden. Informationen über die Höhe und Zusammensetzung der Entgelte müssen offen dargelegt werden. Es gilt das Gebot der Transparenz. Hierfür sind jedenfalls unabhängige Aufsichtsbehörden notwendig, um etwaigen Wettbewerbsverzerrungen schnell und effizient entgegenwirken zu können.

Andris Piebalgs, Mitglied der Kommission. – Frau Präsidentin! Diese Aussprache bezüglich Luftfahrtsicherheit war faszinierend und zeigt, dass wir alle über unsere eigenen Erfahrungen auf diesem Gebiet verfügen.

In meinem Fall musste ich den gesamten Käse, den ich mitbringen wollte, zurücklassen, da er *streichfähig* war! Ich hielt dies für übertrieben, denke jedoch, dass wir über das gesamte System hinweg Verbesserungen erzielt haben. Der Vorschlag der Kommission geht noch einen Schritt weiter, denn wo Sicherheit ist, da sind auch Gebühren, und die erste Regel ist Transparenz. Der Bericht und der Vorschlag der Kommission stärken einander.

Bezüglich der Frage, wer die Gebühren eintreiben sollte, bin ich der Ansicht, dass Subsidiarität immer noch der beste Weg ist, da es schließlich die Bürgerinnen und Bürger sind, die bezahlen, und nicht die Mitgliedstaaten. Die einzige Frage ist, ob alle Steuerzahler bezahlen sollten, oder nur diejenigen, die Fluggäste sind.

Das ist keine einfache Frage, jedoch denke ich, dass der Subsidiaritätsaspekt unseres Vorschlags mit den heutigen Luftfahrtsicherheitsvorkehrungen im Einklang steht.

Das Parlament geht einen Schritt weiter, indem es den Luftfahrtsicherheitssektor als Ganzes betrachtet. Wir werden sehen, wohin diese Debatte führt. Ich bin der Meinung, dass die Kommission einen sehr bescheidenen Vorschlag eingebracht hat, und ich freue mich sehr, dass das Parlament diesen im Großen und Ganzen angenommen hat und wie gewöhnlich noch einen Schritt weiter geht als der Vorschlag der Kommission. Ich bin der Meinung, dass Zeitpunkt und Umfang des Vorschlags richtig sind.

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

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

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

Die Präsidentin. – Die Aussprache ist geschlossen.

Die Abstimmung findet während der nächsten Plenartagung in Brüssel statt.

Schriftliche Erklärungen (Artikel 149)

Nessa Childers (S&D), schriftlich. – Herr Leichtfried sollte für einen gründlichen und überzeugenden Bericht gelobt werden, der sich effektiv mit vielen der vom Dokument der Kommission offen gelassenen Angelegenheiten befasst hat. Jedoch bleiben einige Fragen nach wie vor offen, und diese Angelegenheiten sollten infolge der ausgedehnten Schließung des europäischen Luftraums in einem neuen Kontext betrachtet

werden. Mit einem zu erwartenden Verlust für die Luftfahrtindustrie von bis zu 1 Mrd. EUR infolge der Vulkanaschewolke muss die EU schnell und entschlossen handeln, um den finanziellen Verlust für die Luftfahrtindustrie abzufangen. Obwohl wir Kommissar Almunia zu seinen heutigen positiven Anmerkungen bezüglich der Krise beglückwünschen müssen, haben wir als Abgeordnete auch die Möglichkeit, mit diesem Bericht eine Industrie zu unterstützen, die zum dritten Mal in den vergangenen zehn Jahren in die Knie gezwungen wurde. Dieses Haus und unsere Kolleginnen und Kollegen im Europäischen Rat und in der Kommission sollte/n damit beginnen, eine staatliche Finanzierung in Erwägung zu ziehen, um die vorgeschlagenen Sicherheitskosten abzudecken, insbesondere für den Fall, dass ein niedriger Fluggastschwellenwert nicht erreicht wird. Während die Maßnahmen vor dem Vulkanausbruch letzte Woche keinen großen Anklang fanden, sind wir gegenwärtig an dem Punkt angelangt, an dem jede verpasste Gelegenheit, die Luftfahrtindustrie zu unterstützen, sich als verhängnisvoll erweisen könnte.

Debora Serracchiani (S&D), schriftlich. – (IT) Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich möchte Herrn Leichtfried für seine hervorragende Arbeit an dem Bericht über Luftfahrtsicherheitsgebühren danken, der unter seinen zahlreichen Aspekten einen wichtigen Punkt berücksichtigt: Verbraucherschutz und die Rechte von Fluggästen.

Es muss eindeutige und transparente Regeln geben, da, falls Fluggesellschaften ihren Fluggästen zusätzliche Gebühren für Sicherheitsmaßnahmen berechnen, diesen diese Informationen meiner Ansicht nach zur Verfügung gestellt werden sollten, um sicherzustellen, dass Fluggästen nicht das Geld ausgeht.

Ich bin der Meinung, dass es nur gerecht ist, dass Verbraucherschutzorganisationen an den Beratungen teilnehmen und so einen Einblick in die Preisgestaltung von Sicherheitsmaßnahmen gewinnen, die sie anschließend mit dem Ticketpreis vergleichen können. Nur so kann eine größere Transparenz und eine umfassendere Information von Fluggästen gewährleistet werden.

19. Gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Neufassung) (Aussprache)

Die Präsidentin. – Als nächster Punkt folgt der Bericht von Brian Simpson im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr über den Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Neufassung)

(KOM(2009)0391 - C7-0111/2009 - 2009/0110(COD)) (A7-0030/2010).

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

Saïd El Khadraoui, in Vertretung des Berichterstatters. – Frau Präsidentin! Der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr, Herr Simpson, kann heute leider nicht hier sein und hat mich gebeten, seine Erklärung vorzulesen.

Die Neufassung der Ausarbeitung der Richtlinien des TEN-V-Verkehrsnetzes zielt darauf ab, die verschiedenen Änderungsanträge, die im Laufe der Jahre bezüglich der Richtlinien angenommen wurden, unter einen Hut zu bringen und Änderungsanträge, die die Erweiterung der EU auf 27 Mitgliedstaaten berücksichtigen, miteinzubeziehen.

Um etwas Hintergrundwissen zu dem Bericht zu vermitteln, sei erwähnt, dass die Richtlinien dem Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes die Richtung weisen. Das Ziel ist es, das Netz bis 2020 durch die Integration von Land-, See- und Lufttransport-Infrastrukturnetzwerken in der gesamten Union Schritt für Schritt einzurichten.

Um auf den vorliegenden Bericht zurückzukommen, ist dieser genau genommen eine Kodifizierung der Rechtsvorschrift, aber da die Kommission einige kleinere Änderungen des Anhangs vorgenommen hat, war sie dazu gezwungen, dies mittels des Neufassungsverfahrens zu tun. Die im Anhang vorgenommenen Änderungen dienen der Korrektur anfänglicher Fehler, die während des Beitritts der 10 neuen Mitgliedstaaten 2004 gemacht wurden. Die Änderungen dienen nicht der Aktualisierung von Landkarten und sind auch nicht substanzieller Art.

Die beiden vom Berichterstatter in den Bericht aufgenommenen Änderungen umfassen geringfügige Abänderungen in den Erwägungen und einige technische Korrekturen der Landkarten. Diese stehen im Einklang mit den vom Rat vorgenommenen Änderungen und im Einklang mit der Abänderung der Richtlinien.

Dem Rat der Kommission folgend wurde die Entscheidung sowohl vom Rat als auch von Herrn Simpson als Berichterstatter mit dem Rückhalt des Verkehrsausschusses getroffen, keine substanziellen Änderungen an den Richtlinien vorzunehmen. Der Berichterstatter weiß jedoch, dass die Grünen ihre eigenen Änderungsanträge neu vorgelegt haben und die Verbindung zwischen der Münchner Innenstadt und dem Münchner Flughafen modernisieren wollen, aber der Berichterstatter möchte den Punkt, dass die Änderungen, die wir in diesem Bericht vornehmen, die Berichtigung und nicht die Aktualisierung des Textes betreffen, noch einmal wiederholen.

Der Zweck dieser Neufassung ist es, vor der tatsächlichen Überarbeitung der Richtlinien Anfang 2011 alles zu ordnen. Es ist wichtig, die Eindeutigkeit der Richtlinien in Vorbereitung der umfassenderen Änderungen sicherzustellen, die nächstes Jahr vorgenommen werden. Wir sind alle sehr gespannt auf die tatsächliche Überarbeitung der Richtlinien und auf die Gelegenheit, das TEN-V-Netz weiter auszubauen und um zu diesem Punkt zu gelangen, müssen wir die gegenwärtigen Rechtsvorschriften ordnen, und das haben wir hiermit getan.

Andris Piebalgs, Mitglied der Kommission. – Frau Präsidentin! Ich bin dem Redner und dem Berichterstatter sehr dankbar. Dies ist genau das, was wir angestrebt haben und deshalb habe ich an dieser Stelle nichts hinzuzufügen, da ich denke, dass hiermit genau erläutert wird, was ansteht.

Ich werde mich nur auf diese Maßnahmenüberarbeitung konzentrieren und wo wir diesbezüglich stehen, da es wichtig ist, sie als einen Prozess zu betrachten. Die Kommission hat, basierend auf dem Grünbuch vom April 2009, eine öffentliche Konsultation mit über 300 Antworten ins Leben gerufen und sechs Expertengruppen zusammengestellt, die durch die Erarbeitung eines neuen Politikvorschlags dabei helfen, an den Ergebnissen der Konsultation zu arbeiten.

Sehr bald schon wird dem Kollegium ein Vorschlag vorgelegt werden, ein Dokument, das die Methodik zur Einrichtung des neuen transeuropäischen Verkehrsnetzes skizzieren wird. Wir rechnen damit, dass dieser Vorschlag dem Kollegium am 5. Mai vorgelegt werden könnte.

Anschließend wird diese Methodik diesem Haus und dem Rat mit Sicherheit vorgelegt werden. Die Kommission wird sich dann mit der Vorbereitung der Vorschläge für das neue TEN-V und dessen Finanzierung befassen.

Wir erwarten daher, diese im ersten Halbjahr 2011 im Kollegium annehmen zu können. Ich bin dem Parlament sehr dankbar dafür, dass es die Notwendigkeit für kleinere Änderungen einsieht, und ich freue mich darauf, dass wir in den kommenden Monaten eine sehr umfassende und inhaltsreiche Debatte bezüglich neuer Entwürfe für das transeuropäische Verkehrsnetz führen werden.

Sergio Paolo Francesco Silvestris, im Namen der PPE-Fraktion. – (IT) Frau Präsidentin, Herr Kommissar, meine Damen und Herren! Ich möchte den Mitgliedern danken, die es infolge der vom Berichterstatter und auch von den Schattenberichterstattern übermittelten Informationen ermöglicht haben, das parlamentarische Verfahren bezüglich dieser Angelegenheit schnell zum Abschluss zu bringen. Sie haben davon abgesehen, Änderungsanträge einzureichen, die, obwohl im Hinblick auf ihre Inhalte akzeptabel, ein Hindernis für die Annahme dieses kodifizierenden Textes dargestellt hätten.

Wir sind nun in einer Position, der Kommission die Grundlage für die Programmierung des TEN-V des nächsten Jahrzehnts bereitzustellen. Sie haben sich speziell darum bemüht, die Zeit ab dem Moment, wo die Berichterstatter diese Angelegenheit aufgegriffen haben, zu verkürzen und sind zu der Vereinbarung gelangt, keine Änderungsanträge einzureichen, die nicht mit dem Rat abgesprochen waren. Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr hat den von den Juristischen Diensten des Parlaments und des Rats überprüften technischen Modifikationen zugestimmt, und der Rat hat erklärt, dass er diese in erster Lesung beschließen kann, wenn wir in diesem Sinne abstimmen, was absolut akzeptabel ist.

Die wenigen vom Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr vorgenommenen Änderungen stehen im Einklang mit diesem Ziel, und ich betrachte sie als für die Präsentation eines schlüssigen und genauen, endgültigen Textes als angemessen und nützlich. Daher unterstütze ich die vorgelegten Änderungsanträge, obwohl ich den von der Fraktion der Grünen/Freien Europäischen Allianz vorgelegten Änderungsantrag, der bereits bei der Abstimmung im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr abgelehnt wurde, zu diesem Zeitpunkt nicht als angemessen betrachte.

Obwohl der Inhalt des Änderungsantrags – nämlich die Modifizierung eines Plans des Münchner Flughafens – akzeptabel ist, wird sich während der Überarbeitung des TEN-V erneut die Gelegenheit ergeben, diesen

erneut vorzulegen, was sogar diesen Sommer stattfinden könnte, da die Arbeit in der Europäischen Kommission rasch voranschreitet.

Silvia-Adriana Țicău, im Namen der S&D-Fraktion. – (RO) Dieses technische Dokument ermöglicht die Aktualisierung des Anhangs I durch Aufnahme der Landkarten aller Mitgliedstaaten und der Änderung des Zieltermins auf 2020. Die eingehende Aussprache über die Aktualisierung der Liste von TEN-V-Projekten ist für Ende des Jahres geplant. Diese Liste sollte den Ausbau der Schwarzmeerkorridore, Straßenverbindungen mit der Republik Moldau und der Ukraine sowie die Erweiterung der momentan vorrangigen Projekte 6 und 17 umfassen, damit die Hochgeschwindigkeitsbahnlinie Bukarest und Constanța erreichen kann.

Der Ausbruch des Vulkans in Island hat uns die Schwächen des europäischen Transportsystems aufgezeigt. Die Europäische Union hätte über ein effizientes System verfügen müssen, um Fluggästen die Weiterreise mit anderen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Es wird immer mehr unerlässlich, dass ein transeuropäisches Verkehrsnetz entsteht, damit Hochgeschwindigkeitsbahnlinien nicht nur eine Anbindung an alle Hauptstädte der Mitgliedstaaten, sondern auch an andere große europäische Städte bekommen. Ein weiterer, immer mehr an Bedeutung gewinnender Aspekt ist der Ausbau des Transports entlang der Binnenwasserstraßen und der europäischen Seekorridore.

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

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

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

Jaroslav Paška, im Namen der EFD-Fraktion. – (SK) Die Definition transeuropäischer Verkehrsnetze ist ein sehr wichtiger Schritt in Richtung der Verbesserung von Verkehrsanbindungen für Wohn- und Industriegebiete in ganz Europa.

Während Eisenbahnstrecken und Straßen in Nord-, West- und Südeuropa in Seehäfen enden, verfügen Straßen und Eisenbahnstrecken im Osten über das enorme Potenzial, weiter in Richtung Osten durch ganz Asien bis ans Ufer des Pazifik zu verlaufen.

Asiatische Länder, wie z.B. China, Japan und Indien, erwarten ein bedeutendes Wirtschaftswachstum und entwickeln sich zu wichtigen Handelspartnern für europäische Unternehmen. Daher ist es zusammen mit der Schaffung einer innereuropäischen Verkehrsstruktur nötig, auch die Verkehrswege nach Osten zu eröffnen.

Die aus Wladiwostok kommende Breitspurbahnlinie erreicht die Grenze zur EU in Čierna nad Tisou. Es wurde ein Projekt ausgearbeitet, um diese Linie bis nach Wien mit der Anbindung zur Donau, zu den Häfen und natürlich zum europäischen Netz zu erweitern.

Meiner Meinung nach sollten Projekte wie dieses auch in der Zukunft maßgeblich unterstützt werden. Vielen Dank.

Franz Obermayr (NI). - Frau Präsidentin! Fraktionsfrei gefällt mir doch ein bisschen besser. Auch wenn es sich bei diesem Punkt nur um eine Neufassung der Leitlinien handelt, nutze ich doch die Gelegenheit, um auf ein für Österreich besonders problematisches Projekt hinzuweisen. Der Brennerbasistunnel ist ein Teil

der Eisenbahnhochgeschwindigkeitsachse Berlin-Palermo und des Programms der transeuropäischen Netze und soll die Achse Innsbruck-Bozen unterqueren.

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

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

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

Verkehrswege sind die Blutadern der Volkswirtschaft. Darüber sind wir uns alle einig. Wir müssen auch immer wieder feststellen, dass Europa sich als Wirtschafts- und Handelsplatz mit den großen Wirtschafts- und Handelsplätzen Amerikas und Südasiens im Wettbewerb befindet. Deshalb ist es notwendig, dass wir unsere Inlandsverkehre für den heimischen Markt entwickeln und auf der anderen Seite natürlich auch die Exportfähigkeit Europas mit der Entwicklung der transeuropäischen Netze verbinden und sie immer weiter stärken.

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

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

(Die Präsidentin entzieht dem Redner das Wort.)

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Frau Präsidentin! Der Text, mit dem wir uns heute befassen, aktualisiert und konsolidiert das Verfahren für den Bau transeuropäischer Verkehrsnetze, um uns auf den definitiven Beginn der vorletzten und der letzten Phase der Überarbeitung vorzubereiten, in einem Europa der 27, das reicher und räumlich komplexer ist und das nach einer neuen, innovativen Mobilität verlangt.

Die Exekutivagentur für das transeuropäische Verkehrsnetz ist nun nahezu vollständig einsatzbereit, wir verfügen über nahezu alle Koordinatoren für die Korridore, und wir hoffen, dass wir schon bald auch über die restlichen verfügen werden, damit diese die Korridore fördern können, die wir benötigen.

Unsere Nachbarn, insbesondere im Mittelmeerraum, haben ebenfalls enorme Erwartungen hinsichtlich dieser und ihrer eigenen Netze, und wir freuen uns darauf, Informationen zu erhalten, die die Kommission uns im Hinblick auf die Methodik versprochen hat, die die Beratungen und Debatten ergänzen wird, bevor wir mit einer der interessantesten Arbeiten für unseren Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr beginnen.

Das Mobilitäts- und Kohäsionsnetz wird Realität und das Gemeinschaftsgebiet in der EU-27 zum ersten Mal auf integrierte und dynamische Art und Weise verbinden. Es wird die wichtigsten Drehkreuze festlegen -

Häfen, Flughäfen und logistische Drehkreuze - und die Grenzbarrieren überwinden. Es wird u.a. - wenn Sie mir erlauben, dies zu erwähnen - das Zentrum der historischen Barriere der Pyrenäen durch einen tief liegenden Tunnel durchbrechen. Es wird somit einen Plan für die Zukunft eines Europas des 21. Jahrhunderts verwirklichen, der über eine derartige Überzeugungskraft verfügt, dass er die notwendige Finanzierung sicherstellt.

Dies ist unsere Herausforderung, aber fürs Erste werden wir bescheidener sein und uns selbst auf die Annahme dieser ersten ausgefeilten Gesetzesvorlage beschränken, zu der ich unserem Vorsitzenden, Herrn Simpson, gratulieren möchte.

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

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

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

Jörg Leichtfried (S&D). - Frau Präsidentin! Ich möchte die Gelegenheit nutzen, dem Berichterstatter, Herrn Simpson, zu gratulieren und gleichzeitig mein Bedauern darüber ausdrücken, dass er heute nicht bei uns sein kann. Doch wir werden es auch so hinbekommen. Insbesondere möchte ich zu der Haltung gratulieren, bei diesen Leitlinien die Dinge im Wesentlichen so zu belassen, wie sie sind. Denn ein Prinzip ist ganz wichtig: Verlässlichkeit und Berechenbarkeit auf Seiten des europäischen Gesetzgebers. Das wird hiermit sicherlich erfüllt.

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

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

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

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

Elena Băsescu (PPE). – (RO) Momentan, da der gesamte Luftverkehr in Europa aufgrund des Vulkanausbruchs in Island mit schwerwiegenden Störungen zu kämpfen hat, ist die Notwendigkeit des Ausbaus europaweiter Verkehrsnetze offensichtlicher denn je.

Die Europäische Union sollte den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und ihre Verbindung mit den wichtigsten europäischen Verkehrswegen in den Ländern besonders unterstützen, die der EU in den letzten Jahren beigetreten sind. Rumäniens Gebiete werden von drei paneuropäischen Korridoren durchkreuzt, 4, 7 und 9, die alle enge Verbindungen zur Hafenstadt Constanța am Schwarzen Meer haben. Ich bin der Meinung, dass Korridor 7 besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden muss.

Die Donau ist Teil der wichtigsten transeuropäischen Rhein-Main-Donau-Verkehrswasserstraße, die die Nordsee und das Schwarze Meer durch die Häfen von Rotterdam und Constanța miteinander verbindet. Sie könnte Europa als eine gute Verkehrsachse dienen. Es muss jedoch Zusammenarbeit auf diesem Gebiet stattfinden, um die Bedeutung dieser Verkehrskorridore zu stärken.

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

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

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

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Frau Präsidentin! Das Parlament wird diese Neufassung bezüglich der transeuropäischen Netze annehmen, und ich möchte die Kommission bitten, mir so genau wie möglich zu sagen, wann wir Zugang zu den Mitteilungen zur Methodik erhalten.

Wie Sie wissen, Herr Kommissar, ist dies eine der Prioritäten der spanischen Ratspräsidentschaft und wir überschreiten nun die Halbzeitmarke. Daher würde ich gerne so genau wie möglich wissen, wann wir diesen Text zu erhalten, da das Parlament die Neufassung nun annehmen wird und es ihr daher freisteht, diesen neuen Text zu prüfen.

Andris Piebalgs, Mitglied der Kommission. – Frau Präsidentin! Ich möchte mich nochmals beim Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr für seine Unterstützung bei dieser technischen Neufassung bedanken und ich hoffe, dass die Abstimmung im Plenum diese bestätigen wird.

Die heutige Aussprache war umfassender und wird dazu beitragen, eine Methodik vorzuschlagen. Der Vizepräsident der Kommission Kallas wird den Vorschlag am 5. Mai an das Kollegium senden. Es hat etwas gedauert, da diese neue Kommission ihre Arbeit erst vor noch nicht allzu langer Zeit aufgenommen hat und das neue Kollegium braucht etwas Zeit, um Vorschläge vorzubereiten.

Was ich aus dieser Aussprache mitnehme ist, dass dieses Haus eine transeuropäische Verkehrsnetzpolitik entschieden befürwortet. Ich bin der Meinung, dass es ohne eine gut ineinander übergreifende Infrastruktur,

sowohl beim Transport als auch auf dem Energiesektor oder in der Telekommunikation sehr schwierig ist, über Europa zu sprechen. Ich bin der Meinung, dass diese Aussprache uns dabei helfen wird, unseren Vorschlag für die Methodik auszugestalten, was im Grunde genommen bedeutet, dass der Verkehrsausschuss, wenn alles gut geht, im Mai die Gelegenheit haben wird, darüber zu sprechen.

Saïd El Khadraoui, *in Vertretung des Berichterstatters*. – Frau Präsidentin! Ich möchte nur den Kolleginnen und Kollegen danken, die zur heutigen Aussprache beigetragen haben und meinen Standpunkt nochmal wiederholen, dass wir darauf abzielen, Fehler zu korrigieren, die in der Vergangenheit gemacht wurden und nicht beabsichtigen, substanzielle Änderungen vorzunehmen.

Dies wird später im Rahmen der tatsächlichen Überarbeitung der Richtlinien geschehen und natürlich freuen wir uns auf diese Aussprache. Aus diesem Grund werden der Berichterstatter, Herr Simpson, und ich als Koordinator für meine Fraktion, meine eigene Fraktion dazu auffordern, gegen den von den Grünen eingebrachten Änderungsantrag zu stimmen. Wir hoffen, dass die anderen Fraktionen dazu in der Lage sein werden, uns dabei zu unterstützen.

Die Präsidentin. – Die Aussprache ist geschlossen.

Die Abstimmung findet während der nächsten Plenartagung in Brüssel statt.

20. Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 (Aussprache)

Die Präsidentin. – Als nächster Punkt folgt der Bericht von Peter van Dalen im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr über die strategischen Zielsetzungen und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018

(KOM(2009)0008 - 2009/2095(INI)) (A7-0114/2010).

Peter van Dalen, *Berichterstatter*. – (NL) Frau Präsidentin! Man könnte lange über die europäische Seeverkehrspolitik sprechen. Das werde ich nicht tun und ich werde mich stattdessen auf eine Reihe wichtiger Punkte und Kernthemen konzentrieren.

Der erste wichtige Punkt ist die Bedeutung des Sektors. Achtzig Prozent des Welthandels findet auf dem Seeweg statt und die europäische Flotte macht 41 % dieses globalen Marktes aus. Innerhalb des europäischen Marktes werden 40 % aller Güter von Seeschiffen befördert. Dies macht die Schifffahrt zu einem entscheidenden wirtschaftlichen Sektor, der auf dem globalen Markt konkurrieren muss. Wenn man das versteht, ergibt sich der zweite wichtige Punkt automatisch, nämlich der Wettbewerb.

Wir wissen, dass viele Länder weltweit ihre Hochseeflotten auf sehr unterschiedliche Art unterstützen. Wenn wir das in Europa zulassen würden, würde es nur ein paar Jahre dauern, bis alle unsere Schiffe unter Flaggen von Ländern wie Hongkong oder Singapur fahren würden. Dies wäre nicht nur zum Nachteil der Flotte, sondern würde darüber hinaus der gesamten Seefahrtindustrie einen Schlag versetzen. Der Beschäftigung an Land, in Banken, Werften, Versicherungs- und Logistikunternehmen, Aus- und Weiterbildungseinrichtungen und in Unternehmen, die aktiv an Innovationen und Verbesserungen der Umweltverträglichkeit der Flotten arbeiten, würde ein unüberwindbarer Schlag versetzt werden, wenn unsere Flotte uns verlassen würde.

Aufgrund dieser beiden wichtigen Punkte appelliert mein Bericht an die Mitgliedstaaten, weiterhin daran zu arbeiten, Flagge zu zeigen. Wir sprechen hier über die Bereitstellung von Steuererleichterungen, wie z.B. das Tonnagesteuersystem für Schiffe und Steuererleichterungen für Seeleute und Reeder. Das ist die einzige Art und Weise, auf die wir sicherstellen können, dass sowohl der Sektor als auch die Seefahrtindustrie in Europa langfristig bedeutend bleiben.

In diesem Zusammenhang möchte ich dem Kommissar eine Frage stellen: Wann wird die Europäische Kommission Regeln für staatliche Beihilfen für Seehäfen einführen? Dieser Vorschlag soll angeblich im Herbst kommen, aber ich weiß nicht im Herbst welchen Jahres. Was mir wichtig ist, ist, dass staatliche Beihilfen transparent gewährt werden und dass die Rechenschaftspflicht gut ist. Wir sollten dies nicht angehen, indem wir stationären Terminals mehr Unterstützung gewähren als Häfen, die geografisch sehr nahe an Drittländer grenzen. Dies wäre in beiden Fällen gleichbedeutend mit Zeitverschwendung.

In diesem Zusammenhang möchte ich eine Anmerkung bezüglich Absatz 5 des Entschließungsentwurfs machen, deren englische Version „Billigflaggen“ erwähnt. Für mich ist das eine Fehlbezeichnung und ich hätte einen Begriff wie z.B. „Substandardschiff“ bevorzugt. Was wir schließlich nicht wollen, sind Flaggen und Schiffe, die Mindestanforderungen an Sicherheit und soziale Standards umgehen. Wir sprechen über die Qualität der Flagge und was wir auf holländisch eine „goedkope vlag“ nennen, ist sicherlich nicht mit einer „Billigflagge“ gleichzusetzen.

Abschließend möchte ich einen weiteren wichtigen Punkt erwähnen, bei dem es darum geht, den Seefahrtsektor für junge Leute attraktiv zu machen. Die Bevölkerung Europas überaltert immer mehr und deshalb müssen wir wesentlich mehr für unsere Jugend tun. Es ist nie zu früh, damit zu beginnen, sie über den Seefahrtsektor und die Seeschifffahrt zu informieren, und es hat mich sehr gefreut zu hören, dass Reeder sogar Grundschulen besuchen, um junge Leute über die Arbeit auf See zu informieren.

Dies waren einige der wichtigen Punkte, die ich ansprechen wollte, und ich beantworte gerne Fragen von Kolleginnen und Kollegen und dem Herrn Kommissar, wenn ich die Aussprache beende.

VORSITZ: Libor ROUČEK

Vizepräsident

Andris Piebalgs, *Mitglied der Kommission*. – Herr Präsident, zunächst möchte ich dem Berichterstatter für seine ausgezeichnete Arbeit zu diesem politisch sehr wichtigen Thema danken.

Bei der Vorbereitung der Strategie „Europa 2020“ der Kommission wurde in weiten Teilen auf die Seeverkehrsstrategie bis 2018 zurückgegriffen, und das Verfahren für ein neues Weißbuch zum Verkehr ist auf dem Weg. Es zeigt sich, dass die Verkehrsstrategie ein Vorreiter für wichtige strategische Entwicklungen in Europa ist.

Die Schifffahrt gehört zu den Stärken Europas. Es ist daher nur natürlich, dass wir aus dem Nutzen ziehen, was wir in der Vergangenheit aufgebaut haben; gleichzeitig ist aber auch der Blick in die Zukunft wichtig. Unser Hauptziel besteht darin, die langfristige Zukunfts- und Leistungsfähigkeit der europäischen Schifffahrt zu erhalten und weiter zu steigern. Das bedeutet effiziente, sichere, geschützte und umweltfreundliche Seeverkehrsdienste. Der Seeverkehr, der hochqualifizierte Arbeitsplätze in Europa bereitstellt, ist ein Motor für die Forschung und europäische industrielle Innovationen.

Wir verfolgen des Weiteren ehrgeizige Umweltziele, und die Kommission hat stets auf die Notwendigkeit globaler Lösungen, insbesondere zur Reduzierung von Treibhausgasen, hingewiesen.

Die Arbeiten zur Strategie wurden zum überwiegenden Teil vor der Wirtschaftskrise ausgeführt. Angesichts des Konjunkturabschwungs hat die Strategie weiterhin Gültigkeit. In diesem Kontext muss der Schwerpunkt auf der Erhaltung und Verbesserung der internationalen Ordnung liegen. Wir sind Bedrohungen wie Protektionismus, Wettbewerbsverzerrungen, unternormige Schifffahrt oder Piraterie ausgesetzt und müssen insbesondere durch den Dialog mit den wichtigsten Handelspartnern bessere Antworten auf diese Fragestellungen finden.

Ich begrüße die vom Ausschuss für Verkehr und Tourismus erzielten Beschlüsse und den vorgestellten Bericht und kann Ihnen versichern, dass sich die Kommission zur Umsetzung der Strategie mit vielen der Themen bereits im Rahmen verschiedener Tätigkeitsbereiche beschäftigt hat. Unter anderem gehört dazu der Vorschlag zu Meldeformalitäten für Schiffe, der einen wichtigen Bestandteil des gemeinsamen Seeverkehrsraums ohne Grenzen darstellt.

Die Kommissionsdienststellen haben zudem begonnen, eine Sozialagenda für den Seeverkehr sowie die EU-Initiative zur Entwicklung elektronischer Systeme für den Seeverkehr („e-maritime“) auszuarbeiten, die die Kommission beide 2011 vorstellen will.

Ich möchte zudem auf den Punkt der Leitlinien für staatliche Beihilfen für die Schifffahrt 2010 antworten. Zum einen werden die Leitlinien 2004 nicht im Jahr 2011 „ihre Gültigkeit verlieren“, auch wenn die Kommission anberaumt hat, dass sie „alle sieben Jahre überprüft werden“. Zum anderen ist aufgrund der aktuellen Krise mit ihren schwerwiegenden Folgen für die Schifffahrt ein sehr vorsichtiger Ansatz erforderlich.

Hinsichtlich der spezifischen Maßnahmen arbeiten wir zurzeit eine detaillierte Roadmap zur Umsetzung dieser Strategie aus, die wir voraussichtlich in diesem Sommer bekannt geben werden.

Georgios Koumoutsakos, im Namen der PPE-Fraktion. – (EL) Herr Präsident, der Erklärung des Kommissars, die ich für sehr positiv halte, habe ich mit sehr großem Interesse zugehört, weil die Schifffahrt tatsächlich ein sehr wichtiger – ich würde sagen lebenswichtiger – Sektor für die europäische Wirtschaft ist.

Die Europäische Union hat allen Grund dazu, ihre Vorreiterrolle, die sie in diesem Wirtschaftsbereich spielt, zu sichern und einen hohen Standard im Seeverkehr aufrechtzuerhalten. Die Herausforderung besteht darin, unsere führende Rolle auf dem globalen Seeverkehrsmarkt zu wahren, weshalb wir eine effektive und koordinierte Seeverkehrsstrategie brauchen.

Bei dem Bericht, der heute Thema unserer Aussprache ist und mit überwiegender Mehrheit im zuständigen Ausschuss verabschiedet wurde, handelt es sich um einen detaillierten Bericht, der in die richtige Richtung weist, und meiner Ansicht nach kommt der Text bereits in seiner jetzigen Form, ohne Änderungen und Änderungsanträge, vollständig der Anforderung nach, uns entlang einer speziell festgelegten Linie in die Richtung zu bewegen, auf die ich zuvor hingewiesen habe.

Natürlich ist der europäische Seeverkehr gegenwärtig mit großen Herausforderungen und einer von außen einwirkenden Herausforderung konfrontiert. Die erste Herausforderung besteht in der Notwendigkeit, den Wettbewerb zu verstärken. Ein freier Wettbewerb ist das Herzblut der Schifffahrt. Gleichzeitig sind jedoch staatliche Beihilfen oft notwendig, weil wir häufig mit unlauterem Wettbewerb seitens Drittländern konfrontiert sind.

Die Schlussfolgerung lautet daher wie folgt: Staatliche Beihilfen müssen beibehalten werden, da sie zur Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schifffahrt und der Wirtschaft der Mitgliedstaaten beigetragen haben. Die zweite Herausforderung, der wir uns gegenübersehen, ist die Anforderung, in der Schifffahrt die Ausbildung von Personal zu stärken und zu verbessern. Der Grund hierfür ist, dass die Anzahl junger Menschen, die in diesen Beruf einsteigen, dramatisch zurückgegangen ist und ein Mangel an qualifizierten Seeleuten besteht.

Wir brauchen daher eine dynamische Politik. Wir müssen uns unbedingt mit diesen beiden Bereichen befassen und ich glaube, dass der Bericht dabei in die richtige Richtung geht.

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

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

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

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

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

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

Jean-Paul Besset, im Namen der Verts/ALE-Fraktion. – (FR) Herr Präsident, die Fraktion der Grünen/Freie Europäische Allianz unterstützt in allen Punkten den Bericht und die Empfehlungen von Peter van Dalen. Er bietet uns einen ausgewogenen Text, der das Ergebnis der engen Zusammenarbeit ist, die Peter van Dalen mit den anderen politischen Fraktionen einrichten konnte.

Dieser Bericht hat unsere volle Zustimmung, weil er deutlich auf die Herausforderungen hinweist, mit der die Seeverkehrspolitik der EU konfrontiert ist - vor allem einem erheblichen Anstieg des Seeverkehrs sowohl innerhalb als auch außerhalb der Union -, ohne die Umwelt oder soziale Belange aus den Augen zu verlieren. Der Text entspricht einer Grundlage, deren Anwendung wir auf allen Gebieten begrüßen würden: eine Politik der nachhaltigen Entwicklung. Der Bericht zeigt positive Wege auf, die dem Seeverkehr die Möglichkeit geben, sich zwischen heute und 2018 unter den bestmöglichen Bedingungen zu entwickeln.

Insbesondere möchten wir verstärkt auf den Kampf gegen den Missbrauch von Billigflaggen oder unternormige Schiffe hinweisen. Wir weisen zudem mit Nachdruck auf den Schutz gegen Piraterie hin und darauf, eine Strategie zu haben, die innerhalb des Rahmens einer einheitlichen europäischen Meerespolitik gestaltet wird. Zudem betonen wir, wie wichtig die multimodale Anbindung der europäischen Seehäfen an das Hinterland ist. Wir verweisen auf die Unterstützung für die Vereinfachung von Verwaltungsregeln, die für das Einlaufen in oder Auslaufen aus europäischen Häfen gelten. Wir verweisen auf die Förderung von maritimen Berufen und diesbezüglichen lebenslangen Weiterbildungsmöglichkeiten. Abschließend weisen wir mit Nachdruck auf die Priorität hin, die allen Umweltthemen eingeräumt wird.

Insgesamt werden wir jederzeit sämtliche Maßnahmen unterstützen, die unserer Ansicht nach zur Förderung der Schifffahrt beitragen, um diese gegenüber dem Straßen- und Flugverkehr wettbewerbsfähig zu gestalten. In Herr van Dalens Bericht wird eingehend die globale umweltpolitische Herausforderung berücksichtigt, für die der Seeverkehr eine der Lösungen darstellt. Die Schifffahrt ist ein besonders hilfreiches Mittel gegen die Erderwärmung.

Wir bedauern lediglich, dass sich weder der Berichterstatter noch die Kommission mit dem von uns eingebrachten Änderungsantrag befasst hat, der eine Integration des Seeverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten vorsah. Aus unserer Sicht sollte kein Wirtschaftsbereich von der allgemeinen Regel abweichen, und gleich dem Luft- und Straßenverkehr muss auch der Seeverkehr, selbst wenn er nur niedrige Gasemissionen verursacht, seinen Anteil zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen leisten. Aus diesem Grund werden wir unseren Änderungsantrag im Plenum erneut vorbringen.

Jacky Hénin, im Namen der GUE/NGL-Fraktion. – (FR) Herr Präsident, meine Damen und Herren, es ist milde ausgedrückt zu sagen, dass die Union eine echte Entwicklungsstrategie für den Seeverkehr benötigt, da es sich hierbei um eines der Hauptthemen für die Zukunft unserer Union handelt in Bezug auf Nahrungsmittelunabhängigkeit, wirtschaftlicher und politischer Unabhängigkeit sowie dem Umweltschutz.

Aus Gründen der Effizienz muss diese Strategie umfassend sein und sowohl Bereiche wie Schiffsbau, Schiffsreparatur, Häfen, Beschäftigung und Ausbildung der Beschäftigten sowie den Sicherheitsaspekt abdecken. Die Ablehnung der Richtlinie zur Liberalisierung der Hafendienste durch das Parlament 2006 stellt für meine Begriffe den Eckpunkt jeglicher europäischer Seeverkehrsstrategien dar.

Das Parlament fordert die Kommission auf, ihren Kampf gegen den Missbrauch von Billigflaggen fortzusetzen. Das ist begrüßenswert, doch der Kampf muss nun wirklich beginnen. Letztlich sollten wir nicht den Missbrauch von Billigflaggen bekämpfen, sondern die Existenz selbst solcher Praktiken. Ansonsten sind all unsere guten Vorhaben zur Sicherheit und Schaffung von Arbeitsplätzen zum Scheitern verurteilt.

Es ist ein positiver Schritt, für staatliche Beihilfen in dieser Branche die Erfüllung von sozialen und umweltpolitischen Qualitätskriterien sowie die Förderung von Beschäftigung und Ausbildung für Seeleute aus den EU-Mitgliedstaaten zur Bedingung zu machen, weil die einzigen echten Wettbewerbsverzerrungen nicht durch staatliche Beihilfen, sondern durch soziales, lohn- und umweltpolitisches Dumping hervorgerufen werden.

Die beste Garantie für die Sicherheit des Seeverkehrs sind gut bezahlte und gut qualifizierte Besatzungen, die über ausreichend Sozialschutz und gute Beschäftigungsbedingungen verfügen.

Ich freue mich darüber, dass wir endlich die lebenslangen Weiterbildungsmöglichkeiten für Seeleute und die Verbesserung beruflicher Qualifikationen und Fähigkeiten ansprechen. Wir müssen nun sicherstellen, dass dies als ein Recht aller Seeleute anerkannt wird und von den Arbeitgebern zu finanzieren ist.

Ich unterstütze zudem die Anforderungen für den Schiffsbau und die Qualität des verwandten Stahls. Natürlich beinhaltet der uns vorliegende Text viele Schritte nach vorn, er weist jedoch auch weiterhin viele Widersprüche auf. Er bleibt gefangen in den Fesseln des Dogmas eines freien und unverfälschten Wettbewerbs. Er ist weiterhin stark geprägt vom Druck, der von der Schiffslobby und den schlimmsten ultraliberalen utopischen Szenarien ausgeht.

Wie kann er beispielsweise die Beschäftigung für Europas Seeleute absichern und zugleich Studien einfordern, um zu bestimmen, inwieweit die neuen Technologien die Beschäftigten ersetzen können?

Wie kann er sich für eine Verringerung der Dumpingpraktiken einsetzen und gleichzeitig die Freizügigkeit von Arbeitnehmern anstreben, die innerhalb der Union nicht einmal über die gleichen Rechte verfügen? Wie kann er auf die Sicherheit verweisen, wenn Selbstbestimmung dominiert und einige Parteien, die von der Chance auf Profit angezogen werden, ohne Zögern und ohne Angaben zu machen, Güter befördern, die sich als äußerst gefährlich für Mensch und Umwelt erweisen könnten?

Es bleibt weiterhin viel zu tun, wir werden es jedoch gemeinsam anpacken, denn eine tragfähige, hochrangige Meerespolitik muss in erster Linie den beharrlichen Männern und Frauen Beachtung schenken, die ihr Leben häufig riskieren, um die Bedürfnisse Dritter zu befriedigen.

Anna Rosbach, im Namen der EFD-Fraktion. – (DA) Herr Präsident, es handelt sich hierbei um ein ambitioniertes Strategiepapier. Ich habe jedoch einige Anmerkungen.

Mehr Fracht auf den Hauptflüssen der EU – fantastisch, aber wie können wir die Tatsache berücksichtigen, dass in den letzten Jahren der Wasserstand für Fahrten eines vollbeladenen Frachtkahns zu niedrig war? Werden die Kähne nur zur Hälfte beladen, sind die Frachtkosten zu hoch.

Risikobasierte Kontrollen – wie kann dann festgestellt werden, ob ein Kohlefrachter Menschen schmuggelt? Risikobasierte Kontrollen allein sind nicht ausreichend. Es ist naiv zu erwarten, dass alle Seefahrtsnationen der Welt sich an die hohen EU-Umweltstandards halten werden. Stattdessen werden viele alte Schiffe aus Drittstaaten dadurch finanziell bevorteilt.

Piraterie – warum wird dieses Problem nur im afrikanischen Kontext zur Sprache gebracht? In den Gewässern rund um Indonesien ist das Problem weitaus ausgeprägter und betrifft auch Schifffahrtsgesellschaften der EU.

Vorgeschriebene Entsorgung – zur Vermeidung von Umweltkatastrophen sollte die Entsorgungspflicht in allen befahrenen Küstengewässern gesetzlich vorgeschrieben sein.

Zudem halte ich es für bedauernd, dass so viele kleinere Häfen geschlossen wurden. Wir sollten in die Stärkung des Seeküstenverkehrs investieren, anstatt ihn zu schwächen.

Ein letzter Punkt – es wird uns häufig gesagt, wie wichtig die Schiffsbauindustrie für die EU ist. Aber wo bleibt die Debatte über die verantwortliche und umweltverträgliche Verschrottung von Schiffen? Wollen wir weiterhin unsere Schiffe zur unverantwortlichen Verschrottung an indischen Stränden verschicken, um sie loszuwerden?

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Der Seeverkehr Europas kann nicht getrennt vom internationalen Seeverkehr betrachtet werden. Europa gehört insbesondere bei der Beförderung von Passagieren und Containern zu den Hauptwettbewerbern auf dem Seeverkehrsmarkt. Die Stellung der Europäischen Union auf dem Weltmarkt muss in diesem Wirtschaftsbereich gestärkt werden.

Eine qualitative Verbesserung der Ausbildung von Seeleuten und deren Beschäftigungs- und Lebensbedingungen an Bord und in den Häfen und Reeden kann zur Erfüllung dieser Anforderung eine große Hilfe sein. Es besteht im gesamten europäischen Seeverkehr, von Schiffs- bis Yachtenbauern, ein Mangel an hochqualifizierten Arbeitskräften.

Unternehmen in den USA, Asien und im Nahen Osten bieten weit mehr Kapazitäten als ihre europäischen Pendanten. Unter diesen Umständen ziehen es europäische Berufspraktiker in diesem Bereich vor, von Schifffahrtsgesellschaften oder Reedern in Dubai oder China angeheuert zu werden, während die Besatzungen auf europäischen Schiffen aus philippinischen und indischen Seeleuten bestehen. Dieser Situation muss ein Ende gesetzt werden. Seeverkehrseinrichtungen in den Mitgliedstaaten müssen viel enger zusammenarbeiten, um ihre Ausbildungsprogramme zu harmonisieren und Möglichkeiten für bezahlte Praktikumsstellen und den Erfahrungsaustausch mit europäischen Schifffahrtsgesellschaften bieten zu können.

Zudem möchte ich auf einen weiteren Punkt im Zusammenhang mit der Sicherheit hinweisen, der extrem wichtig ist und weiterhin die reibungslose Abwicklung des weltweiten Seeverkehrs behindert. Ich beziehe mich hierbei auf die Lage am Horn von Afrika und begrüße die Maßnahmen der NAVFOR Operation Atalanta, die ihrer Pflicht in dieser Region vollständig nachkommt. Wir müssen jedoch begreifen, dass in der Verteidigungsindustrie besondere Investitionen erforderlich sind, um das Militär mit Schiffen und sonstigen Interventionsressourcen ausstatten zu können, die effektiver sind als diejenigen, die die Gemeinschaftsflotte derzeit nutzt.

Saïd El Khadraoui (S&D). – (NL) Herr Präsident, meine Damen und Herren, Herr Kommissar, ich stimme in weiten Teilen den Kommentaren meines Kollegen Knut Fleckenstein zu und möchte zunächst dem Berichterstatter Peter van Dalen für seinen hervorragenden Bericht danken. Er bringt Verbesserungen zu einer Anzahl wichtiger Themen ein, zu denen als erstes die Bedeutung der Schifffahrt für unsere Wirtschaft gehört. Er weist zudem auf die Tatsache hin, dass wir uns dem Wettbewerb in einem globalen Markt stellen müssen und dass wir uns daher mit der Wettbewerbsfähigkeit unseres Seeverkehrs befassen und gleichzeitig einen nachhaltigeren Verkehr anstreben müssen. Mit anderen Worten müssen wir der Gefahr der Umflagung entgegenwirken und zudem zu gleichen Bedingungen am Wettbewerb teilnehmen. Daher ist es wichtig, dass die staatlichen Beihilfen, die seit längerer Zeit in Planung sind, nun tatsächlich in unseren Häfen Anwendung finden. Ich bin mir sicher, dass wir zu einem späteren Zeitpunkt darauf zurückkommen müssen.

Dabei gibt es drei wichtige Schlüsselbereiche. Als erstes die Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen. Die Berufe der Schifffahrt müssen für junge Leute wieder attraktiv werden, was sich in diesen Tagen als ein äußerst schwieriges Unterfangen erweist. Es müssen mehr Anstrengungen unternommen werden, um vermehrt über Berufsaussichten an der Küste oder andernorts zu informieren. Auf diese Dinge müssen wir aufbauen. Die Arbeitsbedingungen müssen zudem verbessert werden, indem das Regelwerk der Internationalen Arbeitsorganisation ratifiziert wird, und Kontrollen, anstatt nur in Europa, auf internationaler Ebene durchgeführt werden.

Der zweite wichtige Punkt – und viele unter Ihnen haben bereits darauf hingewiesen – sind die Auswirkungen des Seeverkehrs auf die Umwelt. Es handelt sich bei der Schifffahrt selbst um einen nachhaltigen Verkehrsträger, für Verbesserungen besteht jedoch weiterhin viel Raum. Europa sollte in dieser Hinsicht, wie auch in den Verhandlungen mit der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation eine Vorreiterrolle spielen.

Dass die Sicherheit von wesentlicher Bedeutung ist, versteht sich letztlich von selbst. Ein Beruf kann nur florieren, wenn er in Sicherheit ausgeübt werden kann. Wir müssen das erweiterte dritte Maßnahmenpaket zur Sicherheit im Seeverkehr in die Praxis umsetzen und die Atalanta-Mission an der somalischen Küste weiterhin unterstützen.

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

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

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

Der Umweltbereich wurde bereits angesprochen. Die Schifffahrt ist sehr umweltfreundlich, gerade was CO₂-Emissionen angeht. Sie kann sich noch erheblich verbessern, was Stickoxide und Schwefelausstoß angeht. Daran muss gearbeitet werden, der Sektor selbst, und auch generell wir in Europa. Denn, das wurde auch bereits gesagt, es ist ganz wichtig: Im Seetransport besteht international ein starker Wettbewerb. Wir sind in Europa relativ führend mit dabei, und wir müssen zusehen, dass wir diese führende Funktion auch

behalten. Dazu brauchen wir im Einzelfall unter Umständen auch staatliche Beihilfen. Wir müssen zusehen, dass wir gemeinsam diesen Sektor weiterentwickeln.

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

Dominique Riquet (PPE). – (FR) Herr Präsident, Herr Kommissar, es ist sehr wichtig, dass wir eine europäische Seeverkehrspolitik verfolgen, die ehrgeizig und auf lange Sicht angelegt ist. Diese Politik muss sektorenspezifische Faktoren miteinbeziehen und die Herausforderungen angehen, denen der Wirtschaftsbereich gegenübersteht.

Der Seeverkehr ist für die Europäische Union in vielerlei Hinsicht ein strategischer Wirtschaftsbereich, in erster Linie jedoch aufgrund der Rolle, die ihm bei Wachstum und Beschäftigung zukommt, seiner internationalen Dimension sowie den umweltpolitischen und nachhaltigen Entwicklungsaspekten. Es wurde darauf hingewiesen, dass über den Seeverkehr 80% des weltweiten Handels abgewickelt werden. Die Mitteilung der Europäischen Kommission und der Bericht von Peter van Dalen zeigen uns den zu befolgenden Weg auf, legen strategische Ziele fest und bestimmen zentrale Handlungsfelder für die Seeverkehrspolitik der Europäischen Kommission.

Ich möchte persönlich bestimmte Punkte hervorheben, die meine Kollegin Dominique Vlasto und ich innerhalb des Ausschusses für Verkehr und Tourismus unterstützt haben, und die sich darauf beziehen, dass sich die Europäische Union aktiv dafür einsetzen muss, die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrssektors zu stärken. Hierzu gehört insbesondere die Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen und Berufsaussichten innerhalb dieses Wirtschaftsbereichs, ohne dabei das Ziel der Wettbewerbsfähigkeit von den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung, einem fairem Wettbewerb und der Sicherheit zu trennen. Hinsichtlich umweltpolitischer Aspekte sollte die EU-Politik die Internalisierung externer Kosten und die Einrichtung von Emissionsüberwachungsgebieten für die Schifffahrt vorantreiben. Schließlich müssen wir im Vorgriff auf vermehrten Seeverkehr Investitionen fördern, die auf die Modernisierung und die Kapazitätssteigerung unserer Hafeninfrastrukturen abzielen.

Für das Europäische Parlament ist es wichtig, seine Vision für eine EU-Seeverkehrspolitik von jetzt bis 2018 mitzuteilen. Der ausgezeichnete Bericht von Peter van Dalen, der innerhalb der Kommission sehr große Unterstützung erhielt, wird hoffentlich auch im Parlament einen breiten Konsens finden, der uns als feste Grundlage für künftige Verhandlungen dient.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Dem Seeverkehr kommt innerhalb der Europäischen Union eine immer größere Bedeutung zu. Vor dem Hintergrund, dass der Schifffahrtssektor nicht nur auf Gemeinschaftsebene, sondern vor allem weltweit dem Wettbewerb ausgesetzt ist, sollten wir verstärkt auf die Bedeutung hinweisen, die einer Anteilssteigerung des Seeverkehrs als Teil unserer gesamten Verkehrsaktivität sowohl innerhalb und insbesondere außerhalb der Gemeinschaft zukommt. Es muss jedoch auch betont werden, dass es weiterhin Mitgliedstaaten der Europäischen Union gibt, die auf der schwarzen oder grauen Liste der Pariser Vereinbarung stehen. Wir rufen daher die Mitgliedstaaten und Reeder auf, sich darum zu bemühen, in die weiße Liste der Pariser Vereinbarung aufgenommen zu werden.

Angesichts der Schiffsunfälle in den letzten Jahren sollten zusätzlich in allen Mitgliedstaaten, die über einen Zugang zum Meer verfügen, europäische Interventionsstellen für Schiffsunfälle eingerichtet werden.

Herr Kommissar, ich möchte diese Gelegenheit und diese Aussprache dazu nutzen, um meine Bitte an die Kommission zu wiederholen, die Vorteile des Direktzugangs der Europäischen Union zum Schwarzen Meer als einer Region von besonderem geostrategischem Interesse weitestgehend auszuschöpfen. Wie im Fall der anderen europäischen Meere sollte die Kommission auch hier zur Einreichung von Vorschlägen zum Ausbau von Seekorridoren im Schwarzen Meer aufrufen. Die Verbindung zwischen den Häfen Rotterdam und Constanța über den Rheinkorridor und den Donau-Main-Kanal verringert die zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer bestehende Entfernung um 4 000 Kilometer. Aus diesem Grund halte ich diesen Punkt für besonders wichtig und fordere die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Umsetzung des vorrangigen Vorhabens Nr. 18 beschleunigt voranzutreiben.

Obwohl die Beförderung auf dem Seeweg die Umwelt weniger belastet, hat das Parlament dazu aufgefordert, den Schifftransport in das System für den Handel mit Emissionszertifikaten, insbesondere im Fall von Seeverkehr, aufzunehmen.

Schiffswerften stehen vor allem in der aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrise vor finanziellen Schwierigkeiten. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sehen die Vertreter der Schiffswerften keine Lösung, um die gegenwärtige Wirtschaftskrise bewältigen zu können.

Der europäische Seeverkehrssektor ist mit einem stetig zunehmenden Mangel an qualifizierten Seeleuten konfrontiert. Der soziale Aspekt und die Arbeitsbedingungen von Seeleuten in der Europäischen Union sind eng mit der Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaftsflotte verbunden. Meiner Ansicht nach sind Maßnahmen gefordert, um die Mobilität von Arbeitskräften in diesem Wirtschaftsbereich ohne ungerechtfertigte Hindernisse und Restriktionen zu vereinfachen.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Herr Präsident, ich möchte insbesondere Peter van Dalen und auch meinen Kollegen Knut Fleckenstein zu dieser hervorragenden Initiative beglückwünschen, die das ehrgeizige Vorhaben des Europäischen Parlaments für die Meerespolitik der Europäischen Union vorantreibt. Zudem möchte ich ihnen für die Großzügigkeit danken, meine Vorschläge zu einem erheblichen Teil darin aufgenommen zu haben.

Der vollständige Bericht enthält wichtige Aspekte wie die Unterstützung für Häfen und Schiffe, die sich an die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität anpassen, und die Erfordernis einer Ratifizierung des IAO-Seearbeitsübereinkommens 2006. Darüber hinaus ruft der Bericht die Industrie dazu auf, das Übereinkommen in ihre Praktiken einzubeziehen. Ein weiterer wichtiger Aspekt sind ergänzende Vorschläge für die Berufsausbildung von Seeleuten auf allen Ebenen, um deren Unterbewertung und den damit verbundenen Missbrauch zu bekämpfen.

Außerdem wird im Bericht vorgeschlagen, eine Vorreiterrolle im Kampf gegen Umweltverschmutzung in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation zu übernehmen, indem Alternativen zu Bunkeröl und zur Schwefelverringern in den Emissionen eingebracht werden, und schlägt zur Umsetzung intelligente Verkehrssysteme wie das Satellitennavigationssystem Galileo vor.

Der Bericht enthält zudem den Vorschlag, den europäischen Kampf gegen Piraterie und die Unterstützung der zunehmenden Effektivität der Operation Atalanta zu verstärken, und weist darauf hin, dass die Qualität des Schiffdesigns verbessert werden muss, um diesen Verkehrsträger an die höchsten Zugangs- und Sicherheitsnormen anzupassen.

Abschließend möchte ich besonders begrüßen, dass die Rolle der Häfen in den neuen transeuropäischen Netzen, einschließlich ihrer äußerst wichtigen Anbindung an Trocken- und Binnenhäfen und logistischen Plattformen, anerkannt wird.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Herr Präsident, bei der Strategie, die heute Thema unserer Aussprache ist, handelt es sich um ein äußerst ehrgeiziges Vorhaben, und, soweit dies die grundlegende Richtung betrifft, hat mein Kollege Georgios Koumoutsakos als Berichterstatter für unsere Fraktion bereits all das abgedeckt, was ich einbringen wollte.

Gestatten Sie mir jedoch als Mitglied des Ausschusses für bürgerliche Freiheiten, Justiz und Inneres eine Anmerkung zu der sehr interessanten und bahnbrechenden Initiative zu machen, die darin besteht, ein elektronisches System für den Seeverkehr („e-maritime“), ein maritimes Überwachungsnetz zu entwickeln. Ich persönlich billige den Text der Kommission, der die Schaffung eines integrierten Informationsmanagementsystems vorsieht, um sämtliche Schiffe auf See und deren Ladungen zu identifizieren, zu überwachen, zu lokalisieren und zu melden.

Gleichfalls werden von den Mitarbeitern von Frontex elektronische Überwachungsmaßnahmen – deren jeweiligen Entwicklungsstand ich nicht kenne – im Rahmen der Bekämpfung der illegalen Immigration ausgeführt. Daher möchte ich anfragen, ob wir dies berücksichtigen, ob die Kommission bestimmte Punkte in ihrer Mitteilung klarstellen muss, ob es für jede Agentur spezifische und unterschiedliche Kompetenzen geben oder ob diese Informationen vielleicht verknüpft werden sollten, sodass wir in beiden Richtungen ein verbessertes Ergebnis erzielen.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Herr Präsident, ich möchte zwei Themen ansprechen, die vom Berichterstatter zwar erwähnt, aber nicht weiter ausgeführt wurden.

Das erste Thema ist die Piraterie, zu der die Empfehlungen zwar gut, aber unvermeidbar allgemein gehalten wurden. Vielleicht kann unsere Erfahrung im Zusammenhang mit den Schlussfolgerungen, die wir aus der Operation Atalanta gezogen haben, genutzt werden, um verstärkt zu den von IMO empfohlenen Selbstschutzregeln beizutragen. Es ist nämlich zu bedenken, dass sich die Piraterie ausweiten dürfte und

unsere Union diese Art von Operation nicht im gesamten Meeresraum, der von Handelsflotten der EU genutzt wird, erneut durchführen kann.

Das zweite Thema bezieht sich darauf, dass die Verbindung der Wirtschaftsbereiche Seeverkehr und Binnenschifffahrt angesichts der komplexen Tätigkeiten in diesen Bereichen verbessert werden muss. Dies zeigt sich beispielsweise in der Vernetzung der wirtschaftlichen, sozialen, umweltpolitischen und politischen Faktoren des Donausflusses und des Schwarzen Meers.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Die erste Frage betrifft den Bericht, den wir von der Europäischen Kommission zur Effektivität des Programms Marco Polo anfordern. Die zweite Frage bezieht sich auf die Möglichkeit oder vielmehr die künftigen Gesetzesvorlagen zur Aufwertung der Rolle, die den Seehäfen der Europäischen Union innerhalb der weltweiten Seelogistik zukommt.

Georgios Koumoutsakos (PPE). – (EL) Herr Präsident, ich habe um das Wort gebeten, um zu verdeutlichen, dass ich in meinem Anfangsbericht etwas übersehen habe, dass meine Kolleginnen und Kollegen auch nicht erwähnt haben. Ich möchte vor allem auf die Rolle der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs oder EMSA hinweisen. Ich selbst und eine Anzahl weiterer Kolleginnen und Kollegen hatten kürzlich die Gelegenheit, die EMSA zu besichtigen, die eine Tätigkeit ausübt, die bei der Entwicklung der Seeverkehrsstrategie der Europäischen Union von entscheidender Bedeutung ist. Die Agentur benötigt unsere Unterstützung, und meiner Ansicht nach sind die Informations- und Technikanlagen der Agentur nicht nur für die Schifffahrt und den Seeverkehr in der Union nutzbringend, sondern können auch für die anderen, gerade erwähnten Wirtschaftsbereiche hilfreich sein, insbesondere beispielsweise im Zusammenhang mit Informationen, die ebenfalls von Frontex bewertet und genutzt werden können.

Eigentlich, und dies ist meine letzte Anmerkung, führt EMSA wichtige Tätigkeiten aus, die wir bei der Erörterung der Meeresstrategie anerkennen und berücksichtigen müssen.

Andris Piebalgs, Mitglied der Kommission. – Herr Präsident, dies war eine faszinierende Aussprache, die dem ausgezeichneten Bericht von Peter van Dalen definitiv Nachdruck verliehen hat. Es ist ein guter Bericht, weil es nichts Schwierigeres gibt, als einen Bericht über eine allgemeine Strategie zu verfassen, denn eine Strategie ist ein Instrument, das eine längerfristige Vision vertritt und gleichzeitig auf die Hauptpunkte konzentriert sein muss.

Wir arbeiten derweilen im Kollegium an den Vorbereitungen zu einer detaillierten Roadmap zur Umsetzung und könnten diese Roadmap bis zum Sommer vorlegen. Ich möchte auf drei spezielle Fragen eingehen. Eine betrifft die Leitlinien für staatliche Beihilfen für Häfen. Diese stehen in der GD Wettbewerb der Kommission und einem früheren Wettbewerbskommissar zur Diskussion, und da von uns als Kommission gefordert wird, einträchtig zusammenzuarbeiten, wird dies einige Zeit in Anspruch nehmen. Ich kann keinen festen Termin geben, aber wir arbeiten daran.

Beim Programm Marco Polo wurden die Fragen zum transeuropäischen Verkehrsnetz besprochen, sodass diese Diskussion sich darauf beziehen wird.

Wir haben zu diesem Zeitpunkt noch keine Rechtsvorschriften für Seehäfen in Planung.

Zum Abschluss möchte ich Ihnen, Herr Präsident, und den ehrenwerten Abgeordneten für diese Aussprache nochmals danken. Sie war für die Kommission wirklich sehr hilfreich.

Peter van Dalen, Berichterstatter. – (NL) Herr Präsident, vielen Dank und Danke an alle Abgeordneten. Meiner Ansicht nach ist dieser Bericht ein gutes Beispiel für konstruktive Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Fraktionen.

Ich möchte auf drei Hauptpunkte eingehen, die einige unter Ihnen bereits angesprochen haben. Zunächst einmal der Umweltaspekt, der von entscheidender Bedeutung ist. Die Umweltverträglichkeit unserer Schiffe muss um vieles verbessert werden, und in meinem Bericht habe ich diesbezüglich mehrere Optionen vorgestellt, wozu insbesondere die Erhebung von Gebühren auf Bunkeröl gehört, das eine schlechte Umweltbilanz aufweist. Ich frage mich, ob die Kommission diese Idee nochmals in Erwägung ziehen möchte.

Schließlich das Konzept „grüne Häfen“, wie einige Abgeordnete es titulierten. In einem grünen Hafen würde ein umweltfreundliches Schiff schneller abgewickelt und müsste weniger Hafengebühr zahlen. Ein solches Konzept ist eine Vergütung für gutes Umweltverhalten, wobei auf diesem Weg ein Anreizsystem effektiv mit Negativanreizen verbunden wird. Wenn Sie einen guten Umweltbericht vorweisen, erhalten Sie Prämien.

Wenn Sie die Anforderung jedoch nicht erfüllen, finden Sie sich sehr schnell mit einem leeren Geldbeutel wieder. Ich spreche mich mit Nachdruck für ein solches System aus.

In Bezug auf Sicherheit merkte einer der Abgeordneten an, dass die Mitgliedstaaten das dritte Seeverkehrspaket sehr rasch umsetzen müssen. Dies ist eine Notwendigkeit. Silvia-Andriana Țicău erwähnte die Pariser Vereinbarung. Sie haben Recht: Die Kontrolle wird nun allmählich zu einer risikobasierten Kontrolle, was viel besser als der festgelegte Prozentsatz ist. Die Kontrolle wird erheblich verstärkt und gutes Verhalten vergütet, das heißt, die Schiffe müssen sich tadellos verhalten. Die Slowakei steht immer noch nicht auf der weißen Liste, weshalb eine zusätzliche Anstrengung gefordert ist.

Ich habe den Schwerpunkt besonders auf den Schiffsbau und die Wartung von Schiffen gelegt. Wie wir wissen, bleiben die Wartungsarbeiten in Zeiten eines Konjunkturabschwungs rasch auf der Strecke. Wir können das auf keinen Fall zulassen. Vor allem die Klassifizierungsgesellschaften sind mit einer großen Nachfrage konfrontiert.

Wir unterstützen in allen Punkten die Atalanta-Mission gegen Piraterie. Es handelt sich hierbei um eine gute Mission, die sich bereits bewährt hat. Erst letzte Woche hat eine Fregatte der niederländischen Marine dabei geholfen, ein deutsches Handelsschiff zu befreien. Eine solche Zusammenarbeit erscheint mir als ideal. In diesem speziellen Fall mussten alle Reeder zusammenarbeiten und in einer Kolonne fahren, da keiner von ihnen für einen Alleingang gewappnet war.

Abschließend möchte ich dem Kommissar und der Kommission meinen Dank aussprechen; wir freuen uns darauf, wenn dieser Bericht in die Roadmap übertragen wird.

Der Präsident. – Die Aussprache wird geschlossen.

Die Abstimmung wird in zwei Wochen während der Plenartagung in Brüssel stattfinden.

Schriftliche Erklärungen (Artikel 149)

Sergio Berlato (PPE), schriftlich. – (IT) Herr Präsident, meine Damen und Herren, dem europäischen Seeverkehrssektor kommt innerhalb des globalisierten Marktes eine Schlüsselrolle zu. Die Bedeutung dieses Wirtschaftsbereichs gründet auf einer wichtigen statistischen Kennzahl: 41% der Weltflotte wird von den Ländern der Europäischen Union verwaltet.

Infolge der vermehrten staatlichen Beihilfen in den Seeverkehrssektoren von Drittländern gerät die Wettbewerbsposition der Gemeinschaftsflotte jedoch zunehmend unter Druck. Ich fordere daher die Kommission auf, rasch die neuen Regeln zu staatlichen Beihilfen vorzulegen, um gerechte internationale Handelsbedingungen für den Seeverkehr auszuarbeiten.

Schätzungen aus jüngsten Studien zufolge wird der Seeverkehr in den Mitgliedstaaten bis 2018 von 3,08 Mrd. Tonnen im Jahr 2006 auf 5,3 Mrd. Tonnen ansteigen. Ich stimme daher dem Inhalt des besagten Berichts zu. Ich stimme also zu, dass der Ausbau der Kapazitäten der europäischen Hafeninfrastruktur eine Priorität darstellt, um das Wachstum des Seeverkehrssektors zu stützen.

Schließlich sollte mithilfe angemessener Informationen, an denen es zurzeit zu mangeln scheint, vermehrt für die Seefahrtsberufe unter den jungen europäischen Bürgerinnen und Bürgern geworben werden. Aus meiner Sicht wird der europäische Seeverkehrssektor durch den zunehmenden Mangel an Berufspraktikern mit der Zeit geschwächt.

Danuta Jazłowiecka (PPE), schriftlich. – (PL) Meine Damen und Herren, die Betrachtung der Lage des Seeverkehrs in der Europäischen Union kann zu zweideutigen Schlussfolgerungen führen. Einerseits bezeugen die vorgelegten Daten die Tatsache, dass die Flaggen von Mitgliedstaaten einen enormen Anteil am weltweiten Verkehr sowie am Verkehr innerhalb der Union haben. Dies unterstreicht die Bedeutung, die in der Gemeinschaft der Implementierung neuer Technologien und Organisationssysteme, in erster Linie zum Umweltschutz und zur Verbesserung der Lebensverhältnisse von Besatzungen, zukommt. Auf der anderen Seite kann jedoch ein zunehmend härterer Wettbewerb seitens Drittländer beobachtet werden, der besonders von den so genannten Billigflaggen ausgeht. Auch die wachsende Abneigung von jungen Leuten, eine Arbeit in diesem zweifelsohne schwierigen Wirtschaftsbereich aufzunehmen, wird deutlich. Insgesamt ist die gegenwärtige Lage des Seeverkehrsmarktes in der EU nicht schlecht, aber die Aussichten stimmen uns nicht gerade optimistisch. Für mich persönlich sind jedoch Maßnahmen eine Priorität, die die Binnenschifffahrt stützen und optimale Verbindungen zwischen der Güterbeförderung auf See und der Binnenschifffahrt sicherstellen. Als Vertreterin der Region des oberen Flussbeckens der Odra kann ich beobachten, wie wenig

das Potenzial von Flusshäfen in dieser Region insbesondere als Verkehrsrouten, die die inländischen Regionen der Tschechischen Republik, Polens und Deutschlands mit dem Seehafen in Stettin verbindet, genutzt wird. Auch dieser Aspekt sollte im Kontext des EU-Seeverkehrs berücksichtigt werden, sodass Maßnahmen, die als Bestandteil der erörterten Politik getroffen werden, zur Entwicklung der Gemeinschaft insgesamt und nicht nur der Küstengebiete beitragen.

Vilja Savisaar (ALDE), schriftlich. – (ET) Herr Präsident, Herr van Dalen, meine Damen und Herren, 41% der Weltflotte ist in den Händen Europas. Leider jedoch unterstützen einige Länder ihre Flotten und Reeder mehr als die Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder legen ihnen weniger strenge Auflagen zur Sicherheit und Umweltverträglichkeit der Schiffe auf.

Europa muss seinen Seeleuten verbesserte Arbeitsbedingungen, die Sicherheit ihrer Schiffe und eine Verbesserung der Umweltsituation der Meere garantieren. Bei der diesbezüglichen Umsetzung sollten wir von den Mitgliedstaaten einfordern oder sie vielleicht dazu ermutigen, den staatlichen Seeverkehrssektor zu stützen oder zu gewährleisten, dass Schiffe, die in den Registern dieses Staates auftauchen, dem ratifizierten Abkommen und auch internationalen Auflagen entsprechen. Obwohl der Seeverkehr umweltfreundlicher ist als der Straßen- oder Luftverkehr, ist es in diesem Bereich weiterhin möglich, die Umweltbelastung zu verringern.

Mit der Vorlage dieses Änderungsvorschlags hoffe ich darauf, dass er Dockarbeiten in Zukunft effektiver und weniger umweltverschmutzend gestaltet, was definitiv auch durch papierfreie Verfahren sowie der verbreiteten Nutzung von intelligenten Verkehrssystemen vereinfacht wird. Gleichzeitig besteht das Hauptziel von intelligenten Verkehrssystemen nicht in einer Verringerung der Schadstoffbelastung, sondern in einer Effizienzsteigerung und der Gewährleistung von verbessertem Wettbewerb.

Der Sicherheit im Seeverkehrssektor ist sehr wichtig. Wir müssen alles tun, um die Sicherheit unserer Seeleute, Passagiere, Schiffe und Güter zu gewährleisten, wobei wir jedoch dieses Problem nicht mit geschlossenen Augen lösen können. Wir müssen uns ein umfassenderes Bild von der Situation machen und eine Lösung zu den bestehenden Problemlagen auf diesem Gebiet finden.

Aus der Vogelperspektive würde ich sagen, dass die meeresbezogene Wirtschaftstätigkeit ein sehr wichtiger Bestandteil der Wirtschaft und des Alltags vieler Europäer ist. Wir müssen daher alles tun, um die Wettbewerbsfähigkeit und die Nachhaltigkeit dieses Sektors abzusichern, ohne dabei die umweltpolitischen und menschlichen Faktoren außer Acht zu lassen.

21. Europeana – die nächsten Schritte (kurze Darstellung)

Präsident. - Als nächster Punkt folgt eine kurze Darstellung des Berichts von Helga Trüpel, im Namen des Ausschusses für Kultur und Bildung, zur Europeana – die nächsten Schritte (KOM(2009)0440 – 2009/2158(INI)) (A7-0028/2010).

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

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

Es ist besonders wichtig, dass wir begreifen, dass es eine öffentliche Kultureinrichtung ist, und damit soll es aus wohlverstandenen Gründen eine gute Konkurrenz zu *booksettlement* von Google sein, denn wir möchten das europäische Erbe nicht einfach einem Monopolisten anvertrauen, sondern wir wollen im bestverstandenen europäischen Sinne ein öffentliches Angebot für unser europäisches Kulturerbe haben. Wir möchten auch

öffentlichen Einfluss bewahren, weil das bedeutet, dass die Bürgerinnen und Bürger Europas dann auch wirklich politischen Einfluss nehmen können.

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

Was ich politisch erreichen möchte, ist also einerseits eine schnelle und effektive Digitalisierung bei gleichzeitiger Wahrung der Urheberrechte, weil wir nur so die kulturelle Vielfalt der Europäischen Union aufrechterhalten können. Also brauchen wir konsensuelle Lösungen für die Waisenwerke und eine sehr genaue Erforschung, wer die Rechteinhaber sind. Politisch ist für mich ganz zentral, wenn wir jetzt die Nach-Lissabon-Strategie, die Strategie EU2020 diskutieren, wenn es um die Modernisierung unserer Wirtschaft geht, um die Entwicklung der digitalen Gesellschaft, um die Wissensgesellschaft und um kulturelle Vielfalt, dass aus diesem Programm EU2020 auch Europeana mitfinanziert werden muss, natürlich unter Einbeziehung der Mitgliedstaaten. Es muss ein gemeinsames europäisches Projekt sein. Deswegen brauchen wir auch eine Kampagne „join Europeana“, um hoffentlich noch private Financiers zu finden. Wir müssen aber auch deutlich machen, dass wir natürlich bei unseren Bürgerinnen und Bürgern und vor allem bei den jungen Menschen dafür werben müssen, dass es dieses Angebot gibt. Viele wissen das noch gar nicht. Diese große Aufgabe haben wir jetzt gemeinsam vor uns.

Piotr Borys (PPE). – (PL) Herr Präsident, Europeana ist ein Vorhaben von entscheidender Bedeutung, im Rahmen dessen das Kulturerbe Europas weltweit zugänglich gemacht werden kann. Wie allseits bekannt ist, handelt es sich hierbei nicht nur um eine Bibliothek, sondern auch um ein virtuelles Museum und Archiv. Ich wünsche mir, dass jeder von uns in diesem Plenarsaal sagen kann, dass die Werke der größten nationalen Künstler wie in meinem Fall Chopin, Marie Curie geborene Skłodowska oder Slowacki, im Internet zugänglich sind. Hierzu möchte ich drei Schlüsselfaktoren nennen. Erstens können wir im Fall von Europeana keine Qualitätsminderung in Kauf nehmen. Wir sollten während des Projekts auf dieses Anliegen Acht geben. Zum Zweiten muss eine Lösung hinsichtlich des Urheberrechts im Fall von verwaisten und vergriffenen Werken gefunden werden. Drittens möchte ich Frau Kroes dringend ersuchen, die Digitalisierung in den Mitgliedstaaten beschleunigt voranzutreiben, wenn wir zukünftig auf dieses wichtige Vorzeigeprojekt stolz sein wollen.

Ich möchte Helga Trüpel für den ausgezeichneten Bericht danken.

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Als Berichterstatter der Stellungnahme des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie zum Bericht „Europeana - die nächsten Schritte“ begrüße ich die Fertigstellung des Berichts und ich hoffe, dass die im Bericht enthaltenen Empfehlungen von der Kommission angenommen werden. Während der bisherigen Aussprachen zu diesem Thema wurden eine ganze Reihe von Sachverhalten erörtert, wie beispielsweise die IT-Struktur, die Verwaltung der Website von Europeana, der freie Zugang zu Bibliotheksinformationen, die Erfordernis, das Digitalisierungsverfahren zu vereinheitlichen, und das Problem der Berichterstattung der Medien über die Website. Einige dieser Themen werden im Bericht angesprochen, was mich darauf hoffen lässt, dass wir einen umfassenden Bericht erstellen konnten.

Ich hoffe jedoch, dass diese Aussprache auch in Zukunft zu bestimmten Aspekten fortgesetzt wird, wie beispielsweise die Verwaltung der Website, die Finanzierungsmethoden und vor allem die Organisation der Website in Form einer einzigen Datenbank und nicht eines Portals. Ich hoffe, dass die vom Europäischen Parlament bestimmten Empfehlungen zusammen mit den oben genannten Überlegungen der Kommission zu diesen Fragestellungen das Projekt auf Erfolgskurs bringen werden. Europeana kann zu einem erfolgreichen Projekt für die Europäische Union werden, sofern die Website auf den Werten und Idealen der EU aufbaut und den Schwerpunkt für europäische kulturelle Informationen liefert.

Hannu Takkula (ALDE). – (FI) Herr Präsident, zunächst einmal möchte ich Helga Trüpel für diesen ausgezeichneten Bericht danken. Seit fünf Jahren kenne ich sie nun sehr gut aus dem Ausschuss, und ich weiß, dass sie alles, was sie anfängt, mit großer Sorgfalt und Professionalität ausführt; der Bericht ist ein guter Hinweis dafür.

Dies ist eine weitere Art von Projekt, das wir in Europa brauchen, denn die Europäische Union wird als eine Wertegemeinschaft erachtet, ist aber auch eine sehr starke kulturelle Gemeinschaft. Unsere 27 verschiedenen Mitgliedstaaten weisen eine äußerst reiche und vielfältige Kultur auf.

Wenn wir in Zeiten, in denen Datenautobahnen zahlenmäßig zunehmen, den Menschen Informationen einfacher zugänglich machen können, dann lohnt es sich, in diesen europäischen Reichtum zu investieren und in diesem Zusammenhang nach Ressourcen zu suchen. Somit wird auch allen kleineren Ländern die Möglichkeit gegeben, ihre eigenen einzigartigen und besonderen Kulturen zu fördern. Sobald das Breitband durch die Bemühungen der Kommission und der Mitgliedstaaten flächendeckend installiert wird, wird das Prinzip der Gleichheit durch das Angebot an kulturellen Diensten, elektronischen Bibliotheken, Museen und Archiven realisiert werden.

Marek Henryk Migalski (ECR). – (PL) Meine Fraktion und ich persönlich sind nicht besonders für extensive Programme und Einrichtungen oder die Schaffung von Organisationseinheiten, die über das Erforderliche hinausgehen. Europeana ist jedoch nicht eine solche Einheit, sondern etwas sehr Wichtiges, vor allem auch, weil wir in Zeiten einer visuellen Kultur und nicht etwa in einer Kultur des geschriebenen Wortes leben. Wie uns Neil Postman in seinem fantastischen Buch *Wir amüsieren uns zu Tode* aufzeigt, bedeutet dies, dass die visuelle Kultur die öffentliche Debatte entwertet und uns zu ärmeren Bürgerinnen und Bürgern macht. Dies bedeutet wiederum, dass durch ein Projekt, das die Gewohnheit des Lesens verbessern kann, die Möglichkeit gegeben ist, das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger zu steigern. Auf diesem Weg würde die Europäische Union dazu beitragen, die Bildung ihrer Bürgerinnen und Bürger und deren Funktionsweise qualitativ zu verbessern, was dazu führen würde, dass die Bürgerinnen und Bürger in den Mitgliedstaaten zu aktivieren, klügeren und somit besseren Mitbürgern würden.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Herr Präsident, meine Damen und Herren, wir erörtern eine Initiative, die sich als ein echter Schatz für die Union herausstellen kann, und ich möchte an diesem Punkt der Berichterstatteerin Helga Trüpel nochmals für diesen von ihr vorgelegten außerordentlich guten Bericht danken.

Wir sprechen von einer elektronischen kulturellen Hinterlegungsstelle der europäischen Staaten, die grundlegende kulturelle Informationen zugänglich machen wird, und ich möchte hier betonen, dass der Erfolg von Europeana von der Form abhängen wird, die wir ihr letztlich geben. Ich meine damit, dass wir aus Europeana keine Kopie der bereits bestehenden elektronischen Plattformen wie Google oder Wikipedia machen wollen.

Wir wünschen eine seriöse und verlässliche Quelle, die Informationen zur Verfügung stellt, die von wissenschaftlicher Bedeutung und Wert sind, eine Quelle, die den Schutz geistiger Urheberrechte und die Seriosität der Inhalte sicherstellt. Meiner Ansicht nach wird dies durch die eingebrachten Änderungsanträge und die Debatte gewährleistet, die wir zu diesem Thema im Ausschuss für Kultur und Bildung geführt haben. Letztlich kann sie jedoch natürlich nicht das Interesse seitens der Mitgliedstaaten sicherstellen, dieses Hilfsmittel zur Förderung ihrer Kultur zu nutzen.

Wir müssen in diesem Punkt alle unsere Rolle ausweiten und unseren nationalen Regierungen und Bürgerinnen und Bürgern der Mitgliedstaaten die große Bedeutung des Projekts erklären, damit dieses Projekt eine Wirkung hat und wir es alle bestmöglichst auf mittelfristige Sicht nutzen können.

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

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

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

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

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Vor dem Hintergrund der Vorteile, die den Bürgerinnen und Bürgern der Europäischen Union durch den Zugang zu Europeana zuteil werden, denke ich, dass bestehende digitalisierte Inhalte in allen Amtssprachen der Europäischen Union abrufbar sein müssen. Zudem ist es meiner Ansicht nach von äußerster Wichtigkeit, den digitalisierten Inhalt von Europeana Menschen mit Behinderungen zugänglich zu machen. Zu diesem Zweck ist nicht nur ein passendes Format notwendig, sondern auch ein ihren Bedürfnissen entsprechender Zugang.

Wir empfehlen, dass die Europäische Kommission die Anbieter digitaler Inhalte auffordert, die Sicherheit der mit Europeana verbundenen Websites zu zertifizieren. Zu guter Letzt halte ich es für wichtig, ein nachhaltiges System in Bezug auf Finanzierung und Entwicklung des Europeana-Projekts zu schaffen. Frau Kommissarin, bitte erläutern Sie uns in wenigen Worten die Überprüfung der Richtlinie zur Harmonisierung bestimmter Aspekte des Urheberrechts und der verwandten Schutzrechte in der Informationsgesellschaft.

Neelie Kroes, Vizepräsidentin der Kommission. – Herr Präsident, sehr verehrte Abgeordnete, und natürlich besonders Frau Trüpel, wir sind von Ihrem Bericht völlig fasziniert und begrüßen ihn. Ich denke nämlich, dass „Europeana - die nächsten Schritte“ lediglich den Beginn eines Abenteuers einläutet, das mit vielen Herausforderungen verbunden ist. Zudem weist es nebenbei auf die sehr starke politische Unterstützung hin, die für die weitere Entwicklung von Europeana als einem gemeinsamen Zugangspunkt für das reichhaltige und vielfältige kulturelle Erbe Europas im digitalen Zeitalter besteht.

Ich möchte daher der Berichterstatterin Helga Trüpel für ihre Arbeit danken und sie zudem zum Branding beglückwünschen, da das Branding selbst bereits einzigartig ist: „Europeana“ – Erklärungen, worum es geht, sind nicht erforderlich.

Die Kommission kann auch den alternativen Entschließungsantrag unterstützen, der, wie mir mitgeteilt wurde, die Zustimmung der Hauptfraktionen im Parlament hat.

Es handelt sich hierbei um ein ehrgeiziges Projekt und nochmals, ich wiederhole, dies ist erst der Anfang. Das Projekt zielt darauf ab, digitalisierte Bücher, Zeitungen, Karten, Museumsobjekte, audiovisuelles Material und Tonarchive aus ganz Europa über das Internet bereitzustellen. Für die Sicherstellung eines Zugangs zu Kultur ist dies im digitalen Zeitalter von wesentlicher Bedeutung. Es ist nicht nur das, was Henryk Migalski sagte, nämlich uns zu besseren Bürgerinnen und Bürgern zu machen. Na gut, wir wollen abwarten und werden es herausfinden. Jedenfalls wird das Projekt die Möglichkeit zu mehr Glück geben, denn Kultur bedeutet in den meisten Fällen, das Glück sozusagen zu genießen.

Im Bericht des Parlaments wird zu Recht betont, dass es auch eine wirtschaftliche Komponente gibt. Die Digitalisierung und der Online-Zugang unseres Kulturerbes wird verschiedenen Tätigkeitsbereichen zugute kommen; denken Sie nur an Bildung, Forschung, Tourismus und die Medien.

Die Europeana-Website ist das Ergebnis einer beispiellosen Zusammenarbeit zwischen europäischen Bibliotheken, Archiven und Museen. Gegenwärtig sind über Europeana, wie Frau Trüpel zu Recht erwähnte, 7 Millionen digitalisierter Objekte direkt zugänglich. Nochmals: Dies ist erst der Anfang, und wir wollen gemeinsam das Projekt vorantreiben. Es kann und muss noch mehr getan werden. Der Bericht des Parlaments hebt die verschiedenen Bereiche von Europeana und die damit verbundenen Strategien hervor, die in den kommenden Jahren verbessert werden müssen.

Die Ausgestaltung der Website hängt in erster Linie von den Beiträgen der Mitgliedstaaten ab, die ihre Bemühungen weiter verstärken müssen, um ihr Kulturerbe zu digitalisieren und alle digitalisierten Objekte über Europeana bereitzustellen. Ich begrüße, dass sich das Parlament der Kommission hinsichtlich ihrer Forderung an die Mitgliedstaaten anschließt, auf diese Weise schnelle Fortschritte zu erzielen. Je eher desto besser.

Das Parlament bekräftigt, dass Europeana nicht nur gemeinfreie Werke bereitstellen, sondern auch Material miteinbeziehen sollte, das noch urheberrechtlich geschützt ist. Es besteht in der Tat ein dringender Bedarf daran – und dies ist meine Antwort auf die Frage von Silvia-Adriana Țicău –, praktikable Lösungsansätze zu finden, um vergriffene Werke ins Internet zu stellen und mit verwaisten Werken umzugehen (Werke, deren Rechteinhaber nicht ermittelt werden können). Ein Scheitern birgt das Risiko, dass Europa innerhalb nur weniger Jahre insbesondere im Vergleich zur USA ins Hintertreffen gerät.

Die Kommission führt zurzeit eine Folgenabschätzung über eine mögliche rechtliche Lösung für verwaiste Werke auf europäischer Ebene durch, und wir diskutieren über mögliche Schritte. Wenn Sie mir jedoch erlauben, möchte ich darauf zurückkommen, sobald wir die Digitale Agenda besprechen, denn es handelt sich dabei um eines der Themen, mit denen wir uns befassen müssen.

Eine verbesserte Version von Europeana wird Ende dieses Jahres auf den Weg gebracht, und es wird erwartet, dass bis dahin über 10 Millionen digitalisierter Objekte zugänglich sind. Die Website wird sich in den nachfolgenden Jahren weiterentwickeln. Das Parlament weist zu Recht daraufhin, dass es für den Erfolg von Europeana unbedingt erforderlich ist, den Bekanntheitsgrad der Website unter Kultureinrichtungen, die ihren digitalisierten Inhalt beisteuern könnten, und unter dem breiten Publikum zu steigern. Besonders jungen Menschen, die, wie Sie zu Recht sagen, ein äußerst wichtiger Bestandteil unserer Bevölkerung sind, sollte besondere Aufmerksamkeit zukommen. Sie könnten über die Schulen angesprochen werden.

Die Kommission verpflichtet sich, die Bemühungen zur Entwicklung von Europeana und den damit verbundenen Strategien fortzusetzen, die ein wesentlicher Tätigkeitsbereich in der Europäischen Digitalen Agenda darstellen wird. In jedem Fall ist sie den Einsatz wert.

Der Präsident.- Die Aussprache wird geschlossen.

Die Abstimmung wird in zwei Wochen bei der nächsten Plenartagung in Brüssel stattfinden.

Schriftliche Erklärungen (Artikel 149)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), schriftlich. – (PL) Die Europäische Digitale Bibliothek Europeana steht heute vor vielen Herausforderungen. Diese paneuropäische Unternehmung ist weit davon entfernt, ein sicherer Erfolg zu sein. Zunächst einmal, weil Europeana bisher hauptsächlich Werke enthält, die lediglich von einigen der aktivsten Ländern bereitgestellt wurden. Zweitens handelt es sich hierbei nicht um zeitgenössische Werke, die größeres Interesse wecken könnten, sondern um ältere, gemeinfreie Werke. Ich möchte insbesondere auf einen Aspekt des Europeana-Projekts aufmerksam machen, der für meine Begriffe von entscheidender Bedeutung für dessen Erfolg ist: die Finanzierung. Das Verfahren, digitale Sammlungen zu vergrößern, ist sehr kostspielig und wird noch viele Jahre in Anspruch nehmen. Als Teil eines von der Europäischen Kommission und dem Mitgliedstaaten teilfinanzierten Projekts, das auch durch private Sponsoren finanziert wird, sind die finanziellen Mittel für Europeana indes lediglich bis 2013 sichergestellt. Es ist äußerst wichtig, dass zuverlässige Finanzquellen als Bestandteil der neuen finanziellen Vorausschau für den Zeitraum 2014 - 2020 sichergestellt werden. Europäische Fonds, die in Form von Zuschüssen an einzelne Kultureinrichtungen in Mitgliedstaaten ausgegeben werden, sollten diese zu mehr Effektivität bei der Digitalisierung von Sammlungen anhalten. Derweilen sollten zwingende Digitalisierungsziele vorgegeben werden, die die Mitgliedstaaten in einem festgelegten Zeitrahmen erfüllen müssten. Nur eine konsequente Umsetzung eines „Zuckerbrot-und-Peitsche-Ansatzes“ kann gewährleisten, dass Europeana zu einem attraktiven Webportal von großem Interesse für Leser und Forscher wird, und nicht etwa eine digitale Dachkammer, die als sentimentaler Aufbewahrungsort für alten Krempel dient.

Iosif Matula (PPE), schriftlich. – (RO) Wir wollen Europeana zu einem brandaktuellen Projekt machen, das europäischen kulturellen Wertvorstellungen verschrieben ist und nicht etwa eine Alternative zum Projekt zur Buchdigitalisierung von Google darstellt. Europeana, das in einem eine Bibliothek, ein Museum und ein digitales Archiv darstellt, muss ein gemeinsames europäisches Erbe fördern, eine glaubwürdige Informationsquelle bieten und den Mitgliedstaaten die Möglichkeit geben, Inhalte auf formelle und strukturierte Art hinzuzufügen.

Europeana darf nicht zu einem Webportal wie Wikipedia werden, dem jeder Texte hinzufügen kann, ohne dass diese zuvor geprüft wurden. Diese Art des Vorgehens verursacht offensichtlich zahlreiche Fehler in den dort veröffentlichten Inhalten. Wir könnten in dieser Hinsicht einen besonderen Abschnitt auf der Website einrichten, der vor allem für Diskussionen unter Nutzern vorgesehen ist, ohne jedoch den Nutzern die Möglichkeit einzuräumen, den auf der Website eingestellten kulturellen Inhalt verändern zu können.

Für uns ist es wichtig, den Schwerpunkt auf die grafische Präsentation der Europeana-Website zu legen, ihr Profil zu verbessern und die Website zu einer Zeit zugänglich zu machen, in der das aktuelle Design nicht sehr nutzerfreundlich ist, da dies zu einem Verlust des Interesses in der Bevölkerung führen könnte. Basierend auf den angeführten Erwägungen unterstütze ich den Entschließungsantrag, der von der Fraktion der Europäischen Volkspartei (Christdemokraten) als eine Alternative zu der im Bericht vorgebrachten aktuellen Option eingebracht wurde, sodass wir zur Einrichtung eines nützlichen Portals beitragen können, das in Bezug auf die Informationen, die die Allgemeinheit hier finden wird, maßgeblich ist.

Emil Stoyanov (PPE), schriftlich. – (BG) Meine Damen und Herren, als Politiker und Bürgerinnen und Bürger gehört es heute zu unseren wesentlichen Pflichten, unser europäisches Kulturerbe für die kommenden Generationen zu erhalten. Europeana ist eines der führenden Projekte in diesem Bereich, das dazu beiträgt, die Digitalisierungsverfahren für das Kulturerbe in jedem einzelnen Mitgliedstaat zu beschleunigen. Es sind

jedoch weiterhin kulturelle und rechtliche Probleme zu lösen, die mit der Massendigitalisierung von Büchern, einschließlich der Bücherbestände der europäischen Bibliotheken, zusammenhängen. Das Urheberrecht und die in den Mitgliedstaaten geltenden Rechtsvorschriften stellen eine der größten Herausforderungen für Europeana dar. Der Wettbewerb mit Google rückt zudem zahlreiche Fragen in den Blickpunkt, auf die eine Antwort gefunden werden muss. Es müssen in dieser Hinsicht etwaige mögliche Ressourcen zur Unterstützung staatlicher Bibliotheken, Museen und Archiven aufgetan werden, damit das Europeana-Projekt eindeutig die Fülle und die Vielfalt des europäischen Kulturerbes widerspiegeln kann. Während der Debatten im Ausschuss für Kultur und Bildung habe ich vorgeschlagen, dass das Europäische Parlament über bestimmte Kontrollrechte in Bezug auf das Projekt verfügen sollte. Mir wird jedoch deutlich, dass dies aufgrund der aktuell geltenden Regeln nicht möglich ist. Nichtsdestotrotz wünsche ich mir für das Europäische Parlament als einzigem EU-Organ, dessen Abgeordnete direkt gewählt werden, dass es eines Tages in der Lage sein wird, die Kontrolle über europäische Initiativen ausüben zu können. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

22. Evaluierung und Prüfung des Aktionsplans für Tierschutz 2006-2010 (kurze Darstellung)

Der Präsident. - Der nächste Punkt betrifft den Bericht von Marit Paulsen, im Namen des Ausschusses für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung, über die Bewertung und Beurteilung des Aktionsplans für Tierschutz 2006-2010 (A7-0053/2010).

Marit Paulsen, Berichterstatterin. – (SV) Herr Präsident, das Wohlbefinden von Tieren ist in der Tat für die meisten Bürgerinnen und Bürger in Europa von Bedeutung. Der Tierschutz geht nicht nur Tiere an. Er bezieht sich auch auf unsere eigene Identität, was wir unserer Ansicht nach darstellen und wofür Europa steht, was wir für die Kennzeichen von Zivilisation halten. Beim Tierschutz geht es um Achtung und wie wir unsere Mitfahrer auf unserer Reise durchs Leben behandeln.

Nach meiner Beurteilung, der der Ausschuss für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung zustimmt, wurde der vom Parlament im Jahr 2006 angenommene Fünf-Jahres-Plan – dessen Berichterstatterin Elisabeth Jeggle war – zum überwiegenden Teil recht angemessen umgesetzt. Ein sehr wichtiges Puzzleteil fehlt jedoch, nämlich die Übereinstimmung. Bei meinem Entwurf des nächsten Fünf-Jahres-Plans – von dem sowohl ich selbst, als auch der Ausschuss hoffen, dass er in diesem Jahr erstellt wird – habe ich folglich den Schwerpunkt auf eine Straffung der einheitlichen Anwendung in Bezug auf die bestehenden Rechtsvorschriften gelegt.

Gegenwärtig bezieht sich dies insbesondere auf die Richtlinie zur Schweinehaltung, dem Wohlbefinden der Tiere und dem damit verbundenen Management. Zudem betrifft es das wiederkehrende Problem des Ferntransports von Tieren, der sich zuweilen unter entsetzlichen Bedingungen vollzieht. Mit anderen Worten geht es um eine Übereinstimmung mit und der Kontrolle von den Gesetzen, Richtlinien und Verordnungen, die bereits verabschiedet wurden, sowie den darin enthaltenen Sanktionen.

Darüber hinaus wünsche ich mir einen in bestimmten Teilen neuen und insbesondere ganzheitlichen Ansatz. Ich wünsche mir ein allgemeines Tierschutzgesetz, das für Europa, die EU und den Binnenmarkt einen grundlegenden Standard vorgibt, der festgelegte Mindestanforderungen enthält.

Dies ist aus zwei Gründen wichtig. Zum einen aufgrund des Wettbewerbs innerhalb der Union im Binnenmarkt, d. h. es darf für ein Land nicht möglich sein, aus der Vernachlässigung von Tieren einen Wettbewerbsvorteil zu ziehen. Der zweite und vielleicht wichtigste Grund ist, dass wir den europäischen Landwirten und Herstellern viel abverlangen. Sie müssen daher vor einem unlauterem Wettbewerb mit Drittländern geschützt werden. Es wäre unangemessen, solch große Anforderungen an sie zu stellen, wenn wir nicht zu einer Gewährleistung des fairen Handels bereit sind. Darüber hinaus – und hierbei kann es sich um ein weniger beliebtes Thema handeln – müssen wir auf die eine oder andere Art für das Wohlbefinden der Tiere aufkommen. Ob dies nun beim Verkauf oder über Steuern geschieht, sollte an anderer Stelle erörtert werden. Zudem muss ein ständiges und gut organisiertes Netzwerk aufgebaut werden, und ich bitte Sie, meinen Worten Gehör zu schenken: Es soll sich dabei nicht um eine neue Behörde, sondern vielmehr um koordinierende Funktionen für die sehr guten wissenschaftlichen Einrichtungen handeln, über die wir in Europa bereits verfügen.

Zu guter Letzt müssen wir den Einsatz von Antibiotika in der Tierhaltung in den Griff bekommen. Ich möchte hier nicht das Risiko von Antibiotika-Rückständen in Nahrungsmitteln ansprechen, sondern vielmehr die Resistenz gegen Antibiotika – insbesondere bei Zoonoseerregern –, die eine erhebliche Bedrohung der öffentlichen Gesundheit darstellt.

Chris Davies (ALDE). – Herr Präsident, ich möchte auf ein Gesetz hinweisen, dass dem Kommissar, der fünf Jahre lang das Amt des Kommissars für Energie inne hatte, sehr gut bekannt sein wird. Es handelt sich dabei um die Richtlinie für Legehennen, die einfordert, dass die Tierschutzstandards für die Käfige, in denen Legehennen gehalten werden, bis zum Ende nächsten Jahres weiter angehoben werden.

Ich dachte, dass die Kosten dabei in die Tausende gehen würden. In vielen Handelszentren belaufen sich die Kosten in der Tat auf Millionen Euro, da hiervon industrielle Großgeräte betroffen sind. Viele Länder haben der Richtlinie entsprochen. Viele Landwirte haben Gelder investiert, um sicherzustellen, dass Tierschutzstandards dem erforderlichen Maß entsprechen. Ich glaube jedoch nicht, dass wir in der gesamten Europäischen Union bis Ende nächsten Jahres eine einheitliche Anwendung durchsetzen können.

Ich möchte gerne erfahren, was die Kommission zu tun gedenkt und welche Maßnahmen sie ergreifen wird, um den Versuch einer einheitlichen Anwendung durchzusetzen.

Die Berichterstatterin hat ein Verbot des Handels mit Eiern gefordert, die der Gesetzgebung nicht entsprechen. Ich bin mir nicht sicher, ob dies durchsetzbar ist. Ich möchte jedoch wissen, ob die Kommission proaktiv versucht sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten und ihre Landwirte diesen angehobenen Tierschutzstandards entsprechen und dass für alle gleiche Wettbewerbsbedingungen gelten.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Herr Präsident, Frau Paulsen, vielen Dank für Ihren Bericht. Ich möchte meine Anerkennung für die Arbeit ausdrücken, die von den verschiedenen Schattenberichterstattern und insbesondere von der Berichterstatterin meiner Fraktion, Elisabeth Jeggle, als Teil der Vorbereitung für diesen Vorgang geleistet wurde.

Dieses Thema wird in den verschiedenen europäischen Ländern unterschiedlich aufgenommen. Nicht alle Hersteller oder Verbraucher nehmen dieses Thema gleich auf. Trotzdem wird mithilfe der europäischen Rechtsvorschriften allmählich eine sehr strenge Norm geschaffen, die meiner Ansicht nach in internationalen Verhandlungen und insbesondere bei der Prüfung von Produktimporten besser genutzt werden sollte.

Wie jedoch bereits angeführt wurde, stellen diese Regeln einen Kostenpunkt dar, und wir müssen jeden Tag mitansehen, wie die Kosten für Landwirte und sonstige Betriebe steigen, während genau zum gleichen Zeitpunkt bei der Rentabilität der Landwirtschaft große Einbußen verzeichnet werden. Dies ist daher eine eindeutige Rechtfertigung für die gemeinsame Agrarpolitik. Wird jährlich 100 EUR pro Kopf dazu verwandt, um die gemeinsame Agrarpolitik zu finanzieren, ist der Tierschutz ein guter Grund dafür, warum diese Finanzierung benötigt wird.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Ich möchte Frau Paulsen beglückwünschen für diesen Bericht, der Lösungsansätze zum Tierschutz und den Problemen vorschlägt, die dieses Thema in den europäischen Strategien aufwirft. Wie allgemein bekannt ist, schließt die Tiergesundheit das Wohlbefinden und einen bestimmten biologischen Mindestkomfort mit ein. Fehlen diese Komponenten, ist es für Tiere nicht möglich, ihre Vitalität sowie ihr natürliches Verhalten, das von den in ihrem Lebensraum eintretenden Veränderungen abhängt, voll zu entfalten.

Aus diesem Grund muss meiner Ansicht nach die Verbesserung und der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Agrarsektors auf der Ebene der Europäischen Union festgehalten werden, indem die geltenden Vorschriften zum Wohlbefinden der Tiere, die zudem den Anforderungen für ihren Schutz entsprechen müssen, vorangetrieben und überwacht werden. Dies bedeutet, dass die Mitgliedstaaten eine Überprüfung ihrer Technologien für Viehhaltung und ein Ersatz alter Technologien durch andere moderne Hochleistungstechnologien in Erwägung ziehen müssen, die die physiologischen Bedürfnisse von Tieren berücksichtigen und ermöglichen, dass ihr produktives biologisches Potenzial unter idealen Bedingungen, die sich auch aus stark verbesserter Nahrungssicherheit ergeben, genutzt wird. Dies sieht natürlich sowohl eine für diesen Bereich angemessene Mittelzuweisung und eine effiziente Nutzung der in diesem Rahmen gebotenen Fördermöglichkeiten vor, sodass Mitgliedstaaten in moderne, innovative Lösungen investieren können, die dem Wohlbefinden von Tieren dienen.

Bei der Suche nach optimalen Lösungen kann meiner Ansicht nach der Einbeziehung gewöhnlicher Bürgerinnen und Bürger und der Zivilgesellschaft eine wichtige Rolle zukommen, um die auf die Situation in den einzelnen Mitgliedstaaten abgestimmten Programme auszuarbeiten und umzusetzen.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Herr Präsident, das Wohlbefinden von Tieren ist auch ein Maßstab dafür, wie zivilisiert unsere europäische Gesellschaft ist. Die Europäische Union muss sicherstellen, dass die

Rechtsvorschriften aktuell sind und die Aufsicht wirksam ausgeübt wird. Gegenwärtig weisen beide Bereiche Mängel auf.

Es wurde hier die Frage nach dem Transport von Tieren aufgeworfen. Wir haben einige grausame und harte Filme im Fernsehen gesehen, und wir erwarten von der Kommission in dieser Angelegenheit sowie auch hinsichtlich aller anderen mit dem Wohlbefinden von Tieren verbundenen Bereiche rasches Handeln, sodass wir sicher von einem anständigen Umgang mit Tieren ausgehen können.

Andris Piebalgs, Mitglied der Kommission. – Herr Präsident, ich möchte dem Parlament und insbesondere Frau Paulsen für den Initiativbericht zum EU-Aktionsplan für das Wohlbefinden von Tieren danken. Der Bericht zeigt nicht nur auf, was angenommen wurde, sondern enthält zudem wichtige und nützliche Ideen hinsichtlich einer zukünftigen Strategie zum Tierschutz.

Der 2006 angenommene Aktionsplan war im Wesentlichen ein Erfolg. Er hat separate EU-Initiativen zu einer einheitlichen Vision zum Tierschutz verbunden, und seine Umsetzung war weitgehend zufriedenstellend. Abgesehen davon teilt die Kommission die Ansicht, die während der „Catch-the-eye-Sitzung“ vertreten wurde, dass die Durchsetzung weiterhin ein ernstes Problem ist und dass eine Fortsetzung und Verstärkung von Anstrengungen erforderlich ist, um eine einwandfreie Umsetzung zu gewährleisten.

Auf die spezifische Frage von Chris Davies werden wir eine schriftliche Antwort erstellen; die Kommission legt den Schwerpunkt jedoch im Wesentlichen auf die Umsetzung. Die verabschiedeten Regeln sollten umgesetzt werden, wobei es nicht nur um Rechtsstaatlichkeit geht, sondern auch um einen fairen Wettbewerb.

Wir sind uns zudem einig darüber, dass der faire Wettbewerb zwischen der EU und Nicht-EU-Erzeugern gefördert werden muss. Das Wohlbefinden von Tieren ist zudem ein „nicht handelsbezogenes Anliegen“, das während der WTO-Verhandlungen verfochten und erläutert werden muss. In unserer künftigen Strategie muss dies deutlich hervorgehoben werden.

Ich nehme die Forderung nach einem neuen Aktionsplan für den Zeitraum 2011-2015 zur Kenntnis und freue mich, Ihnen mitteilen zu können, dass die Kommission die Arbeit in dieser Richtung bereits aufgenommen hat. Unser Ziel ist es, eine neue Strategie für den Tierschutz festzulegen, dessen ganzheitlicher Ansatz die Gesamtkosten der EU-Erzeuger und die Auswirkungen der Tierschutzmaßnahmen auf deren Wettbewerbsfähigkeit berücksichtigen wird.

Wie im Bericht erwähnt wird, weist der Artikel 13 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf die Erfordernis hin, dass alle Tierarten berücksichtigt werden müssen. Auch der Vorschlag eines allgemeinen europäischen Tierschutzgesetzes, das alle Tierarten mit einschließt, ist von großem Interesse. Ein solches allgemeines Gesetz könnte die Grundlage sowohl für künftige Initiativen und Rechtsvorschriften als auch für Informationen für Verbraucher, Bildung, Forschung und die Förderung höherer Standards bilden.

Darüber hinaus nehme ich zur Kenntnis und begrüße die Unterstützung, die der Einrichtung eines europäischen Netzes von Referenzzentren für den Tierschutz entgegengebracht wird. Dies würde die EU-Organe, Mitgliedstaaten und Interessengruppen bei ihren Maßnahmen zur Förderung von Tierschutzinitiativen unterstützen.

Ich bin mit Ihnen einer Meinung, dass bei der künftigen Strategie die Kosten und die Wettbewerbsfähigkeit sorgfältig geprüft werden müssen. Vor dem Hintergrund der generellen Tragfähigkeit unserer Vorschläge aus globaler Perspektive müssen wir die Vereinbarkeit unserer Strategien sicherstellen.

Im Bericht wurde zudem betont, dass der EU-Haushalt unseren Zielen entsprechen muss, insbesondere, indem im Bereich Tierschutz ausreichend Ressourcen für Forschung, neue Technologien und Techniken bereitgestellt werden. Zudem wurde im Bericht verstärkt darauf hingewiesen, dass genügend Mittel für eine einwandfreie Überwachung und Unterstützung der EU-Erzeuger erforderlich sind.

Wie ich bereits bekräftigte, begrüßt die Kommission all diese Ideen, die gemeinsam aufzeigen, welchen hohen Stellenwert der Tierschutz auf der EU-Agenda einnimmt. Die Kommission wird voraussichtlich 2011 eine neue EU-Strategie für den Tierschutz vorstellen.

Der Präsident. – Die Aussprache wird geschlossen. Die Abstimmung wird in zwei Wochen während der Plenartagung in Brüssel stattfinden.

Schriftliche Erklärungen (Artikel 149)

Véronique Mathieu (PPE), schriftlich. – (FR) Der Tierschutz ist ein wichtiges Thema. Wie im Bericht von Frau Paulsen empfohlen wird, müssen die europäischen Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet konsequent angewandt werden. Zudem müssen wir sicherstellen, dass die in der EU geltenden Tierschutzstandards wechselseitig auf Güter Anwendung finden, die ins europäische Hoheitsgebiet eingeführt werden. Unsere Landwirte und der europäische Landwirtschafts- und Ernährungssektor dürfen nämlich nicht zu einem Zeitpunkt benachteiligt werden, wenn ihnen durch die Erfüllung der EU-Auflagen zusätzliche Kosten entstehen. Tierschutzstandards müssen mit der europäischen Handelspolitik Hand in Hand gehen, sie dürfen unsere Arbeitsplätze und Jagdpraktiken zum Artenmanagement, die für das Gleichgewicht der Artenvielfalt äußerst wichtig sind, nicht gefährden. Darüber hinaus möchte ich meine Vorbehalte hinsichtlich der Einrichtung eines europäischen Netzes von Referenzzentren zum Schutz und Wohlbefinden von Tieren äußern. Als Berichterstatterin für die Entlastung 2008 der dezentralisierten Agenturen der EU bin ich mir sehr wohl des Problems von eingerichteten Agenturen bewusst, die leider keine umfassende Kohärenz aufweisen. Die interinstitutionelle Arbeitsgruppe für die Agenturen untersucht dieses Problem, das vor der Eröffnung der Einrichtung neuer Agenturen gelöst werden muss.

23. Landwirtschaft der EU und Klimawandel (kurze Darstellung)

Der Präsident. - Der nächste Punkt ist der Bericht von Stéphane Le Foll, im Namen des Ausschusses für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung, zum Thema EU-Agrarwirtschaft und Klimawandel (SEK(2009)0417 – 2009/21 57(INI)) (A7-0060/2010).

Stéphane Le Foll, Berichterstatter. – (FR) Herr Präsident, Herr Kommissar, der Bericht, den ich dem Parlament vorstelle, befasst sich damit, dass dem Agrarsektor beim Kampf gegen die Klimaerwärmung ein Platz und eine Rolle zukommt.

In dieser Woche hat uns die Natur diesmal in Form von Vulkanen daran erinnert, dass sie einen erheblichen Einfluss auf menschliche Aktivitäten und das Klima hat. Dies bedeutet jedoch, dass die Menschen und insbesondere Europa trotz allem die Verantwortung für das, was wir als globale Erwärmung bezeichnen, übernehmen müssen.

Mit meinem Bericht soll aufgezeigt werden, dass der Agrarsektor seine Kohlenstoffemissionen und den Verbrauch fossiler Brennstoffe weiter verringern und vor allem gleichzeitig einen sehr aktiven Beitrag zur Kohlenstoffspeicherung leisten kann, sodass weltweit ein niedrigerer Kohlenstoffausstoß erzielt und sichergestellt werden kann, dass mehr Kohlenstoff gespeichert und gebunden wird.

Der Bericht versucht aufzuzeigen, dass die Landwirtschaft beim Auftreten von Problemen von einem sektoralen Ansatz abweichen muss, der in der Einführung einer neuen Richtlinie zu u. a. Boden, Wasser und Pestiziden besteht, und vielmehr versuchen sollte, die Agrarfrage durch einen umfassenden und systematischen Ansatz anzugehen.

Innerhalb eines solchen Ansatzes müssen wir Möglichkeiten finden, um, wie ich zuvor erwähnte, sicherzustellen, dass der Agrarsektor nicht nur seinen Energieverbrauch reduziert, sondern sich zugleich aktiv an der Kohlenstoffspeicherung beteiligt. Diese Rolle bezieht sich insbesondere auf Photosynthese und Biomasse und speziell auf einen Bereich, der mir am Herzen liegt, nämlich dem Boden und der Speicherkapazität europäischer Böden hinsichtlich organischem Kohlenstoff.

Ich glaube, dass dieser von mir im Bericht erläuterte Ansatz, der hoffentlich bei der Abstimmung angenommen wird, die während der Plenartagung in Brüssel anberaumt ist, die Landwirtschaft in Europa dazu befähigen wird, in eine neue Phase der Nachhaltigkeit einzutreten und den Übergang umweltbewusster zu gestalten. Dies würde der europäischen Landwirtschaft einen Vorsprung gegenüber verschiedenen anderen Kontinenten und anderen Agrarsystemen einräumen. Ihre Auswirkungen wären sowohl in wirtschaftlicher als auch umwelttechnischer Hinsicht positiver, und sie hätte folglich einen positiveren Einfluss auf soziale Belange.

Der Bericht befasst sich daher mit dem spezifischen Thema der Landwirtschaft in Verbindung mit der Bekämpfung der Erderwärmung. Er enthält jedoch – jedenfalls hoffe ich das – ebenfalls die Forderung, andere Wege der Unterstützung insbesondere der Aussprache aufzutun, die zur künftigen Agrarpolitik nach 2013 stattfinden wird.

Ich wende mich an die Kommission. Wie bereits häufig zuvor, werde ich mich an die Agrarausschüsse wenden, und, sobald ich Gelegenheit dazu habe, werde ich zudem die verschiedenen Minister ansprechen. Meiner Ansicht nach müssen wir die Richtung ändern. Die GAP 2013 muss von Ehrgeiz geprägt sein. Sie

muss auf der Grundlage von Zielen gestaltet werden, die dazu beitragen, den Bürgerinnen und Bürgern zu vermitteln, warum wir eine gemeinsame Agrarpolitik brauchen.

Wir benötigen eine gemeinsame Agrarpolitik, weil die landwirtschaftliche Gemeinschaft Europas gleichzeitig die Ernährungssicherheit gewährleisten und den Weg zur Nachhaltigkeit einschlagen muss. Dies ist in jedem Fall die Richtung, die ich in meinem Bericht vorgebe und bei der mir hoffentlich eine große Mehrheit des Parlaments folgen wird.

Peter Jahr (PPE). - Herr Präsident! Vielen Dank an den Berichterstatter für seinen Bericht. Landwirtschaft ist derjenige Wirtschaftssektor, der bereits am meisten für den Schutz der Umwelt tut und auch noch tun kann. So ist es gelungen, den Ausstoß von Treibhausgasen in der Landwirtschaft bereits um 20 % zu reduzieren. Zudem entziehen landwirtschaftliche Böden und Pflanzen der Atmosphäre in großem Umfang CO₂. Die Landwirtschaft ist somit Teil der Lösung des Problems Klimawandel. Andererseits muss die Nahrungsmittelproduktion für 500 Millionen EU-Bürger Priorität haben, und dies bei möglichst effizientem Ressourceneinsatz und größtmöglichem Schutz der Umwelt und der Artenvielfalt.

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

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Herr Präsident, der Bericht von Stéphane Le Foll ist von äußerster Wichtigkeit, weil die europäische Lebensmittelproduktion und Landwirtschaft wichtige Themen darstellen.

Europa muss sich selbst versorgen können. Zur Prävention eines Klimawandels ist dies wichtig, weil kurze Transportwege und lokale Nahrungsprodukte das beste Mittel sind, um einen Klimawandel zu verhindern.

Die Landwirtschaft muss ökologisch nachhaltig sein, und hierbei liegt noch viel Arbeit vor uns. Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union können hierbei eine Vorreiterrolle spielen, und in dieser Hinsicht befinden sich Europa und die Mitgliedstaaten in einer guten Position, da wir in Forschung investieren können.

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

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

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Ein äußerst wichtiger Aspekt des Le Foll-Berichts besteht darin, dass wir ohne Landwirtschaft nicht einmal in der Lage wären, Maßnahmen gegen eine Erderwärmung zu ergreifen. Zugleich denke ich hierbei besonders an die Forstwirtschaft, die bis heute keine angemessene Förderung erhält. Ich stimme vollkommen zu, dass die Landwirtschaft in Zukunft grüner und umweltfreundlicher sein muss. Dies ist einerseits sehr wichtig. Andererseits werden durch die Landwirtschaft zahlreiche ökologische Produkte für die Allgemeinheit – Artenvielfalt, Schutz der ländlichen Umgebung, Wasserreinheit und sonstiges – produziert, die nicht ausreichend vom Markt und der gemeinsamen Agrarpolitik vergütet werden. Unsere gemeinsame Agrarpolitik muss daher ab 2013 einen Markt für ökologische öffentliche Güter schaffen, sodass Landwirte zusätzliche Dienste und Ausgleichszahlungen für die zusätzlichen Dienstleistungen, die sie bereitstellen, erhalten können.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Herr Präsident, dieser Initiativbericht befasst sich mit einem extrem wichtigen Bereich, weil der Rolle der Landwirtschaft in Zukunft eine größere Bedeutung zukommen wird. Der Bedarf an Lebensmitteln steigt in der ganzen Welt rasch an, während infolge des Klimawandels weltweit immer weniger Agrarflächen zur Verfügung stehen. Darüber hinaus stellen die Verbraucher immer höhere Qualitätsanforderungen an Nahrungsmittel.

Europa muss die eigene Ernährungssicherheit zuverlässig gewährleisten und sich gleichzeitig am Erhalt der Lebensmittelversorgung auf anderen Kontinenten beteiligen.

Investitionen in eine nachhaltige Forstwirtschaft und eine verbesserte Nutzung der Wälder müssen auch als ein wichtiger Bestandteil der EU-Klimapolitik erachtet werden. Daher war ich ein bisschen enttäuscht darüber, dass im Rahmen der EU 2020-Strategie nur ein unbedeutender Betrag in die Land- und Forstwirtschaft investiert wird. Schließlich spielen die Land- und Forstwirtschaft eine sehr entscheidende Rolle, um die Sicherheit von europäischen Lebensmitteln, eine effektivere Bioenergieerzeugung und die Existenzfähigkeit der ländlichen Gebiete zu gewährleisten.

Marit Paulsen (ALDE). – (SV) Herr Präsident, wenn ich mir erlauben darf, möchte ich dem Berichterstatter für diesen sehr erfrischenden neuen Ansatz danken. Ich bin persönlich davon überzeugt, dass die Land- und Forstwirtschaft die wichtigsten Faktoren unserer Bemühungen zur Verringerung von Kohlenstoffemissionen sind, insbesondere, wenn wir Kohlenstoff in Bäumen, Pflanzen und Wurzeln binden und im Boden speichern müssen. Dies erfordert nicht die Beherrschung neuer Technologien oder die Durchführung von Forschungsprojekten, da wir bereits über das Wissen und die erforderlichen Instrumente verfügen.

Ich habe gerade vom Tierschutz und dem Wohlbefinden der Tiere gesprochen und möchte hierzu eine radikale Frage stellen: Müssen wir nicht die gemeinsame Agrarpolitik selbst verändern? Wenn wir die Landwirte für all die von ihnen produzierten Leistungen vergüten würden, die für die gesamte Gesellschaft – wie es der Fall ist – lebensnotwendig sind, sollten wir die Menschen anstatt für ihre Besitztümer für das bezahlen, was sie leisten.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Zunächst möchte ich den Berichterstatter zu dem umfassenden Ansatz bei einem der gegenwärtig dringendsten Problemen beglückwünschen. Der Klimawandel stellt nicht nur für die Umwelt, sondern auch für die Wirtschaft und die Gesellschaft eine der größten Bedrohungen dar. Die Getreideernten unterliegen von Jahr zu Jahr Schwankungen, da sie durch extreme Umbrüche in den klimatischen Bedingungen stark beeinträchtigt werden. Dies hat implizite Auswirkungen auf sämtliche Wirtschaftsbereiche, aber die Landwirtschaft ist dem besonders stark ausgesetzt.

Vor diesem Hintergrund müssen im Rahmen der Strategien der Europäischen Kommission die Prävention und Minderung der negativen Auswirkungen auf die Landwirtschaft in der Europäischen Kommission Beachtung finden, indem in die am stärksten betroffenen Bereichen ein Aktionsplan implementiert wird. Ich beziehe mich hierbei auf die Anpassung von landwirtschaftlichen Tätigkeiten an die neuen Bedingungen: Aufforstung, Bewirtschaftung von Wasserressourcen aus der Landwirtschaft und umweltfreundliche Bearbeitung verunreinigter Böden.

Zu den weiteren Maßnahmen muss ein Plan für die Zukunft gehören, mit dem Ziel, die Ursachen des Klimawandels zu beseitigen, indem eine globale Wirtschaft auf Grundlage geringer Kohlenstoffemissionen in Verbindung mit der Verbesserung der Energiesicherheit gefördert wird. Die Europäische Union muss an ihrer Führungsrolle bei der Bekämpfung des Klimawandels festhalten, der nicht infolge der derzeitigen wirtschaftlichen Probleme vernachlässigt werden darf.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Herr Präsident, ich bin von dem umfassenden Ansatz dieses Berichts beeindruckt. Ich möchte jedoch eine einfache Frage stellen: Inwieweit ist die Landwirtschaft tiefgreifend für den Klimawandel verantwortlich, was ist ihr Einfluss, was sind ihre Auswirkungen darauf? Ich denke dabei sowohl an nutzbringende Effekte als auch an nachteilige Konsequenzen. Kann man davon ausgehen, dass die Position der Wissenschaft und unsere Forschungsergebnisse ausreichend starke Argumente liefern, um einen so hohen Ausgabenanstieg bei der Bekämpfung der Erderwärmung, die bisher noch nicht in allen Punkten bestimmt wurde, erwarten zu können? Schließlich ist es derzeit dringend erforderlich, die Auswirkungen der Wirtschaftskrise, der Arbeitslosigkeit und andere schwierig zu lösende Probleme, die sich aus der sozialökonomischen Lage in der Union ergeben, anzugehen.

Inwieweit werden im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik bereits die Auflagen zum Klimaschutz umgesetzt, und welche Instrumente können auf diesem Gebiet in Zukunft in der GAP angewandt werden?

Chris Davies (ALDE). – Herr Präsident, ich möchte lediglich auf meine Heimat hinweisen. Ich habe das Glück, am Rande des Saddleworth Moor zwischen den englischen Städten Manchester und Leeds zu wohnen. Dies ist der südliche Endteil eines Torfgebietes, das sich von England bis hinauf nach Schottland erstreckt.

Auf diesen in ganz Europa sehr seltenen Lebensraum hat sich die 250 Jahre dauernde industrielle Verschmutzung wie ein Kahlschlag ausgewirkt, sodass die Artenvielfalt in diesem Lebensraum zerstört wurde.

Hinzu kam die Überweidung, vielleicht durch Schafe, sowie durch Brände. Mit dem Austrocknen des Torflands werden natürlich für die Erderwärmung verantwortliche Gase freigesetzt. Ein hohes potenzielles Aufkommen an Treibhausgasen wurde in einem Gebiet freigesetzt, das eigentlich eine herrliche Gegend sein sollte.

Die Royal Society for the Protection of Birds, Europas größte Organisation zum Schutz von Wildvögeln, versucht nun, diesen Lebensraum wiederherzustellen und das Sphagnum Moos, das für das Torfland kennzeichnend war, erneut anzupflanzen. Bei den dazu erforderlichen finanziellen Mittel handelt es sich nicht um Millionenbeträge, sondern um Summen, die sich im Bereich der Zehntausenden oder vielleicht Hunderttausenden bewegen. Dieser kleine Mosaikstein kann einen Beitrag zur Wiederherstellung und Förderung der Artenvielfalt sowie zum Schutz dieses Lebensraum im Moor leisten, der sicherstellt, dass die Treibhausgase nicht freigesetzt werden. Wir müssen das unbedingt im Hinterkopf behalten, wenn wir die Reform zur gemeinsamen Agrarpolitik überarbeiten.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Die Landwirtschaft erzeugt einen beträchtlichen Anteil des Gesamtvolumens an Kohlendioxidemissionen. Wir weisen daher verstärkt auf die Erfordernis hin, die Energieeffizienz in diesem Bereich zu verbessern. Ich bitte die Kommission dringend darum, fortlaufend die Verbindung zwischen hohen Nahrungsmittelpreisen und steigenden Energiepreisen, insbesondere hinsichtlich der genutzten Brennstoffe, zu prüfen.

Ich möchte Sie daran erinnern, dass die Anreize zum nachhaltigen Anbau von Energiepflanzen nicht die Lebensmittelproduktion gefährden dürfen. Aus diesem Grund rufen wir die Kommission dazu auf, die Folgen einer erhöhten Produktion von Biokraftstoff in der Europäischen Union und in Drittländern hinsichtlich der veränderten Bodennutzung, Nahrungsmittelpreisen und des Zugangs zur Lebensmittelversorgung zu überwachen.

Wir fordern die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Forschung und Entwicklung zu fördern, um den Klimawandel zu verhindern und eine Anpassung daran zu ermöglichen. Ich beziehe mich hier insbesondere auf die Forschung zu der künftigen Generation an Biokraftstoffen.

Andris Piebalgs, Mitglied der Kommission. – Herr Präsident, ich möchte dem Berichtersteller Stéphane Le Foll für diesen sehr wichtigen Bericht zur Landwirtschaft und dem Klimawandel danken.

Die Bekämpfung des Klimawandels hat weltweit absolute Priorität. Die EU leistete einen erheblichen Beitrag, und auch der Agrarsektor leistet bereits seinen Beitrag daran. Wir verfolgen eine Politik, die Treibhausgasemissionen begrenzt. Zudem liefert die Landwirtschaft erneuerbare Energiequellen, indem der gesamte Kreislauf und alle Produkte aus der Landwirtschaft optimaler genutzt werden. Die EU-Agrarpolitik ist zusätzlich damit beschäftigt, die Funktion einer Kohlenstoffsänke für landwirtschaftlich genutzte Flächen zu optimieren.

Seit der Reform 1992 wurden erhebliche Fortschritte bei der Einbeziehung aller umweltbedingten Erwägungen in die gemeinsame Agrarpolitik erzielt. Die jüngste „gesonderte Überprüfung“ der Reform stellt einen weiteren Schritt in diese Richtung dar, wobei der Schwerpunkt insbesondere auf der Abmilderung und Anpassung an den Klimawandel liegt.

Das Rahmenwerk der derzeitigen gemeinsamen Agrarpolitik liefert einen ausgewogenen Ansatz zwischen verbindlichen Anforderungen, die durch Cross-Compliance verstärkt werden, das die Grenzen einiger landwirtschaftlicher Praktiken und positive Anreize für klimafreundliche Anbaumethoden festlegt, die durch ländliche Entwicklung bereitgestellt werden.

Die Kommission teilt uneingeschränkt die Auffassung, dass der Klimawandel nun weltweit angegangen werden muss und es wichtig ist, dass auch andere unserem Beispiel folgen. Wir müssen einerseits die EU-Landwirtschaft weiter dabei unterstützen, sich an der Eindämmung des Klimawandels zu beteiligen, indem sie ihre eigenen Treibhausgasemissionen herabsetzt, die Kohlenstoffbindung in den Böden erhöht und andere regenerative Energiequellen nutzt. Andererseits müssen wir sie hinsichtlich der Lebensmittelproduktion produktiver und effizienter gestalten, um auf diesem Weg zu zeigen, dass beide Ziele erreicht werden können: Ernährungssicherheit einerseits, ökologische Nachhaltigkeit andererseits.

Bei der jetzigen Vorbereitung der gemeinsamen Agrarpolitik nach 2013 und angesichts der Ergebnisse aus den laufenden Verhandlungen zum Klimawandel wird die Kommission Möglichkeiten untersuchen, um Anpassungs- und Eindämmungsziele weiter und besser in die Instrumente der gemeinsamen Agrarpolitik zu integrieren.

Der Präsident. – Die Aussprache wird geschlossen.

Die Abstimmung wird in zwei Wochen bei der nächsten Plenartagung in Brüssel stattfinden.

Schriftliche Erklärungen (Artikel 149)

Robert Dušek (S&D), schriftlich. – (CS) Die Landwirtschaft ist und wird auch weiterhin direkt vom Klimawandel betroffen sein, weil sie mit lebenden Organismen arbeitet und ihre Erzeugnisse vor allem von der Boden-, Wasser- und Luftqualität abhängen. Leider ist die Landwirtschaft gegenwärtig mit einem Anteil von fast 10% an der Erzeugung von Treibhausgasen beteiligt. Distickstoffoxid wird aus Stickstoffdüngern freigesetzt, und Methan wird durch den Verdauungsprozess des Viehbestandes erzeugt. Gerade die Landwirtschaft kann natürlich bei der Bekämpfung der Erderwärmung einen Beitrag leisten, insbesondere durch neue Verfahren zur Bodenbearbeitung, die auf den Erhalt der Böden und die Reduzierung des gespeicherten Kohlenstoffs abzielen, unterstützt durch die Forstwirtschaft und land- und forstwirtschaftliche Systeme sowie durch den biologischen Landbau. Ich begrüße und teile vollauf die Meinung des Berichterstatters hinsichtlich der Einführung einer echten europäischen Forstwirtschaftspolitik, die es ermöglicht, die Verwaltung und die Nacherzeugnisse aus der Forstwirtschaft zu unterstützen und zu fördern und eine Ausbeutung der Wälder aufgrund von Wirtschaftstätigkeiten zu verhindern, die hauptsächlich auf die Erzielung finanzieller Profite entweder für halbstaatliche oder private Unternehmen ausgerichtet sind. Die wissenschaftliche Forschung zeigt auf, dass dieser Sektor hervorragend in der Lage ist, Kohlenstoff in natürlicher und unverschmutzter Form zu binden. Die Wälder leisten zudem einen Beitrag, um Probleme wie Bodenerosion und -verschlechterung, Wasserknappheit und Umweltbelastung zu lösen und die biologische Vielfalt von Pflanzen- und Tierarten zu erhalten. Aus all den genannten Gründen unterstütze ich vollauf die Annahme dieses Berichts.

Mairead McGuinness (PPE), schriftlich. – Ich begrüße diesen aktuellen Bericht, der sich mit der Rolle befasst, die die Landwirtschaft bei der Eindämmung der Auswirkungen des Klimawandels spielen kann. Der FAO-Bericht „The State of Food and Agriculture 2009“ weist mit Nachdruck darauf hin, dass der Viehbestand für die Lebensmittelherstellung weltweit eine Notwendigkeit ist. Um die globale Nachfrage nach Nahrungsmitteln zu befriedigen, ist ein Erhalt unseres derzeitigen Produktionsniveaus von wesentlicher Bedeutung. Es muss jedoch ein Ausgleich geschaffen werden zwischen der Bereitstellung von ausreichend Nahrung für die Weltbevölkerung und einer Herstellung dieser Lebensmittel, mit der nicht die negativen Auswirkungen auf das Weltklima verstärkt werden. Die Rolle, die europäische Landwirte dabei spielen können, wird in der laufenden Debatte zur zukünftigen Gestaltung der GAP nach 2013 deutlicher in den Mittelpunkt gerückt. Dabei ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die EU unseren Landwirten bei diesem Balanceakt Hilfestellung leistet.

Die im EP-Bericht enthaltene Forderung, Landwirten für ihre Bemühungen zur Emissionssenkung Ausgleichszahlungen zukommen zu lassen und Unterstützung zur Anpassung an den Klimaschutz bereitzustellen, hat meine volle Unterstützung. Die im Bericht vorgeschlagene Ausarbeitung einer Strategie auf EU-Ebene, um den Auswirkungen ungünstiger Wetterbedingungen auf die EU-Landwirtschaft zu begegnen, ist sehr begrüßenswert und in der Tat sehr sachdienlich, wenn man die außergewöhnlich harten Klimabedingungen berücksichtigt, denen Landwirte in den vergangenen Monaten ausgesetzt waren.

Rovana Plumb (S&D), schriftlich. – (RO) Der Klimawandel hat einen direkten Einfluss auf die Landwirtschaft. Die schlimmsten Auswirkungen des Klimas treffen insbesondere die Bevölkerung in den ländlichen Gebieten, die für ihren Lebensunterhalt auf Landwirtschaft angewiesen sind. Frauen gehören zu der Bevölkerungsgruppe, die am stärksten von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen ist. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sie einerseits in vielen Ländern den Großteil der Arbeitskräfte in der Landwirtschaft stellen, während ihnen andererseits im Vergleich zu Männern nicht die gleichen Möglichkeiten zur Erwerbstätigkeit zur Verfügung stehen.

Die Bewirtschaftungsweise, die in diesem Jahrtausend, in das wir gerade eingetreten sind, angewandt wird, baut auf Handarbeit auf, um den wesentlichen Anforderungen zu genügen: Gewährleistung der Ernährungs- und Lebensmittelsicherheit für die Weltbevölkerung (die bis zum Jahr 2050 voraussichtlich auf 9 Milliarden anwachsen wird), Harmonisierung von Maßnahmen, um den quantitativen und qualitativen Anstieg der landwirtschaftlichen Produktion mit dem Ziel zu stützen, bei der Erzeugung von Nahrungsmitteln den durch die Biotreibstoffproduktion auferlegten Entwicklungsanforderungen zu entsprechen und gleichzeitig die Ökosysteme zu schützen und die Verbindung zwischen Wirtschaftswachstum und Umweltzerstörung zu durchbrechen.

Meiner Ansicht nach muss eine neue Strategie angenommen werden, die auf einem neuen Ansatz mit Fokus auf nachhaltigen Modellen für die landwirtschaftliche Produktion basiert und Ausgleichsbeihilfen erfordert,

um die mit diesen Zielsetzungen verbundenen zusätzlichen Kosten abzudecken (z. B. lokale Öko-Zertifizierungsverträge). Diese Strategie sollte des Weiteren auf „grünen Jobs“ und der Integration von Frauen in den Arbeitsmarkt aufbauen (Erhalt der ländlichen Gebiete, Erhalt der Artenvielfalt, Treibhäuser für Gemüse und Blumen).

24. Landwirtschaft in Gebieten mit naturbedingten Nachteilen: eine gesonderte Überprüfung (kurze Darstellung)

Der Präsident. - Der nächste Punkt ist der Bericht von Herbert Dorfmann im Namen des Ausschusses für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung zur Landwirtschaft in Gebieten mit naturbedingten Nachteilen: eine gesonderte Überprüfung (KOM(2009)0161 – 2009/2156(INI)) (A7-0056/2010).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Peter Jahr (PPE). - Herr Präsident! Vielen Dank an den Berichtersteller für seinen hervorragenden Bericht. Die Förderung benachteiligter Gebiete ist ein zentraler Bestandteil der gemeinsamen Agrarpolitik, um die flächendeckende Landwirtschaft in Europa zu erhalten. Der Ansatz der Kommission, ein EU-weit anwendbares System zur Abgrenzung dieser Gebiete zu entwickeln, ist daher zu begrüßen. Kritisch sehe ich allerdings, ob die dafür entwickelten acht Kriterien wirklich ausreichend sind. Ich bin nicht davon überzeugt, dass sie wirklich geeignet sind. Nicht nachvollziehbar war für mich – und ich denke auch für den Berichtersteller und den gesamten Ausschuss für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung –, dass uns die Kommission die Simulationsergebnisse für die Auswirkungen dieser acht Kriterien nicht zur Verfügung gestellt hat. Daher ein Aufruf von mir an die Kommission: Das sollte nicht so oft passieren.

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

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

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

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

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Es ist sehr wichtig, dass auf Grundlage des Dorfmann-Berichts mit dem Haushalt der gemeinsamen Agrarpolitik vorzugsweise landwirtschaftliche Gebiete mit naturbedingten Nachteilen unterstützt werden, da es ohne eine solche Beihilfe zu schwerwiegenden ökologischen Schäden und sozialen Problemen in diesen Gebieten käme. Es ist erfreulich, dass die Kommission – und hier verdient die Kommission Beifall – die auf acht Kriterien basierende Bestimmung der berechtigten Gebiete den Mitgliedstaaten überlässt. Gleichzeitig möchte ich auf die Tatsache aufmerksam machen, dass bis zum heutigen Tage nicht nur hinsichtlich Direktzahlungen Differenzen und Benachteiligungen zwischen den Mitgliedstaaten bestehen, die neuen Mitgliedstaaten und insbesondere Lettland, dem Heimatland des Kommissars, und anderen neuen Mitgliedstaaten auferlegt werden. In meinem Land ist die Wasserversorgung für die Gebiete der Sanddünen (Homokhátság) ein Anliegen, da der Grundwasserspiegel in vier Jahrzehnten um 4 bis 5 Meter gesunken ist und sich das Gebiet zu einer Halbwüste entwickelt hat. Das gleiche Problem tritt auch in Südeuropa auf. Eine Antwort auf die Frage der Wasserbewirtschaftung in der künftigen gemeinsamen Agrarpolitik zu finden kommt daher eine besondere Bedeutung zu.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Herr Präsident, ich möchte unserem Kollegen Herbert Dorfmann für seine ausgezeichnete Arbeit an diesem Bericht danken. Ich denke, dass der Bericht gänzlich das Thema und dessen derzeitigen Stand in Bezug auf die Vorschläge der Kommission zusammenfasst.

Ich möchte mich insbesondere an den Kommissar wenden. Diese Bemühungen werden nun seit mehreren Monaten vorangetrieben. Sie sorgen innerhalb zahlreicher Industrien in unseren Ländern, die von Neueinstufungen bedroht sind, für große Aufregung. Dabei vollzieht sich diese Neueinstufung bereits oder kann jederzeit erfolgen, während – und dies wird das Thema der morgen Abend stattfindenden mündlichen Anfrage sein – viele produzierende Wirtschaftsbereiche mit besonderen Schwierigkeiten konfrontiert sind. Wir müssen daher Fortschritte erzielen, und das rasch. Ich denke nicht, dass wir die Landwirte, die von dieser Abgrenzung betroffen sind, drei Jahre lang auf eine klare Antwort warten lassen können.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Herr Präsident, es ist äußerst begrüßenswert, dass in diesem Bericht insbesondere auf benachteiligte Gebiete hingewiesen wird. Der zentrale Gedanke, dem wahrscheinlich jeder hier zustimmen kann, ist, dass die Voraussetzungen für eine rentable landwirtschaftliche Produktion überall in der EU heute wie in der Zukunft gewährleistet werden müssen.

Wie es scheint, ist die Verwirrung, die sich hinsichtlich der Kriterien zur Bestimmung von benachteiligten Gebieten ergibt, sehr groß. Wir müssen ein besonderes Augenmerk auf die Landwirtschaft in benachteiligten Gebieten richten, weil vorhergehende Reformen zur gemeinsamen Agrarpolitik sehr häufig aus der Sicht von begünstigten Gebieten durchgeführt wurden.

Um den Anbau in benachteiligten Gebieten fortführen zu können, ist es äußerst wichtig, proportionale Regulierungsmechanismen zu nutzen. Die Aussetzung einiger der vorhergehenden landwirtschaftlichen Regulierungsmechanismen durch die EU war kein Erfolg. Soweit dies benachteiligte Gebiete betrifft, handelt es sich beispielsweise bei der Aufhebung der Milchquoten und der Abschaffung der Flächenstilllegung nicht um zielführende Entscheidungen.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Herr Präsident, die Beihilfen für die europäische Landwirtschaft können nicht in Frage gestellt werden. Die Gründe für diese Subventionen umfassen eine Vielfalt von Produktionsbedingungen, wie das Klima, die Bodenqualität, das Problem des Wasserzugangs, die Lage der Anbauflächen und soziale und geschichtliche Bedingungen. Viele von ihnen, die sich bedeutend auf die Produktionserzeugnisse und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit auswirken, haben die derzeitigen Bestandteile der gemeinsamen Agrarpolitik beeinflusst.

Ich teile die Ansichten und Befürchtungen des Verfassers in Bezug darauf, dass der neue Ansatz erwartungsweise wirkungslos bleiben wird. Ist es möglich, dass die bisher angewandten Kriterien so wenig angemessen waren? Wir erwarten Berechnungen und eine tiefergehende Analyse zur Wirksamkeit. Eine wichtige Frage bezieht sich darauf, wie die landwirtschaftliche Produktion in weniger begünstigten Gebieten erhalten werden kann. Meiner Ansicht nach muss die Unterstützung für diese Gebiete in angemessener Höhe und als Teil der gemeinsamen Agrarpolitik im künftigen Finanzrahmen fortgesetzt werden.

Andris Piebalgs, Mitglied der Kommission. – Herr Präsident, ich möchte Herbert Dorfmann für den ausgezeichneten Bericht zur Mitteilung der Kommission mit dem Titel: „Bessere Ausrichtung der Beihilfen für Landwirte in Gebieten mit naturbedingten Nachteilen“ danken.

Ich möchte einige Themen ansprechen. Das übergreifende Ziel der Zahlungen für naturbedingte Nachteile besteht darin, eine fortgesetzte Flächennutzung sicherzustellen und durch landwirtschaftliche Bewirtschaftungsformen die ländliche Umgebung zu wahren und zugleich nachhaltige landwirtschaftliche Praktiken zu fördern. Die Zahlungen an Landwirte in diesen Gebieten dienen den Landwirten als Ausgleich für Zusatzkosten und Einkommensverluste, die aufgrund des bestehenden naturbedingten Nachteils entstehen.

Der Rat hat beschlossen, die sozioökonomischen Kriterien von den Zielsetzungen der Zahlungen für naturbedingte Nachteile abzukoppeln. Die Abkoppelung der sozioökonomischen Kriterien muss im Kontext der gesamten Reihe an Maßnahmen gesehen werden, die Mitgliedstaaten in der Verordnung über die Entwicklung des ländlichen Raums zur Verfügung stehen: die Diversifizierung in nichtlandwirtschaftliche Tätigkeiten, die Entwicklung von Kleinst-, Klein- und Mittelbetrieben und Fremdenverkehrsaktivitäten sowie die Bereitstellung von Grundleistungen.

Die Zahlungen für naturbedingte Nachteile sind also nicht der Interventionshebel, um das Problem der Entvölkerung anzugehen. Ausgleichszahlungen an Landwirte in Gebieten zu leisten, in denen die Produktion nicht durch naturbedingte Nachteile erschwert wird und in denen keine zusätzlichen Kosten oder Einkommenseinbußen existieren, würde den Wettbewerb mit landwirtschaftlichen Betrieben in anderen Gegenden verzerren. Zudem verändern sich sozioökonomische Kriterien mit der Zeit und würden daher fortlaufend ein Nachverfolgungs- und Überprüfungsverfahren in jedem betroffenen Gebiet erfordern.

Der Vorschlag, die Entlegenheit zu berücksichtigen, ist gegenüber dem vereinbarten und vom Rat festgelegten Rahmen zu naturbedingten Nachteilen nicht zweckmäßig. In Bezug auf ihre Randlage gibt es andere mögliche Abgrenzungsstufen wie beispielsweise der spezifische Artikel der Verordnung zu Nachteilen.

In den verschiedenen Stufen des Verfahrens forderte die Kommission die Mitgliedstaaten dazu auf, Alternativvorschläge für biophysikalische Kriterien und deren Schwellenwerte einzureichen. Diese Vorschläge werden wissenschaftlich auf ihre Gültigkeit und vor allem auf ihre Transparenz und mögliche

gemeinschaftsweite Anwendung analysiert. Auf Wunsch des Rates muss anhand der alternativen Schwellenwerte jedoch aufgezeigt werden, dass ein bestimmtes Gebiet besonders benachteiligt ist.

Sobald die Prüfung einer Abgrenzung basierend auf biophysikalischen Kriterien erfolgt ist, wird der Vorschlag der Kommission für eine gemeinsame Agrarpolitik nach 2013 die Ergebnisse dieser Prüfung berücksichtigen. Zudem werden sämtliche Legislativvorschläge auf eine reibungslose Übergangsphase für die Gebiete abzielen, die ihren Status als Gebiete mit naturbedingten Nachteilen verlieren könnten.

Der Präsident. – Die Aussprache wird geschlossen.

Die Abstimmung wird in zwei Wochen bei der nächsten Plenartagung in Brüssel stattfinden.

Schriftliche Erklärungen (Artikel 149)

Anneli Jäätteenmäki (ALDE), schriftlich. – Ich möchte dem Berichterstatter für seine ausgezeichnete Arbeit danken. Der Erhalt von unterschiedlichen und aktiven ländlichen Gebieten ist aus vielerlei Gründen von Bedeutung, nicht zuletzt auch, weil der weltweite Bedarf an Nahrungsmitteln und umweltpolitisch nachhaltigem Tourismus wächst. Sowohl hinsichtlich des lebensnotwendigen ländlichen Einkommens und des Verlusts der Kulturlandschaft, die sich zuweilen über mehrere Jahrhunderte hinweg gestaltet hat, käme es in vielen Gebieten einem schwerwiegenden Rückschritt gleich, die Bewirtschaftung der Flächen einzustellen.

Petru Constantin Luhan (PPE), schriftlich. – (RO) Das Beihilfesystem für Gebiete, die naturbedingte Nachteile aufweisen, hat dazu beigetragen, die Bewirtschaftung von Agrarflächen in diesen Regionen fortzuführen. Die Bedeutung, die der Gewährung von angemessenen Ausgleichszahlungen für benachteiligte Gebiete zukommt, ist unbestreitbar.

Das Abgrenzungs- und Einstufungsverfahren dieser Gebiete wurde von den Mitgliedstaaten basierend auf einer Anzahl an Kriterien entsprechend ihrer jeweiligen Indikatorreihen ausgeführt. Es ist jedoch extrem schwierig, diese Indikatorreihen in einen Vergleich zu bringen, da verschiedene Methoden für die Einstufung und Gewichtung der Region angewandt werden. Eine gemeinsame Reihe von Klassifizierungskriterien festzulegen, würde die Transparenz, die Verlässlichkeit und die Effizienz des Systems in ganz Europa steigern. Ich unterstütze in dieser Hinsicht die Erfordernis, das Beihilfesystem für Landwirte in Gebieten mit naturbedingten Nachteilen zu überprüfen und eine globale Strategie für die benachteiligten Gebiete auszuarbeiten, wodurch die Unterschiede verringert werden, die zwischen den Mitgliedstaaten bei der Vergabe finanzieller Unterstützung entstanden sind.

James Nicholson (ECR), schriftlich. – Wir sollten im Hinterkopf behalten, dass 54% der bewirtschafteten Flächen in der EU derzeit als benachteiligte Gebiete (LFA) eingestuft werden. Die Weiterführung des LFA-Systems ist von grundlegender Wichtigkeit, wenn wir für Landwirte, die öffentliche Güter bereitstellen, Flächenstilllegungen vermeiden, einen Beitrag zur Förderung der Artenvielfalt und zur Unterstützung ländlicher Gemeinschaften leisten, einen Ausgleich schaffen wollen. Vom Markt werden Landwirte für diese Leistungen in Gebieten, in denen die Landwirtschaft naturbedingt benachteiligt ist, weder vergütet noch kommt ihnen ein Ausgleich zu. Wir müssen daher sicherstellen, dass einer weiteren Reform des LFA-Systems eine angemessene Finanzierung innerhalb des Gesamthaushalts für die GAP zukommt und dass das zur Klassifizierung angewandte Verfahren gerecht und nicht diskriminierend ist. Die acht biophysikalischen Kriterien, die die Kommission in ihrer ersten Mitteilung zur Bewertung der Klassifizierung von Gebieten mit bedeutenden naturbedingten Nachteilen vorgeschlagen hat, waren ohne Zweifel auf die wärmeren und trockeneren Wetterverhältnisse in Kontinentaleuropa ausgerichtet. Ich war daher erfreut, dass auf Ausschussebene Änderungsanträge angenommen wurden, die den „Ausgleich der Bodenfeuchte“ und „Feldkapazitätstage“ erwähnten. Dies ist ein erster Schritt um sicherzustellen, dass Länder in Nordeuropa wie das Vereinigte Königreich und Irland nicht erneut im Rahmen eines neuen Klassifizierungssystems ausgegrenzt werden.

25. Vereinfachung der GAP (kurze Darstellung)

Der Präsident. – Der nächste Punkt ist der Bericht von Richard Ashworth, im Namen des Ausschusses für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung, zur vereinfachten GAP (KOM(2009)0128 – 2009/2155(INI)) (A7-0051/2010).

Richard Ashworth, Berichterstatter. – Herr Präsident, Herr Kommissar, wir befinden uns in den frühen Anfangsphasen der Debatte, die zur Reform der gemeinsamen Agrarpolitik nach 2013 führt. In diesem

Bericht habe ich auf einige der Grundlagen hingewiesen, auf die die reformierte gemeinsame Agrarpolitik aufbauen sollte. Es liegt auf der Hand, dass Änderungen im Landwirtschaftssektor erforderlich sind. Die Veränderungen sind notwendig, um den Herausforderungen der heutigen Zeit und in einem stärkeren Maße der kommenden Zeiten angemessen zu begegnen.

Zu diesen werden Themen gehören wie Ernährungssicherheit, Marktschwankungen, Klimawandel und die Erfordernis, angemessen den Erwartungen zur Bereitstellung von öffentlichen Gütern zu entsprechen. Die gemeinsame Agrarpolitik muss daher unbedingt modifiziert werden, um diesen Herausforderungen zu begegnen. Es liegt jedoch auch auf der Hand, dass sich die Art, wie die gemeinsame Agrarpolitik angewandt wird, verändert werden muss.

Bei der Festlegung dieser Grundlagen, die der reformierten gemeinsamen Agrarpolitik zugrunde liegen sollten, bin ich ganz bewusst nicht ins Detail gegangen. Dies wird in nachfolgenden Berichten erfolgen. Ich bin jedoch auf zwei Hauptthemen ausführlicher eingegangen. Als erstes, dass die gemeinsame Agrarpolitik einfacher, gerechter und transparenter sein muss, und zweitens, dass die Kultur der gemeinsamen Agrarpolitik verändert wird, sodass eine künftige gemeinsame Agrarpolitik nach der Reform ergebnisorientierter und weniger durch übermäßige Regulierung belastet ist.

Ich habe vier Wege aufgezeigt, über die wir den Verwaltungsaufwand für Landwirtschaftsbetriebe verringern können. Zunächst sollten wir gewährleisten, dass die an die Branche gestellten Anforderungen im Verhältnis zum geschätzten Risiko stehen. Zweitens könnten die Überprüfungsnormen vereinheitlicht und die Verdoppelung von Überprüfungsnormen und -verfahren für die Branche verhindert werden. Drittens sollte es mehr Raum für Selbstzertifizierungen innerhalb der Industrie geben, und viertens müssen wir gewährleisten, dass die Sanktionen für Landwirtschaftsunternehmen im Gegensatz zu den derzeitigen unangemessenen pauschalen Strafmaßnahmen der Schwere des Verstoßes entsprechen; dies muss insbesondere in den Fällen gelten, in denen die Verstöße nicht die Schuld des Landwirts waren.

Für meine Begriffe sollte ein Ziel der gemeinsamen Agrarpolitik darin bestehen, die Branche bei der Anpassung an diese neuen Herausforderungen unterstützend zu ermutigen. Um dies umsetzen zu können, muss in der gemeinsamen Agrarpolitik ein Umdenken erfolgen. Es ist nicht notwendig, einen flexibleren und lockereren Ansatz anzunehmen. Vielmehr müssen die Interessengruppen der Industrie mehr angehört werden, um insbesondere die Auswirkungen der vorgeschlagenen Verordnung optimaler bewerten zu können und die Verordnung muss einfacher auszulegen sein. Die gemeinsame Agrarpolitik muss nach der Reform der Allgemeinheit veranschaulichen können, dass die Branche öffentliche Güter bereitstellt. Sie muss Wege finden, um die Kosten zu verringern, die der Branche durch die Erfüllung ihrer Anforderungen entstehen, und sie muss letztlich die Branche effektiv, effizient und gerecht verwalten.

In diesem Bericht werden zahlreiche Wege und Mittel aufgezeigt, um diesen Zielsetzungen entsprechen zu können.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Herr Präsident, die Belastungen, denen insbesondere die Landwirte bei der Bewirtschaftung der Landwirtschaft unterliegen, müssen definitiv verringert werden. In diesem Zusammenhang sind die vom Berichterstatter aufgezeigten Methoden sehr begrüßenswert. Einige Landwirte fühlen sich nach eigener Aussage wie Verbrecher, wenn sie versuchen, sich mit den zahlreichen verwaltungstechnischen Dokumenten und Regulierungen auseinanderzusetzen. Die gemeinsame Agrarpolitik muss einfacher gestaltet sein.

Zudem muss darauf hingewiesen werden, dass auch in Zukunft verwaltungstechnische und regulatorische Mechanismen am Markt erforderlich sind, wenn die Märkte immer mehr Veränderungen unterliegen und der EU-Importschutz abnimmt. Verfahren der Bestandsaufnahme und mögliche werbewirksame Maßnahmen für Exporte werden beispielsweise auch in Zukunft notwendig sein.

Es liegt auf der Hand, dass der Erhalt dieser Systeme nicht auf einfachem Wege möglich ist. Insbesondere bei sensiblen Gütern wie Milch muss ein System der Regulierung geschaffen werden, das an das Quotensystem anlehnt; ansonsten wird eine Produktion in benachteiligten Gebieten nicht mehr möglich sein.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Ich beglückwünsche den Berichterstatter, denn nicht nur die von ihm eingebrachten einzelnen Vorschläge, sondern die gesamte Anschauungsweise ist ausgezeichnet. Ausgezeichnet, weil sie versucht in Zukunft diejenigen zu unterstützen, die aktiv Landwirtschaft betreiben, d. h. die das Land bewirtschaften. Ich halte auch die Ausführung für ausgezeichnet, dass ein Einstellen sektoraler und sonstiger Verzerrungen in der künftigen gemeinsamen Agrarpolitik wichtig ist, und ich möchte nochmals mit Nachdruck auf die Benachteiligung der neuen Mitgliedstaaten hinweisen. Ebenso ist

es sehr wichtig, dass nicht nur die Gemeinschaftsvorschriften vereinfacht werden, sondern viel hängt von der Umsetzung durch die Mitgliedstaaten ab. Lassen Sie mich ein typisches Beispiel anführen. Vor zwei Jahren hat der Rat eine Verordnung angenommen, mit der die Anforderung für eine zwingend vorgeschriebene individuelle elektronische Kennzeichnung der einzelnen Schafe und Ziegen unter 12 Monaten, die geschlachtet werden sollen, eingeführt wurde. In den ärmeren Mitgliedstaaten, in denen der Staat keine Unterstützung leisten kann, verarmte diese Vorschrift den Wirtschaftsbereich und versetzte ihn in eine aussichtslose Lage. Dies verdeutlicht erneut, wie übermäßige Regulierung und übermäßige Bürokratie unter der gemeinsamen Agrarpolitik häufig schwere Schäden anrichten kann, und ist ein weiterer Grund dafür, warum der Bericht von Richard Ashworth sowie die Berichte von Herbert Dorfmann und Stéphane Le Foll so wichtig sind.

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

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

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Der Bericht von Richard Ashworth zur Vereinfachung der gemeinsamen Agrarpolitik enthält ausgezeichnete Vorschläge. Sein großer Verdienst besteht darin, dass er die Fragestellung aus Sicht der Landwirte untersucht. Natürlich ist es auch wichtig, dass die Gelder der Steuerzahler so rechtmäßig wie möglich verwendet werden. Hierbei handelt es sich jedoch nur um Mittel, und nicht um den Zweck. Das Ziel besteht darin, die Aufgaben der sektoralen Politik zu erfüllen. Die Landwirtschaftsbehörden verwechseln häufig diese zwei Themen, was der Erreichung des Ziels schadet. Ein radikales Umdenken ist notwendig. Anstatt einer so genannten Kultur der Unterordnung zwischen Kunden, Landwirten und Beamten benötigen wir eine Kultur der Zusammenarbeit. Die Kommission sollten zudem eine Verordnung ausarbeiten, die den Landwirtschaftsbehörden die Verpflichtung auferlegt, einen Ausgleich zu schaffen, und ihnen Strafen zuzuspricht, wenn aufgrund ihres eigenen Verschuldens die Interessen der Landwirte verletzt werden. Wir müssen gewährleisten, dass es den Anspruchsberechtigten zusteht, Beschwerde bei einem unabhängigen Gericht einzureichen. In Ungarn ist dies bisher noch nicht möglich.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Herr Präsident, die gemeinsame Agrarpolitik zu vereinfachen ist ein herrlicher Gedanke, und es ist nur schwer vorstellbar, dass dieser auf Widerstand stoßen könnte. Vereinfachung bedeutet zahlenmäßig weniger Überprüfungen, eine Begrenzung von verwaltungstechnischen Ausgaben und eine Zeitersparnis für die Landwirte. Es ist wirklich herrlich.

Ich möchte jedoch auf zwei Fälle hinweisen, die einen anderen Ansatz erfordern. Als erstes gibt es spezifische Produktionsbereiche, in denen eine Vereinfachung der Unterstützungsinstrumente schwierig ist. Ich denke hierbei an Tabak, Hopfen und weitere spezielle Produktionen dieser Art. Der zweite Fall betrifft den Erhalt von Produktionen in benachteiligten Gebieten, in denen der Einsatz von sehr speziellen Instrumenten zur Produktionsförderung, die von einem vorhergehenden Redner erwähnt wurden, notwendig ist. Ich teile die Ansicht des Verfassers, dass die gemeinsame Agrarpolitik, die Politik der Zukunft, eindeutig und transparent sein sollte; sie sollte jedoch auch wirksam sein, und Wirksamkeit ist ein Aspekt, der nicht immer Hand in Hand mit Vereinfachung geht.

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

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

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

Andris Piebalgs, Mitglied der Kommission. – Herr Präsident, Vereinfachung und bessere Regulierung sind Prioritäten der Kommission. Ich möchte dem Berichterstatter Richard Ashworth für einen ausgezeichneten Bericht über diesen eher komplizierten und schwierigen Bereich danken.

Die Kommission stimmt vollauf zu, dass Vereinfachung und die Reduzierung des Verwaltungsaufwands für Landwirte von besonderem Nutzen sind. Den Landwirten wird somit die Möglichkeit gegeben, mehr Zeit auf ihre landwirtschaftlichen Kerntätigkeiten zu verwenden. Die Kommission begrüßt den vorliegenden Bericht, der sich allgemein mit den Hauptanliegen der europäischen Landwirte beschäftigt und der Kommission neue Ideen und Beobachtungen zur Vereinfachung der gemeinsamen Agrarpolitik bereitstellt.

In den vergangenen Jahren hat die Kommission erhebliche Fortschritte bei der Vereinfachung der gemeinsamen Agrarpolitik erzielt. Ich möchte hierzu lediglich einen Nachweis anführen: Die Stoiber-Gruppe, die die Kommission zum Thema des Verwaltungsaufwands berät, hat eindeutig darauf hingewiesen, dass der Bürokratieaufwand für Landwirte im Zuge der von der Kommission durchgeführten Vereinfachungsmaßnahmen in erheblichem Umfang reduziert wurde. Die Vereinfachung ist jedoch ein kontinuierlicher Prozess, und die Bemühungen werden auch 2010 weitergeführt.

Darüber ist ein umfassender Reflexionsprozess über die Zukunft der gemeinsamen Agrarpolitik in Gang. Wir haben bereits eine öffentliche Debatte auf den Weg gebracht, was bedeutet, dass wir alle zusammenarbeiten müssen, um effiziente Wege zur Verringerung des Verwaltungsaufwands zu finden, während die finanziellen Interessen der Europäischen Union in hohem Umfang weiterhin geschützt werden und gleichzeitig eine sehr effiziente Landwirtschaft erhalten wird. Bei diesem Vorgang möchte ich zudem warnend auf einen Wunsch hinweisen, zu dem ich lediglich ein Beispiel geben werde. Zuweilen sollte Vereinfachung nicht auf Kosten der Herausforderung durchgeführt werden, der wir gegenüberstehen. Lassen Sie uns als Beispiel die Rückverfolgbarkeit nehmen. In den letzten Jahren hatten wir einen befriedigenden Zustand, wo es zu keinen großen Skandalen oder dem Ausbruch von Epidemien gekommen ist, was aber gleichzeitig auf die Rückverfolgbarkeit zurückzuführen ist. Sie darf nicht nur abgeschafft werden, weil es nicht zu Krisen gekommen ist. Ich glaube daher, dass wir bei dem gesamten Vereinfachungsprozess große Vorsicht walten lassen sollten. Wir dürfen die Lehren aus der Vergangenheit und die Gründe, warum wir bestimmte Regelungen eingeführt haben, nicht vergessen. Die Kommission wird daher weiterhin an diesem Prozess arbeiten, und wir werden sehr darauf achten, dass wir die gewonnenen Erkenntnisse im Hinterkopf behalten.

Der Präsident. – Die Aussprache wird geschlossen.

Die Abstimmung wird in zwei Wochen bei der nächsten Plenartagung in Brüssel stattfinden.

Schriftliche Erklärungen (Artikel 149)

Jarosław Kalinowski (PPE), schriftlich. – (PL) Das neue System muss auf objektiven und fairen Kriterien basieren. Die in den verschiedenen Mitgliedstaaten bestehenden Zahlungsunterschiede zu verringern ist ausschlaggebend, um dieses Ziel zu erreichen. Die Preise für den Transport von Gütern, landwirtschaftlichen Maschinen und Dünger und die Arbeitskosten weisen in vielen Ländern ähnliche Obergrenzen auf. Damit im Binnenmarkt gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen, muss sich die Höhe der wesentlichen Direktzahlungen innerhalb der gesamten Union entsprechen oder vergleichbar sein. Es ist an der Zeit, dass Grundsätze, die in anderen Wirtschaftsbereichen in Anwendung sind, auch in der Landwirtschaft greifen. Es darf zudem nicht vergessen werden, dass die neuen Mitgliedstaaten erhebliche Mittel benötigen, um die Modernisierung und den Wiederaufbau der Landwirtschaft zu fördern und mit den fünfzehn „alten“ Ländern gleichzuziehen.

26. Tagesordnung der nächsten Sitzung: siehe Protokoll

27. Schluss der Sitzung

(Die Sitzung wird um 23.00 Uhr beendet.)